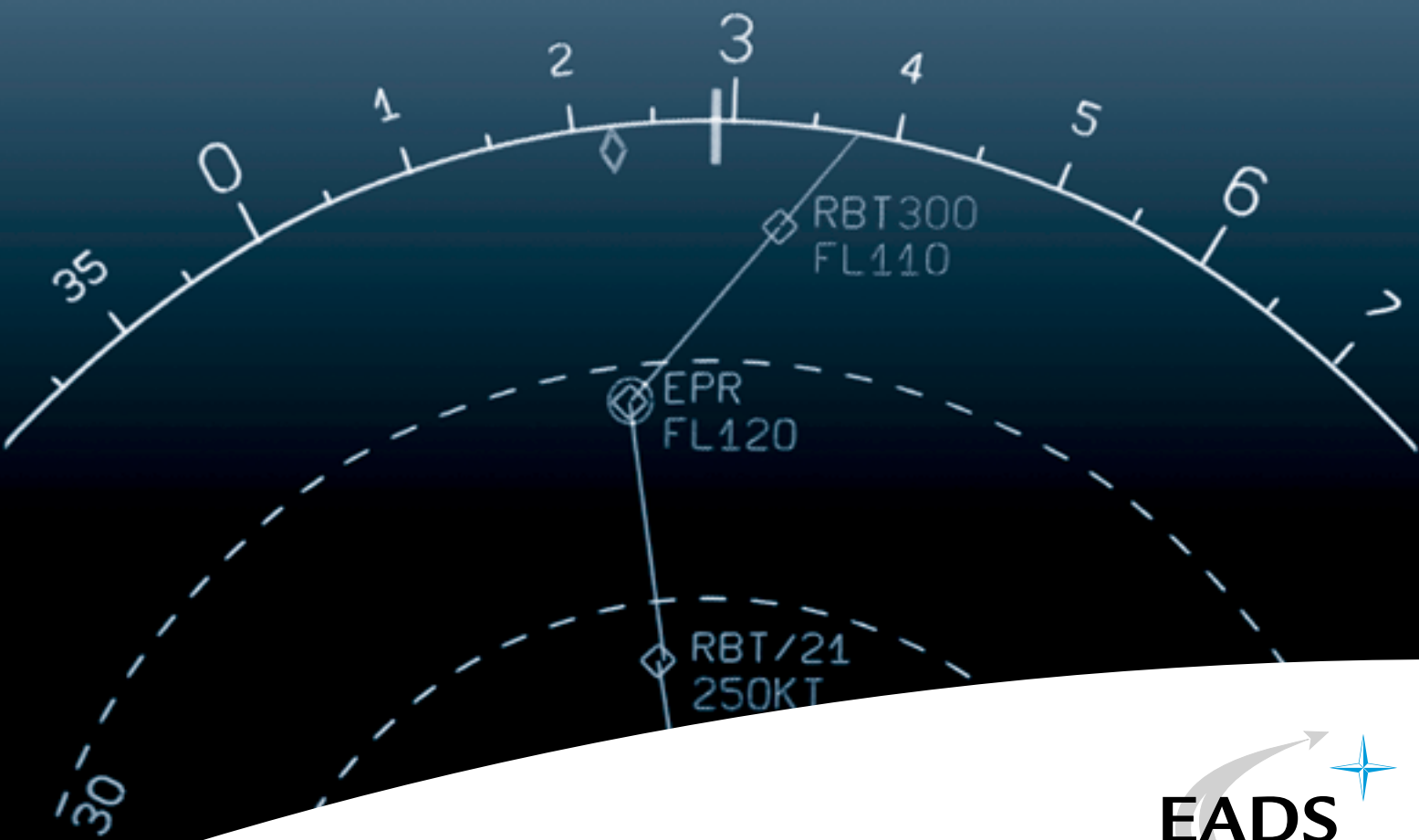


Réalisations Concrètes et Mesurables



EUROPEAN AERONAUTIC DEFENCE AND SPACE COMPANY EADS N.V.

DOCUMENT DE REFERENCE

EXERCICE 2002



Le présent document de référence a été déposé auprès de la Commission des Opérations de Bourse le 2 avril 2003, conformément au Règlement n° 98-01. Il pourra être utilisé à l'appui d'une opération financière s'il est complété par une note d'opération visée par la Commission des Opérations de Bourse.

Avertissement

La COB attire l'attention du public sur le fait que :

La société European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (« **EADS** » ou la « **Société** ») est une société de droit néerlandais dont les titres sont cotés en France, en Allemagne et en Espagne. Compte tenu de cette spécificité, la réglementation applicable en matière d'information du public et de protection des investisseurs, ainsi que les engagements pris par la Société vis-à-vis des autorités boursières et du marché sont décrits dans le présent document de référence.

TABLE DES MATIERES

Chapitre 1 : Responsables du document de référence et responsables du contrôle des comptes ..	5
1.1 Personnes assumant la responsabilité du document de référence	5
1.2 Attestation des responsables du document de référence.....	5
1.3 Responsables du contrôle des comptes.....	5
1.3.1 Responsables de la revue des comptes d'EADS.....	5
1.3.2 Attestation des auditeurs.....	5
1.4 Politique d'information	7
1.5 Engagements de la Société en matière d'information	7
1.6 Taux de change.....	8
Chapitre 2 : Renseignements relatifs aux titres émis (sans objet).....	9
Chapitre 3 : Renseignements de caractère général concernant la Société et son capital social.....	10
3.1 Description générale de la Société	10
3.1.1 Dénomination et siège social.....	10
3.1.2 Forme juridique.....	10
3.1.3 Droit applicable — Réglementation néerlandaise.....	10
3.1.4 Date de constitution et durée de la Société	13
3.1.5 Objet social	13
3.1.6 Registre du commerce et des sociétés	13
3.1.7 Consultation des documents juridiques	13
3.1.8 Exercice social	14
3.1.9 Répartition statutaire des bénéfices	14
3.1.10 Assemblées générales	14
3.1.11 Déclarations de franchissements de seuils et d'intention.....	16
3.1.12 Offre publique obligatoire.....	17
3.2 Renseignements de caractère général concernant le capital social.....	18
3.2.1 Modification du capital social ou des droits attachés aux actions	18
3.2.2 Capital social émis.....	19
3.2.3 Capital social autorisé.....	19
3.2.4 Titres donnant accès au capital social	19
3.2.5 Evolution du capital social émis depuis la constitution de la Société	20
3.3 Répartition du capital et des droits de vote	20
3.3.1 Répartition du capital.....	20
3.3.2 Relations avec les principaux actionnaires.....	21
3.3.3 Forme des actions	28
3.3.4 Modifications de la répartition du capital de la Société depuis sa constitution.....	28
3.3.5 Personnes exerçant le contrôle de la Société	29
3.3.6 Organigramme simplifié du groupe	30
3.3.7 Rachat par la Société de ses propres actions.....	30
3.4 Informations boursières	31
3.5 Dividendes	34
3.5.1 Dividendes et distributions en numéraire versés depuis la création d'EADS	34
3.5.2 Politique de distribution de dividendes d'EADS.....	34
3.5.3 Délai de prescription des dividendes.....	35
3.5.4 Régime fiscal	35

Chapitre 4 : Renseignements concernant l'activité du groupe EADS	37
4.1 Présentation du groupe EADS	37
4.1.1 Aperçu général.....	37
4.1.2 Airbus.....	43
4.1.3 Avions de transport militaire.....	55
4.1.4 Aéronautique.....	59
4.1.5 Systèmes civils et de défense.....	68
4.1.6 Espace.....	79
4.1.7 Participations.....	86
4.2 Propriété intellectuelle	87
4.3 Effectif	87
4.4 Recherche et développement	87
4.5 Facteurs de risque	88
4.5.1 Risques de marché.....	88
4.5.2 Risques juridiques.....	91
4.5.3 Risques industriels et liés à l'environnement.....	92
4.5.4 Risques d'assurance.....	93
4.5.5 Autres risques.....	94
Chapitre 5 : Actif net — Situation financière — Résultats	96
5.1 Examen et analyse par la Direction de la situation financière et des résultats des activités — Comptes consolidés audités 2002 et 2001	97
5.1.1 Introduction et présentation.....	97
5.1.2 Considérations comptables.....	97
5.1.3 Politiques.....	100
5.1.4 Résultat des activités.....	106
5.1.5 Tableau de variation des capitaux propres consolidés.....	111
5.1.6 Variation de la position de trésorerie nette.....	112
5.1.7 Eléments de passif financier consolidé.....	115
5.1.8 Position de trésorerie.....	116
5.2 Etats financiers	117
5.2.1 Etats financiers consolidés.....	117
5.2.2 Comptes statutaires.....	161
5.3 Honoraires des auditeurs	167
Chapitre 6 : Direction de la Société	168
6.1 Direction et contrôle	168
6.1.1 Conseil d'administration, <i>Chairmen</i> (Présidents) et <i>Chief Executive Officers</i>	168
6.1.2 Comité d'Audit.....	170
6.1.3 Comité du Personnel.....	170
6.1.4 Comité Exécutif.....	173
6.2 Intérêts des administrateurs et des dirigeants	176
6.2.1 Rémunérations et avantages en nature accordés aux administrateurs et principaux dirigeants.....	176
6.2.2 Options accordées aux deux <i>Chief Executive Officers</i>	177
6.2.3 Conventions réglementées.....	177
6.2.4 Prêts et garanties accordés aux administrateurs.....	177

6.3	Participation et intéressement	177
6.3.1	Plans de participation et d'intéressement existant en faveur des salariés.....	177
6.3.2	Offre d'actions aux salariés	177
6.3.3	Options consenties aux salariés.....	179
	Chapitre 7 : Evolution récente et perspectives d'avenir	181
7.1	Evolution récente	181
7.1.1	Disparition de Jean-Luc Lagardère	181
7.1.2	EADS intègre l'indice boursier allemand MDAX	181
7.1.3	Emission d'une euro-obligation d'un montant d'un milliard d'euros.....	181
7.1.4	Astrium.....	181
7.2	Perspectives financières pour 2003	182
7.3	Calendrier prévisionnel d'information financière	183

CHAPITRE 1 — RESPONSABLES DU DOCUMENT DE REFERENCE ET RESPONSABLES DU CONTROLE DES COMPTES

1.1 Personnes assumant la responsabilité du document de référence

MM. Philippe Camus et Rainer Hertrich, *Chief Executive Officers* d'EADS.

1.2 Attestation des responsables du document de référence

« A notre connaissance, les données du présent document de référence relatives à EADS sont conformes à la réalité. Elles comprennent toutes les informations nécessaires aux investisseurs pour fonder leur jugement sur le patrimoine, l'activité, la situation financière, les résultats et les perspectives de l'émetteur ; elles ne comprennent pas d'omission de nature à en altérer la portée. »

Philippe Camus
Chief Executive Officer

Rainer Hertrich
Chief Executive Officer

1.3 Responsables du contrôle des comptes

1.3.1 Responsables de la revue des comptes d'EADS

	<u>Date de première nomination</u>	<u>Expiration du mandat actuel</u>
KPMG Accountants N.V. Churchill plein 6 2517 JW La Haye Pays-Bas Représenté par M. E. Paul Medema	10 mai 2000	6 mai 2003 ⁽¹⁾
Ernst & Young Accountants Drentestraat 20 1083 HK Amsterdam Pays-Bas Représenté par M. Ferdi G.M Beuting	24 juillet 2002	6 mai 2003 ⁽¹⁾

1.3.2 Attestation des auditeurs

En notre qualité d'auditeurs d'EADS (KPMG Accountants N.V. et Arthur Andersen pour les exercices clos au 31 décembre 2001 et 2000, KPMG Accountants N.V. et Ernst & Young Accountants comme remplaçants d'Arthur Andersen pour l'exercice clos au 31 décembre 2002), nous avons procédé à la vérification des informations portant sur les états financiers statutaires d'EADS des exercices clos les 31 décembre 2002, 2001 et 2000 (incluant les comptes consolidés) contenues dans le présent document de référence.

Ce document de référence a été établi sous la responsabilité des *Chief Executive Officers* d'EADS, Messieurs Philippe Camus et Rainer Hertrich. Il nous appartient d'émettre un avis sur la sincérité des informations qu'il contient portant sur la situation financière et les états financiers statutaires visés ci-dessus.

Nos diligences ont consisté, conformément aux normes internationales d'audit, à apprécier la sincérité des informations portant sur les états financiers visés ci-dessus, et à vérifier leur concordance avec les états financiers statutaires ayant fait l'objet d'un rapport d'audit.

Elles ont également consisté à lire les données consolidées des exercices 2002 et 2001 contenues dans la partie « Examen et analyse par la Direction de la situation financière et des résultats des activités » du document de référence, afin d'identifier le cas échéant les incohérences significatives avec les informations portant sur la situation financière et les états financiers statutaires, et de signaler les informations manifestement erronées que nous aurions relevées sur la base de notre connaissance de la Société acquise dans le cadre de notre mission.

Les états financiers statutaires d'EADS des exercices clos les 31 décembre 2002, 2001 et 2000 (incluant les comptes consolidés), arrêtés par le conseil d'administration de la Société, ont fait l'objet d'un audit par nos soins conformément aux normes d'audit applicables aux Pays-Bas et aux normes internationales d'audit.

(1) Une résolution visant à désigner Ernst & Young Accountants et KPMG Accountants N.V. en qualité d'auditeurs de la Société pour l'exercice 2003 sera soumise à l'assemblée générale des actionnaires d'EADS qui doit se tenir le 6 mai 2003.

L'opinion exprimée dans notre rapport daté du 7 mars 2003 portant sur les états financiers statutaires de l'exercice clos le 31 décembre 2002 fait état des éléments suivants :

- EADS n'a pas obtenu communication de Dassault Aviation des informations financières concernant l'exercice 2002 et en conséquence, nous n'avons pas pu réaliser de procédures de contrôle concernant les montants comptabilisés par mise en équivalence relatifs à Dassault Aviation. Nous avons émis une réserve relative à l'effet des redressements qui auraient pu, le cas échéant, se révéler nécessaires 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. 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 et € 1 333 millions.
- Pour tous les autres aspects, à l'exception d'une part, selon KPMG Accountants N.V. et Ernst & Young Accountants, de la divergence par rapport aux normes comptables internationales (IFRS) concernant la comptabilisation des coûts de développement en charges, alors que les normes IFRS requièrent qu'ils soient inscrits en immobilisations incorporelles lorsque certains critères de capitalisation sont remplis ; et d'autre part, selon KPMG Accountants N.V., de la divergence par rapport aux normes IFRS concernant l'intégration proportionnelle de MBDA, EADS comptabilisant sa participation dans MBDA selon la méthode de l'intégration proportionnelle à un taux de 50 % avec constatation d'intérêts minoritaires de 12,5 % alors que ces normes requièrent d'un partenaire à une joint venture qu'il consolide sa participation au taux effectif de détention, soit 37,5 % pour MBDA, les états financiers donnent une image sincère et fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 2002, ainsi que du résultat de ses opérations pour l'exercice clos à la même date, conformément aux principes comptables applicables aux Pays-Bas et aux normes IFRS.

L'opinion exprimée dans le rapport des auditeurs daté du 15 mars 2002 portant sur les états financiers statutaires de l'exercice clos le 31 décembre 2001 fait état d'une limitation des procédures d'audit concernant les montants comptabilisés par mise en équivalence relatifs à Dassault Aviation (quote-part de résultat net et de capitaux propres comptabilisés s'élevant respectivement à € 111 millions et € 1.252 millions) et les auditeurs ont émis une réserve relative à l'effet des redressements qui auraient pu, le cas échéant, se révéler nécessaires s'ils avaient été en mesure d'effectuer les procédures d'audit qu'ils auraient normalement effectuées concernant les montants comptabilisés par mise en équivalence relatifs à Dassault Aviation. Pour tous les autres aspects, à l'exception d'une part, selon KPMG Accountants N.V. et Andersen, de la divergence par rapport aux principes comptables applicables aux Pays-Bas et aux normes comptables internationales (IFRS) concernant la comptabilisation des coûts de développement en charges, alors que ces normes requièrent qu'ils soient inscrits en immobilisations incorporelles lorsque certains critères de capitalisation sont remplis ; et d'autre part, selon KPMG Accountants N.V., de la divergence par rapport aux principes comptables applicables aux Pays-Bas et aux normes IFRS concernant l'intégration proportionnelle de MBDA, EADS comptabilisant sa participation dans MBDA selon la méthode de l'intégration proportionnelle à un taux de 50 % avec constatation d'intérêts minoritaires de 12,5 % alors que ces normes requièrent d'un partenaire à une joint venture qu'il consolide sa participation au taux effectif de détention, soit 37,5 % pour MBDA, les états financiers donnent une image sincère et fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 2001, ainsi que du résultat de ses opérations pour l'exercice clos à la même date, conformément aux principes comptables applicables aux Pays-Bas et aux normes IFRS.

L'opinion exprimée dans le rapport des auditeurs daté du 9 mars 2001 portant sur les états financiers statutaires de l'exercice clos le 31 décembre 2000 fait état d'une limitation des procédures d'audit concernant les montants comptabilisés par mise en équivalence relatifs à Dassault Aviation (quote-part de résultat net et de capitaux propres comptabilisés s'élevant respectivement à € 116 millions nets d'impôts et € 1.164 millions) et les auditeurs n'ont pas émis d'opinion sur ceux-ci. Pour tous les autres aspects, à l'exception de la divergence par rapport aux normes IFRS concernant la comptabilisation des coûts de développement en charges, alors que ces normes requièrent qu'ils soient inscrits en immobilisations incorporelles lorsque certains critères de capitalisation sont remplis, les états financiers donnaient une image fidèle de la situation financière de la société au 31 décembre 2000, ainsi que du résultat de ses opérations pour l'exercice clos à la même date, conformément aux principes comptables applicables aux Pays-Bas et aux normes IFRS.

Sur la base de ces diligences et à l'exception des effets liés aux redressements qui auraient pu, le cas échéant, se révéler nécessaires 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 en 2002 et 2001, à l'absence d'opinion sur les montants comptabilisés par mise en équivalence relatifs à Dassault Aviation en 2000, et à l'exception des effets liés à la divergence par rapport aux principes comptables applicables aux Pays-Bas

et aux normes IFRS concernant la comptabilisation des coûts de développement en 2002, 2001 et 2000, et selon KPMG Accountants N.V. de la divergence par rapport aux principes comptables applicables aux Pays-Bas et aux normes IFRS concernant l'intégration proportionnelle de MBDA en 2002 et 2001, nous n'avons pas d'autre observation à formuler sur la sincérité des informations portant sur les états financiers statutaires de l'exercice 2002, ainsi que des exercices 2001 et 2000 tels qu'audités par KPMG Accountants N.V. et Arthur Andersen, et des autres informations financières visées ci-dessus.

Cette attestation a été préparée à la demande expresse de la Commission des Opérations de Bourse pour être intégrée dans le document de référence d'EADS.

La Haye, le 2 avril 2003

Amsterdam, le 2 avril 2003

KPMG Accountants N.V.

Ernst & Young Accountants (limité aux états financiers de l'exercice 2002)

Attestation particulière relative aux traductions des informations financières

Dans le cadre de l'établissement du présent document de référence, nous avons lu la traduction française des informations portant sur les états financiers statutaires d'EADS des exercices clos les 31 décembre 2002, 2001 et 2000 (incluant les comptes consolidés), tous documents établis à l'origine en langue anglaise.

Sur la base de notre lecture, les informations portant sur les états financiers statutaires d'EADS au titre des exercices clos les 31 décembre 2002, 2001 et 2000, l'attestation des auditeurs et le rapport des auditeurs sur les comptes statutaires de l'exercice clos le 31 décembre 2002 devraient permettre au lecteur français d'apprécier la situation financière du groupe EADS au 31 décembre 2002.

Paris, le 2 avril 2003

KPMG Audit
Département de KPMG SA

Barbier Frinault & Associés

Michel Piette
Associé

Jean François Ginies
Associé

1.4 Politique d'information

Responsable de l'information :

M. Pierre de Bausset
Senior Vice-President Investor Relations and Financial Communication
81663 Munich
Allemagne
Téléphone : + 00 49 89 607 34111
E-mail : ir@eads.net

Le site Internet www.eads.net fournit un grand nombre d'informations sur la Société. Des numéros de téléphone gratuits sont à la disposition des actionnaires en France (0 800 01 2001), en Allemagne (00 800 00 02 2002) et en Espagne (00 800 00 02 2002). Une adresse électronique est réservée aux messages des actionnaires : comfi@eads.net.

1.5 Engagements de la Société en matière d'information

Les actions de la Société étant admises aux négociations du Premier Marché d'Euronext Paris SA (la « **Bourse de Paris** »), de *l'amtlicher Markt* (au sous segment de marché *Prime Standard*) de la *Frankfurter Wertpapierbörse* (la « **Bourse de Francfort** ») et des Bourses de Madrid, Bilbao, Barcelone et Valence (les « **Bourses Espagnoles** »), la Société est soumise, en matière d'information, à des lois et règlements applicables en France, en Allemagne et en Espagne, dont les principales dispositions sont résumées au paragraphe 3.1.3.

1.6 Taux de change

L'information financière présentée ci-après est exprimée en euros ou en dollars américains. Le tableau ci-dessous indique, pour chaque période considérée, certaines informations relatives au taux de change entre le dollar américain et l'euro, calculé d'après le taux d'achat constaté à midi à New York pour les virements bancaires certifiés à des fins douanières par la Banque de la Réserve Fédérale de New York (connu sous le nom de « *Noon Buying Rate* ») :

<u>Exercice clos le</u>	<u>Moyenne</u>	<u>En fin de période</u>
31 décembre 2000	1 euro = 0,9236 dollars	1 euro = 0,9305 dollars
31 décembre 2001	1 euro = 0,8957 dollars	1 euro = 0,8813 dollars
31 décembre 2002	1 euro = 0,9454 dollars	1 euro = 1,0487 dollars

CHAPTER 2 — RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX TITRES EMIS

SANS OBJET

CHAPITRE 3 — RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT LA SOCIETE ET SON CAPITAL SOCIAL

3.1 Description générale de la Société

3.1.1 Dénomination et siège social

European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.

Le Carré, Beechavenue 130-132, 1119 PR, Schiphol-Rijk, Pays-Bas

Siège social (statutaire zetel) : Amsterdam

3.1.2 Forme juridique

La Société est une société anonyme de droit néerlandais (*naamloze vennootschap*).

3.1.3 Droit applicable — Réglementation néerlandaise

La Société est régie par le droit néerlandais, en particulier le Livre 2 du Code Civil néerlandais, ainsi que par ses statuts (les « **Statuts** »). Les actions de la Société ne sont admises aux négociations d'aucun marché réglementé aux Pays-Bas.

La Société est soumise à diverses dispositions de la loi néerlandaise de 1995 relative au contrôle des marchés de valeurs mobilières (*Wet toezicht effectenverkeer 1995*) (la « **WTE** »). Celles-ci sont résumées-ci dessous.

La Société est tout d'abord soumise, en application de l'article 5 de la WTE, à différentes obligations d'information aux Pays-Bas. Celles-ci prévoient notamment :

- (i) le dépôt des comptes annuels et du rapport des auditeurs auprès du Registre de la Chambre de Commerce d'Amsterdam, avec copie à l'autorité néerlandaise des marchés financiers (*Autoriteit Financiële Markten*) (l'« **AFM** ») ;
- (ii) le dépôt des comptes semestriels selon les mêmes formes ;
- (iii) la publication de tous faits nouveaux concernant l'activité de la Société n'ayant pas été publiés aux Pays-Bas et qui, s'ils étaient connus du public, seraient susceptibles d'avoir une incidence significative sur le cours de l'action. Cette publication s'effectue par le biais d'un communiqué de presse transmis à l'AFM.

En outre, conformément à l'article 46b de la WTE, la Société et toutes les « personnes initiées » (telles que définies ci-dessous) devront, sauf dérogation ou dispense applicable, informer l'AFM de toute opération effectuée sur les titres de la Société admis aux négociations d'un marché réglementé (ou tout instrument financier ou titre dont la valeur dépend desdits titres) si, et seulement si, ces opérations sont effectuées aux Pays-Bas ou à partir des Pays-Bas.

Les « personnes initiées » comprennent notamment les administrateurs de la Société et de ses filiales et participations (détenues à plus de 25 %) représentant individuellement plus de 10 % du chiffre d'affaires consolidé de la Société, toutes les personnes qui détiennent plus de 25 % du capital de la Société et, si ces dernières sont des personnes morales, tout *Chief Executive Officer* et administrateur de celles-ci. De même, les époux, ascendants ou descendants au premier degré ainsi que les personnes partageant un domicile commun avec des personnes physiques qualifiées de « personnes initiées » sont soumis à cette obligation d'information.

Le non-respect des dispositions de la WTE constitue une infraction passible de sanctions pénales et d'amendes administratives aux Pays-Bas.

Enfin, conformément à l'article 46b de la WTE, la Société est tenue, sauf dérogation applicable, d'informer l'AFM de toutes les opérations d'émission, d'annulation ou de rachat d'actions de la Société.

Conformément au droit néerlandais, EADS a adopté des règles internes spécifiques en matière de délit d'initié (les « **Règles relatives au Délit d'Initié** ») dans le but de garantir la confidentialité des informations sensibles sur la Société et la transparence de la négociation des titres EADS conformément aux règles applicables aux Pays-Bas, en France, en Allemagne et en Espagne. En application des Règles relatives au Délit d'Initié, certaines personnes ne sont autorisées à négocier sur le marché des actions EADS que sur des périodes de temps très limitées et sont soumises à des obligations d'information spécifiques auprès du *Compliance Officer* de la Société et de l'AFM. Parmi ces personnes figurent : (i) les actionnaires qui détiennent plus de 25 % du capital social de la Société (y compris, si ledit actionnaire est personne morale, ses administrateurs ou personnes occupant un poste équivalent) ; (ii) les

membres du Conseil d'administration d'EADS et tout administrateur d'une société du groupe EADS ; et (iii) certains salariés désignés par le *Compliance Officer* de la Société.

Le Conseil d'administration d'EADS a nommé le Directeur financier de la Société, Hans-Peter Ring, *Compliance Officer*. Les principales responsabilités de ce dernier sont de veiller à l'application des Règles relatives au Délit d'Initié et de rendre compte à l'AFM.

En outre, ses actions étant admises aux négociations de marchés réglementés en France, en Allemagne et en Espagne, la Société est soumise à l'ensemble des lois et règlements applicables dans ces trois pays, dont l'essentiel des dispositions en matière d'information du public est résumé ci-dessous.

3.1.3.1. Obligations d'information permanente

Réglementation française

Un émetteur étranger est tenu de prendre les dispositions nécessaires pour permettre aux actionnaires d'assurer la gestion de leurs investissements et d'exercer leurs droits. En application des Règlements n° 98-01 et n° 98-07 de la Commission des opérations de bourse (la « **COB** ») :

- (i) La Société est tenue d'informer ses actionnaires (i) de la tenue des assemblées générales ainsi que des moyens mis à leur disposition pour exercer leurs droits, (ii) du paiement des dividendes et (iii) des opérations d'émission d'actions nouvelles, de souscription, d'attribution, de renonciation ou de conversion d'actions ;
- (ii) La Société est également tenue (i) d'informer le public de toute modification intervenue dans la répartition de son capital par rapport aux données publiées antérieurement, (ii) de publier toutes les informations pertinentes relatives à ses activités et à ses résultats du premier semestre dans les quatre mois suivant la fin dudit semestre, (iii) de publier ses comptes annuels et consolidés ainsi que son rapport de gestion, lequel doit être traduit en français (dans sa totalité ou des extraits substantiels), dans un délai de six mois à compter de la fin de l'exercice et (iv) d'informer le public de toutes les modifications des droits attachés aux différentes catégories d'actions ;
- (iii) La Société est tenue d'informer la COB en temps utile de tout projet de modification de ses Statuts ;
- (iv) Par ailleurs, la Société devra assurer, en France, de manière simultanée, une information identique à celle qu'elle donnera à l'étranger.

Comme les émetteurs français, la Société peut établir un document de référence, qui a pour objet de communiquer des informations de nature juridique et financière relatives à l'émetteur (actionnariat, activités, gestion, événements récents, évolution possible et autres informations financières), sans contenir toutefois aucune information relative à une émission spécifique de titres. En pratique, le rapport annuel de la Société peut être utilisé comme document de référence, sous réserve qu'il contienne toutes les informations requises.

Le document de référence doit être déposé auprès de la COB et mis à la disposition du public une fois déposé.

Réglementation allemande

Les actions de la Société étant admises aux négociations de l'*amtlicher Markt* (plus précisément au sous-segment de marché de l'*amtlicher Markt, Prime Standard*, qui a été créé et mis en place par *Deutsche Börse AG* à compter du 1^{er} janvier 2003) à la Bourse de Francfort, la Société est soumise aux obligations consécutives à sa cotation décrites ci-dessous. Parallèlement à l'admission de ses actions aux négociations de l'*amtlicher Markt (Prime Standard)*, la Société fait également partie du MDAX, l'indice des valeurs des moyennes capitalisations de *Deutsche Börse AG* qui a été récemment restructuré.

En application du §65 de la réglementation boursière allemande, la Société est tenue de communiquer sans délai ses comptes annuels et son rapport de gestion dès qu'ils ont été établis, pour autant qu'ils ne fassent pas l'objet d'une publication sur le territoire national. Si la Société établit des comptes sociaux en plus de ses comptes consolidés, ces derniers devront également être rendus publics. L'autorité chargée d'admettre les sociétés à la cote peut autoriser des présentations sous formes résumée ou abrégée sous réserve de garantir que les informations communiquées au public soient suffisantes. En application du §62 de la réglementation boursière (*Börsenordnung*) de la Bourse de Francfort, l'admission au *Prime Standard* de l'*amtlicher Markt* entraîne l'obligation supplémentaire pour la Société de préparer et publier, en langue allemande et anglaise, des comptes annuels consolidés établis conformément aux normes internationales d'information financière (IFRS) ou aux principes comptables généralement admis aux Etats-Unis (US GAAP).

Par ailleurs, la Société est tenue de publier un rapport semestriel en application du §40 de la loi boursière allemande. Ce rapport doit informer les investisseurs, présents et potentiels, de l'évolution des activités de la Société pendant les six premiers mois de l'exercice et doit également leur permettre de comparer cette évolution avec les résultats de l'exercice précédent. Le rapport semestriel doit être publié dans un délai de deux mois à compter de la fin du premier semestre d'activité de la Société, dans au moins un journal national officiel de bourse, dans le bulletin officiel fédéral (*Bundesanzeiger*) ou dans un document d'information mis à la disposition du public sans frais et sur demande. Ce rapport doit également être transmis aux autorités boursières compétentes des places où les actions de la Société sont cotées.

En application du §63 de la réglementation boursière (*Börsenordnung*) de la Bourse de Francfort, la Société, admise au *Prime Standard*, doit publier des rapports trimestriels, en langue allemande et anglaise, établis sur la base des mêmes principes comptables internationaux que ceux adoptés pour l'établissement des comptes annuels. Ces rapports trimestriels serviront de base à l'évaluation de l'évolution des activités de la Société au cours d'une période donnée, depuis le début de l'exercice jusqu'à la date incluse de publication du rapport trimestriel.

En application du §63 et suivants de la réglementation boursière allemande, la Société est tenue d'informer le public et les autorités boursières compétentes des évolutions ou changements qui affectent la Société ou ses actions.

Par ailleurs, compte tenu de son admission au *Prime Standard*, la Société est tenue de mettre à jour un calendrier prévisionnel de sa communication financière, en langue allemande et anglaise, au début de chaque exercice et au minimum pour l'exercice à venir. Ce calendrier doit reprendre en détail les principaux événements concernant la Société. La Société est également tenue de tenir une réunion d'analystes au moins une fois par an, en plus de la conférence de presse sur les résultats annuels.

La Société est également tenue d'informer les autorités boursières compétentes de tout événement significatif provenant de sa situation juridique ou ayant une incidence sur celle-ci. Pour cette raison, l'ensemble des annonces portant sur des événements susceptibles d'intéresser les actionnaires, comme la tenue d'une assemblée générale des actionnaires, les annonces relatives à l'approbation et au paiement des dividendes, l'émission de nouvelles actions et l'exercice de droits de conversion, de *warrant* ou de souscription, doivent être publiés dans un journal officiel de la bourse. Par ailleurs, la Société est tenue de publier sans retard toute modification des droits attachés aux actions.

Réglementation espagnole

En application de l'arrêté ministériel du 18 janvier 1991, la Société est tenue de communiquer à la *Comisión Nacional del Mercado de Valores* (la « **CNMV** ») et aux autorités boursières compétentes (ces autorités étant chargées de les communiquer au marché) les informations pertinentes relatives à sa situation financière pour chaque semestre, lesdites informations relatives aux périodes closes respectivement aux 30 juin et au 31 décembre devant respectivement être communiquées, au plus tard, les 1^{er} septembre et 1^{er} mars. Si, après cette communication, les comptes annuels établis par le Conseil d'administration présentent des divergences par rapport aux informations semestrielles, le Conseil d'administration est tenu de les publier dans les dix jours de bourse qui suivent. La CNMV a accordé à EADS une dispense de l'obligation de publier toute information trimestrielle de nature économique ou financière.

En application de la loi financière 44/2002 en date du 25 novembre 2002, relative aux mesures de réforme du système financier (*Ley 44/2002, de 25 de noviembre, sobre Medidas de Reforma del Sistema Financiero*) (la « **Loi financière** »), la Société doit fournir, outre les informations semestrielles mentionnées au précédent paragraphe, une information chiffrée quant à toute opération réalisée avec une partie intéressée.

3.1.3.2. Obligation d'information spécifique

Réglementation française

En application du Règlement n° 98-07 de la COB, toute information susceptible d'avoir une incidence significative sur le cours des actions de la Société doit faire l'objet d'une information du public.

La COB peut exiger que la Société ou tout tiers communique les informations qu'elle juge utiles à la protection des investisseurs et au bon fonctionnement du marché. S'il n'est pas fait droit à cette demande, la COB peut elle-même publier ces informations.

La partie tenue de communiquer les informations concernées peut décider de ne pas les révéler si (i) elle est en mesure d'assurer la confidentialité de ces informations; et si (ii) elle considère que la confidentialité est nécessaire (a) si ladite partie est la Société elle-même, au motif que la confidentialité est nécessaire pour protéger ses intérêts

légitimes ; ou (b) si ladite partie est un tiers, au motif que la confidentialité est momentanément nécessaire à la réalisation d'une opération financière.

Réglementation allemande

En application du §15 de la loi boursière allemande, la Société est tenue de publier, sans délai, les informations en sa possession qui ne sont pas encore connues du public, si ces informations sont susceptibles d'avoir une incidence significative sur le cours de ses actions en raison de leur effet sur les participations, la situation financière ou l'activité de la Société.

Avant de procéder à cette publication, la Société est tenue de communiquer les informations concernées à l'Autorité fédérale de contrôle des opérations financières (*Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht*), ainsi qu'aux conseils d'administration des bourses sur lesquelles les actions de la Société sont admises aux négociations.

En raison de son admission au *amtlicher Markt (Prime Standard)*, la Société est également tenue de publier ces informations en langue anglaise (§ 66 de la réglementation boursière (*Börsenordnung*) de la Bourse de Francfort).

Réglementation espagnole

En application de l'article 82 de la loi espagnole 24/1998 du 28 juillet 1988 relative aux bourses de valeurs, telle qu'amendée par la loi financière espagnole, (*Ley 24/1998, de 28 de julio, del Mercado de Valores*, telle que modifiée par la *Ley 37/1998 de 16 noviembre*), la Société est tenue de publier, dès que possible, tout fait ou décision susceptible d'avoir une incidence significative sur le cours de ses actions. En application de la loi financière espagnole, la CNMV doit être informée, dans les plus brefs délais et de la manière la plus efficace possible, de tout événement significatif ainsi survenu, avant que celui-ci ne soit communiqué à des tiers ou divulgué par tout autre moyen de publication et, dans tous les cas, dès que le fait en question est connu, que la décision concernée a été prise ou que le contrat correspondant a été exécuté, selon le cas applicables. Dès lors que les circonstances le permettent, l'événement en question doit être notifié à la CNMV après la clôture des marchés le jour de l'annonce afin d'éviter d'affecter le cours des actions de la Société pendant la séance de bourse en question. Par ailleurs et en application de la loi financière espagnole, la Société doit faire état, dans le détail, de tout événement significatif sur son site Internet. Dans certains cas, la CNMV peut autoriser l'émetteur à ne pas rendre publiques des informations qui seraient susceptibles d'affecter ses intérêts légitimes.

3.1.4 Date de constitution et durée de la Société

La Société a été constituée le 29 décembre 1998 pour une durée indéterminée.

3.1.5 Objet social

Conformément à l'article 2 des Statuts, l'objet social de la Société est de détenir, coordonner et gérer des participations ou autres intérêts, ainsi que de financer et d'assumer des obligations, d'octroyer des sûretés et/ou de garantir les dettes d'entités juridiques, de groupements, d'associations à but commercial et d'entreprises impliqués dans :

- (a) l'industrie aéronautique, de la défense, de l'espace et/ou des communications ; ou
- (b) des activités qui sont complémentaires ou accessoires ou qui contribuent aux dites industries.

3.1.6 Registre du commerce et des sociétés

La Société est immatriculée auprès de la Chambre de Commerce d'Amsterdam (*Handelsregister van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam*) sous le n° 24288945.

3.1.7 Consultation des documents juridiques

Les Statuts en langue néerlandaise peuvent être consultés auprès de la Chambre de Commerce d'Amsterdam.

En application de l'article 57 du décret n° 84-406 du 30 mai 1984, une copie certifiée conforme de la traduction française des Statuts a été déposée au Greffe du Tribunal de Commerce de Paris. Elle peut également être consultée au siège social d'EADS en France (37, boulevard de Montmorency, 75016 Paris, tél. : 01.42.24.24.24). En cas de modification des Statuts, une traduction française certifiée et mise à jour des Statuts sera déposée au Greffe du Tribunal de Commerce de Paris et sera disponible au siège social d'EADS en France.

En Allemagne, les Statuts sont disponibles au siège social d'EADS (81633 Munich, Allemagne, tél. : 00.49.89.60.70).

En Espagne, les Statuts peuvent être consultés à la CNMV et au siège social d'EADS (Avda. Aragon 404, 28022 Madrid, Espagne, tél. : 00.34.91.585.70.00).

3.1.8 Exercice social

L'exercice social de la Société commence le 1^{er} janvier et se termine le 31 décembre de chaque année.

3.1.9 Répartition statutaire des bénéfices

3.1.9.1. Dividendes

Le Conseil d'administration détermine la part des bénéfices de la Société qui sera affectée aux réserves. Le solde du bénéfice distribuable sera à la disposition de l'assemblée générale des actionnaires.

L'assemblée générale des actionnaires peut décider, sur proposition du Conseil d'administration, que tout ou partie d'une distribution aux actionnaires sera effectuée sous forme d'actions de la Société et non en numéraire.

La décision de distribuer un dividende, un acompte sur dividende ou d'opérer une autre distribution au profit des actionnaires est portée à leur connaissance dans un délai de sept jours suivant cette décision. Les dividendes dont la distribution a été décidée doivent être versés dans un délai de quatre semaines suivant la date de la décision, à moins que le Conseil d'administration ne propose que ce versement ait lieu un autre jour et que l'assemblée générale des actionnaires n'approuve cette proposition.

Les dividendes, acomptes sur dividendes et autres sommes distribuées sur des actions sont versés par voie de virement bancaire ou sur les comptes désignés par écrit à la Société par ou pour le compte des actionnaires au plus tard quatorze jours après leur annonce.

3.1.9.2. Liquidation

En cas de dissolution et de liquidation de la Société, les actifs restant après paiement de l'ensemble des dettes et des dépenses liées à la liquidation seront répartis entre les détenteurs d'actions en proportion de leurs droits respectifs dans le capital de la Société.

3.1.10 Assemblées générales

3.1.10.1. Convocation aux assemblées

Les actionnaires se réunissent en assemblée générale aussi souvent que le Conseil d'administration le juge nécessaire ou à la demande d'actionnaires détenant, individuellement ou collectivement, 10 % au moins de l'ensemble du capital social émis de la Société.

Le Conseil d'administration est tenu de publier la convocation à l'assemblée générale des actionnaires dans au moins un quotidien de diffusion nationale néerlandais, un quotidien de diffusion internationale et au moins un quotidien de diffusion nationale dans chacun des pays dans lesquels les actions de la Société sont cotées. Cette publication doit être effectuée au moins quinze jours avant la date de l'assemblée et doit contenir l'ordre du jour des questions soumises à l'assemblée ou indiquer que l'ordre du jour peut être consulté par les actionnaires dans les locaux de la Société ou en tout autre lieu mentionné dans la convocation.

L'assemblée générale annuelle de la Société se tient dans un délai de six mois à compter de la fin de l'exercice social.

Les assemblées générales se tiennent à Amsterdam, La Haye, Rotterdam ou Haarlemmermeer (aéroport de Schiphol). Le Conseil d'administration pourra décider qu'il sera possible de participer aux assemblées générales des actionnaires grâce à des moyens de communication électronique ou vidéo, à partir des lieux indiqués dans la convocation.

Le Conseil d'administration est tenu d'annoncer la date de l'assemblée générale annuelle des actionnaires au moins deux mois avant la date de celle-ci. Toute demande émanant d'un ou plusieurs actionnaires représentant collectivement au moins trois pour cent (3 %) du capital social émis et visant à l'inscription de certains points à l'ordre du jour de l'assemblée générale annuelle des actionnaires doit être satisfaite par le Conseil d'administration si elle a été soumise au Conseil d'administration six (6) semaines au moins avant la date prévue de l'assemblée sauf si, de l'avis du Conseil d'administration, des intérêts importants de la Société prévalent sur l'inscription de ces points à l'ordre du jour.

3.1.10.2. Conditions de participation aux assemblées

Tout détenteur d'une ou plusieurs actions peut participer aux assemblées générales, soit en personne, soit moyennant une procuration écrite, peut également y prendre la parole et y voter conformément aux Statuts (voir « — 3.1.10.4 Conditions d'exercice du droit de vote »).

Un actionnaire ou une personne en droit d'assister à une assemblée peut se faire représenter par plus d'une personne, étant précisé qu'un seul détenteur de procuration ne peut être désigné pour chaque action.

En ce qui concerne les actionnaires détenant leurs actions sous forme nominative, la convocation à l'assemblée générale qui leur est adressée par le Conseil d'administration peut prévoir que les actionnaires autorisés à participer, prendre la parole et voter à ladite assemblée sont ceux apparaissant sur le registre des actionnaires à une date (indiquée dans la convocation) antérieure à la date de l'assemblée, et non à la date de l'assemblée elle-même.

Toute personne qui est en droit d'exercer les droits mentionnés dans le précédent paragraphe (soit en personne, soit en vertu d'une procuration écrite) et qui assiste à l'assemblée à partir d'un autre lieu (voir « — 3.1.10.1 Convocations aux assemblées ») de manière à ce que la(les) personne(s) agissant en qualité de président(s) de l'assemblée soi(en)t convaincu(s) que cette personne participe correctement à l'assemblée, sera réputée présente ou représentée à l'assemblée, autorisée à voter et prise en compte dans le calcul du quorum.

Pour pouvoir participer à l'assemblée générale des actionnaires et exercer leur droit de vote, les détenteurs d'actions au porteur et ceux qui tirent de ces actions les droits précités, sont tenus de déposer leurs certificats d'actions ou les documents attestant de leurs droits, contre récépissé, aux lieux déterminés par le Conseil d'administration et indiqués dans la convocation.

L'avis de convocation doit également indiquer la date limite de dépôt des certificats d'actions et des documents attestant des droits susmentionnés. Cette date ne peut être antérieure de moins de cinq jours ouvrés, mais ne peut en aucun cas être antérieure au septième jour précédant l'assemblée.

Les titulaires d'actions sous forme nominative doivent informer par écrit le Conseil d'administration, dans le délai indiqué aux deux phrases précédentes, de leur intention de participer à l'assemblée.

Les titulaires d'actions inscrits au registre des actionnaires tenu à Amsterdam ont la possibilité de détenir leurs titres par l'intermédiaire d'EUROCLEAR FRANCE SA. Dans ce cas, les actions sont enregistrées au nom de EUROCLEAR FRANCE SA.

Les actionnaires qui détiennent leurs actions EADS par l'intermédiaire d'EUROCLEAR FRANCE S.A. et qui désirent participer aux assemblées générales doivent obtenir, de leur intermédiaire financier ou teneur de compte, une carte d'admission ainsi qu'une procuration d'EUROCLEAR FRANCE S.A. à cet effet, conformément aux instructions fournies par la Société dans l'avis de convocation. A cette fin, un actionnaire pourra également demander à être inscrit directement (et non par l'intermédiaire d'EUROCLEAR FRANCE S.A.) sur le registre de la Société. Toutefois, seules les actions inscrites au nom d'EUROCLEAR FRANCE S.A. sont négociables en bourse.

Afin d'exercer leurs droits de vote, les actionnaires peuvent également, en contactant leur intermédiaire financier ou teneur de compte, transmettre leurs instructions de vote à EUROCLEAR FRANCE S.A. ou à toute autre personne désignée à cet effet, selon les modalités définies par la Société dans l'avis de convocation.

3.1.10.3. Conditions de majorité et de quorum

Toutes les résolutions sont adoptées à la majorité simple des votes exprimés sauf lorsque les Statuts ou le droit néerlandais exigent une majorité qualifiée. Aucun quorum n'est requis pour aucune assemblée générale d'actionnaires. Le droit néerlandais impose une majorité qualifiée pour l'adoption de certaines résolutions, notamment en cas de réduction du capital, de suppression des droits préférentiels de souscription à l'occasion d'émissions d'actions, d'opérations de fusions ou de scissions. L'adoption de ces résolutions requiert une majorité des deux tiers des votes exprimés dans l'hypothèse où le quorum de 50 % du capital ne serait pas atteint lors de l'assemblée (ou une majorité simple dans le cas contraire). Par ailleurs, les résolutions visant à modifier les Statuts ou à dissoudre la Société ne peuvent être adoptées que par une majorité d'au moins deux tiers des votes valablement émis lors d'une assemblée générale des actionnaires, quel que soit le quorum atteint.

Les bénéficiaires d'un nantissement ayant pour objet des actions, ainsi que les usufruitiers, n'ayant pas droit de vote, ne sont pas autorisés à assister aux assemblées générales, ni à y prendre la parole. Les détenteurs d'actions grevées d'un nantissement ainsi que les nu-propriétaires d'actions démembrées qui n'ont pas de droit de vote, peuvent assister aux assemblées générales et y prendre la parole.

3.1.10.4. Conditions d'exercice du droit de vote

Lors d'une assemblée générale, chaque actionnaire est titulaire d'une voix par action détenue.

Tout actionnaire dont les actions sont grevées d'un nantissement ou d'un usufruit disposera des droits de vote attachés à ces actions sauf dispositions contraires de la loi ou des Statuts ou, en cas d'usufruit, si l'actionnaire a transmis ses droits de vote à l'usufruitier. Conformément aux Statuts et sous réserve de l'accord préalable du Conseil d'administration, le bénéficiaire d'un nantissement ayant pour objet des actions de la Société pourra se voir reconnaître le droit de vote au titre desdites actions nanties.

3.1.11 Déclaration de franchissements de seuils et d'intention

Toute personne, agissant seule ou de concert (au sens de la loi néerlandaise sur la déclaration des participations, *Wet melding zeggenschap in ter beurze genoteerde vennootschappen 1996*) (la « **WMZ** »), qui procède, directement ou indirectement, à l'acquisition ou à la cession d'une fraction du capital de la Société ayant pour effet que la participation en capital ou en droits de vote de ladite personne dans la Société se trouve, à l'issue de ladite acquisition ou cession, dans une fourchette de participation différente de celle dans laquelle elle se trouvait avant cette acquisition ou cession, est tenue, conformément à la WMZ, de notifier cette participation dans les plus brefs délais à la Société et à l'AFM. Les fourchettes de participation prévues par la WMZ sont les suivantes : de 0 % à 5 %, de 5 % à 10 %, de 10 % à 25 %, de 25 % à 50 %, de 50 % à 66 2/3 %, à partir de 66 2/3 % et plus. L'AFM publie l'ensemble des déclarations qui lui sont adressées dans des quotidiens de diffusion nationale dans chacun des Etats-membres de l'Espace Economique Européen où les actions sont admises aux négociations d'un marché réglementé. Par ailleurs, les Statuts imposant une obligation de notification en cas d'acquisition ou de cession d'une participation entraînant, pour toute personne agissant seule ou de concert, une entrée ou une sortie des fourchettes de participation de 25 % à 33 1/3 % et de 33 1/3 % à 50 %.

En outre, en vertu de la loi néerlandaise de 1995 relative au contrôle des marchés de valeurs mobilières (*Wet toezicht effectenverkeer 1995*), certaines catégories de personnes sont soumises à une obligation d'information supplémentaire. Celle-ci s'applique notamment aux actionnaires qui détiennent une participation directe ou indirecte d'au moins 25 % dans le capital d'une société cotée, ainsi qu'à leurs conjoints, ascendants et descendants en ligne directe et aux autres personnes avec lesquelles lesdits actionnaires partagent un domicile commun. Ces actionnaires sont tenus d'aviser l'AFM de toutes les opérations portant sur des titres de la société dont ils détiennent au moins 25 % du capital. Si l'actionnaire qui détient une participation d'au moins 25 % est une personne morale, cette obligation s'étend également aux membres de son conseil d'administration et de son conseil de surveillance.

Obligation d'information pour les membres du Conseil d'administration d'EADS

La WMZ a été modifiée à compter du 1^{er} septembre 2002. Il en résulte les conséquences suivantes pour EADS :

Les membres du Conseil d'administration d'EADS doivent informer l'AFM de leurs participations dans EADS, que celles-ci atteignent ou non les seuils spécifiés pour les déclarations de franchissement. Chaque membre du Conseil d'administration doit communiquer non seulement le pourcentage d'actions et de droits de vote qu'il détient, mais également le nombre exact d'actions et de droits de vote ainsi détenus⁽¹⁾.

Les membres du Conseil d'administration d'EADS détenant des actions et/ou droits de vote d'EADS au 1^{er} septembre 2002 doivent informer EADS et l'AFM du nombre exact des ces actions et/ou droits de vote (obligation d'information initiale).

EADS doit immédiatement informer l'AFM de toute démission ou expiration de mandat de l'un des membres de son Conseil d'administration. L'AFM intègre tous les rapports ainsi reçus dans un registre tenu à la disposition du public qui figure sur son site Internet et qui peut être consulté par toute personne intéressée.

La Société est tenue d'informer le Conseil des Marchés Financiers (le « **CMF** »), la CNMV et les Bourses Espagnoles de toute notification qu'elle reçoit en application des dispositions précédentes et de publier un avis relatif à cette notification dans un journal financier allemand de diffusion nationale.

Les Statuts imposent également à toute personne, acquérant directement ou indirectement, seule ou avec des tiers avec lesquels elle agit de concert (au sens de la WMZ), plus d'un dixième du capital social émis ou des droits de vote de la Société, d'informer la Société si elle envisage (i) de procéder à des achats ou à des cessions d'actions de la

(1) Dans ce contexte, le terme « action » doit s'entendre comme comprenant notamment les certificats d'actions et les droits émanant d'un contrat d'acquisition d'actions ou de certificats d'actions et plus précisément les options d'achat, *warrants* et obligations convertibles.

Société au cours des 12 mois à venir ; (ii) de continuer ou de cesser d'acquérir des actions ou des droits de vote de la Société ; (iii) d'acquérir le contrôle de la Société ; ou (iv) de demander la désignation d'un administrateur au Conseil d'administration de la Société. La Société communiquera au CMF toute information reçue à ce sujet.

Le CMF a indiqué qu'il publiera un avis relatif à toute communication ainsi reçue. La CNMV publiera toutes les communications ainsi reçues.

Le non-respect de l'obligation légale de notification d'un changement de fourchettes de participation prévues par la WMZ constitue, en droit néerlandais, un délit passible de sanctions pénales et civiles, y compris la suspension des droits de vote.

3.1.12 Offre publique obligatoire

En application de l'article 15 des Statuts, dans l'hypothèse où une acquisition directe ou indirecte d'actions de la Société aurait pour effet d'amener une personne à détenir seule ou de concert (au sens de la WMZ) des actions ou des droits de vote lui donnant le contrôle d'au moins 33 1/3 % du capital social émis de la Société, cette(s) personne(s) sera(seront) alors tenue(s) de lancer une offre publique inconditionnelle portant sur 100 % du capital de la Société ou encore de faire en sorte qu'une telle offre soit lancée. Cette offre devra respecter l'ensemble des dispositions légales et réglementaires applicables dans chaque pays dans lequel les actions de la Société sont admises aux négociations d'un marché réglementé.

Conformément à l'article 16 des Statuts, au cas où, dans un délai de deux mois à compter de la notification à la Société d'une participation supérieure ou égale à 33 1/3 % du capital ou des droits de vote de la Société, une telle offre ne serait pas lancée (ou au cas où elle ne serait pas conforme aux exigences légales ou réglementaires applicables sur chacune des places de cotation) ou, à défaut d'une telle notification, dans un délai de quinze jours à compter de la réception d'une notification adressée par le Conseil d'administration de la Société confirmant l'obligation de déposer l'offre publique, toute(s) personne(s) tenue(s) de faire une offre devra(ont), dans le délai fixé par l'avis du Conseil d'administration, procéder à l'échange du pourcentage des actions qu'elle(s) détien(nen)t au delà de 33 1/3 % du capital social émis de la Société (le « **Pourcentage Excédentaire** ») contre des certificats de dépôt émis par la *Stichting Administratiekantoor EADS* (la « **Fondation** »). A compter de la date indiquée dans l'avis du Conseil d'administration, le droit de participer aux assemblées, d'y voter et de recevoir des dividendes sera suspendu en ce qui concerne les actions constitutives du Pourcentage Excédentaire. Si la personne tenue d'échanger ses actions correspondant au Pourcentage Excédentaire contre des certificats de dépôts ne s'est pas acquittée de cette obligation dans un délai de quatorze jours à compter d'un nouvel avis du Conseil d'administration, la Société est irrévocablement autorisée à procéder à l'échange desdites actions contre des certificats de dépôt émis par la Fondation. Les statuts de la Fondation prévoient que cette dernière n'aura pas le droit d'assister aux assemblées générales de la Société en qualité d'actionnaire, d'y prendre la parole et d'y voter au titre des actions qu'elle détient sauf si le conseil d'administration de la Fondation (composé des deux administrateurs indépendants et d'un des deux *Chief Executive Officers* d'EADS) estimait que cela serait nécessaire afin d'assurer le respect des dispositions des Statuts relatives au dépôt d'une offre publique obligatoire.

L'obligation de lancer une offre publique ne s'applique pas dans les cas suivants :

- (i) transfert d'actions à la Société elle-même ou à la Fondation ;
- (ii) transfert à un dépositaire central de titres, à une chambre de compensation ou de règlement-livraison intervenant en cette qualité, étant entendu que les dispositions de l'article 16 des Statuts décrites ci-dessus s'appliquent lorsque les actions sont détenues pour le compte de personnes agissant en violation des dispositions des articles 15 et 16 des Statuts décrits ci-dessus ;
- (iii) transfert ou émission d'actions par la Société à l'occasion d'une fusion ou de l'acquisition par la Société d'une autre société ou d'actifs ;
- (iv) cession d'actions entre parties à un accord tel que visé dans la définition donnée dans la WMZ à la notion de « parties agissant de concert » si l'accord est conclu avant le 31 décembre 2000 (tel que modifié, complété ou remplacé par un nouvel accord par admission d'une ou plusieurs nouvelles parties ou par exclusion d'une ou plusieurs parties), cette dérogation ne s'appliquant pas à une nouvelle partie qui détient, seule ou avec ses filiales et/ou sociétés du même groupe, au moins 33 1/3 % des actions ou droits de vote de la Société ; cette dérogation vise à dispenser les parties au *Participation Agreement* (voir « — 3.3.2 Répartition du capital et des droits de vote — Relations avec les principaux actionnaires ») (tel que modifié, complété ou remplacé par un nouveau contrat, par voie d'admission ou d'exclusion d'une ou de plusieurs parties) de l'obligation de procéder à une offre obligatoire en cas de cession d'actions entre elles ;

- (v) transfert par un actionnaire en faveur d'une filiale dont il détient une participation de plus de 50 % ou par un actionnaire d'une société qui détient plus de 50 % du capital dudit actionnaire cédant.

La législation boursière espagnole contient certaines dispositions qui s'appliquent lorsqu'un investisseur acquiert, directement ou indirectement, certains pourcentages du capital social d'une société dont les actions sont admises aux négociations d'une bourse espagnole, car ils sont considérés comme ayant un effet significatif. Ces dispositions, figurant à l'article 1 du Décret Royal 1197/1991 du 26 juillet 1991 relatif aux offres publiques d'achat de valeurs mobilières, prévoient que ledit investisseur devra déposer une offre publique portant sur les pourcentages suivants : (i) si l'investisseur acquiert 25 % des actions ou autres valeurs telles que droits de souscription, obligations convertibles, *warrants* ou tout autre instrument similaire, susceptible de donner un droit direct ou indirect, de souscription ou d'acquisition de ces valeurs ou, s'il détenait déjà une participation comprise entre 25 % et 50 % et a l'intention d'acquérir une participation supplémentaire de 6 % dans les 12 mois suivants, l'offre devra porter sur 10 % au moins, et (ii) si l'investisseur atteint ou dépasse une participation de 50 %, l'offre devra porter sur 75 % au moins. Compte tenu des différences entre les seuils figurant à l'article 1 du Décret Royal 1197/1991 et ceux contenus à l'article 15 des Statuts d'EADS (qui, en résumé, exige en principe le dépôt d'une offre publique sur 100 % du capital lorsqu'un actionnaire détient, seul ou de concert, directement ou indirectement une participation supérieure à 33 1/3 % du capital social ou des droits de vote d'EADS, tel que décrit au ci-dessus), Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (« SEPI »), actionnaire minoritaire d'EADS, étant d'avis que le Décret Royal 1197/1991 ne s'applique pas à EADS dans la mesure où il s'agit d'une société de droit néerlandais cotée dans trois pays différents (France, Allemagne, Espagne) et dont les statuts contiennent des dispositions prévoyant l'obligation de déposer une offre publique obligatoire en cas de franchissement à la hausse du seuil de 33 1/3 % du capital social ou des droits de vote, a interrogé au nom d'EADS, la CNMV sur cette question, laquelle a confirmé par écrit que cette question n'est pas envisagée par le Décret Royal ci-dessus mentionné et qu'en conséquence, ce Décret Royal n'est pas applicable à EADS.

En outre, la CNMV, en réponse à une question émanant de certains actionnaires d'EADS, a indiqué dans une lettre en date du 19 juin 2000, que le Décret Royal 1197/1991 en date du 26 juillet 1991 relatif aux offres publiques d'achat de valeurs mobilières ne s'applique pas aux cessions intervenant dans le cadre des pactes entre les actionnaires d'EADS, dès lors que ces cessions interviennent dans le cadre de ces pactes et que ces derniers demeurent en vigueur.

3.2 Renseignements de caractère général concernant le capital social

3.2.1 Modification du capital social ou des droits attachés aux actions

Sauf limitation ou suppression par l'assemblée générale selon les modalités décrites ci-dessous, les actionnaires disposent d'un droit préférentiel de souscription proportionnel au nombre d'actions qu'ils détiennent leur permettant de souscrire à toute nouvelle émission d'actions, sauf en ce qui concerne les actions émises en échange d'un apport autre qu'en numéraire et les actions émises en faveur de salariés de la Société ou d'une société du groupe. Pour une description des dispositions contractuelles relatives aux droits de préemption, voir « — 3.3.2 Répartition du capital et des droits de vote — Relations avec les principaux actionnaires ».

L'assemblée générale des actionnaires a le pouvoir d'émettre des actions. Elle peut également autoriser le Conseil d'administration, pour une période ne dépassant pas cinq ans, à émettre des actions et à fixer les modalités et conditions de ces émissions.

L'assemblée générale des actionnaires a également le pouvoir de limiter ou de supprimer les droits préférentiels de souscription en cas d'émission d'actions nouvelles et peut autoriser le Conseil d'administration à limiter ou supprimer de tels droits pour une période qui ne peut dépasser cinq ans. Toutes les résolutions relatives à ces questions doivent être approuvées à la majorité des deux tiers des votes exprimés lors de l'assemblée générale des actionnaires si moins de la moitié du capital émis est présent ou représenté à ladite assemblée.

Le 10 mai 2001, les actionnaires d'EADS, réunis en assemblée générale, ont autorisé le Conseil d'administration à émettre des actions, dans la limite de 2 % du capital autorisé de la Société et à attribuer des droits préférentiels de souscription d'actions, ainsi qu'à fixer les modalités et conditions de telles émissions. Cette autorisation est valable jusqu'à la date de l'assemblée générale annuelle des actionnaires de 2003 incluse et ce, également dans le cas où les droits préférentiels de souscription pourraient être exercés après cette date. L'assemblée générale des actionnaires d'EADS qui s'est tenue le 10 mai 2001 a autorisé le Conseil d'administration à supprimer ou à limiter les droits préférentiels de souscription pour une période expirant à la date, incluse, de l'assemblée générale annuelle des actionnaires en 2003.

Une résolution sera soumise à l'assemblée générale des actionnaires d'EADS, convoquée pour le 6 mai 2003, visant à autoriser le Conseil d'administration à émettre des actions dans la limite de 1 % du capital autorisé de la Société et

à attribuer des droits préférentiels de souscription d’actions pour une période allant jusqu’à la date de l’assemblée générale des actionnaires de 2005 incluse et ce, également dans le cas où les droits préférentiels de souscription pourraient être exercés après cette date. La résolution visera également à autoriser le Conseil d’administration à limiter ou exclure les droits préférentiels de souscription pour la période allant jusqu’à la date de l’assemblée générale des actionnaires de 2005 incluse.

L’assemblée générale des actionnaires peut réduire le capital social émis par annulation d’actions ou par diminution de leur valeur nominale et modification corrélative des Statuts, cette dernière requérant l’approbation d’une majorité des deux tiers des votes exprimés lors de l’assemblée générale.

3.2.2 Capital social émis

A la date du présent document, le capital social émis de la Société s’élève à 811 198 500 euros, divisé en 811 198 500 actions d’une valeur nominale d’un euro chacune.

3.2.3 Capital social autorisé

A la date du présent document, le capital autorisé de la Société s’élève à 3 000 000 000 euros, divisé en 3 000 000 000 actions d’une valeur nominale de 1 euro chacune.

3.2.4 Titres donnant accès au capital social

A l’exception des options de souscription d’actions EADS (voir « 6.3.3 Participation et intéressement — Options consenties aux salariés »), il n’existe aucun titre donnant accès, immédiatement ou à terme, au capital social d’EADS.

Le tableau ci-dessous présente la dilution potentielle totale qui se produirait si toutes les options de souscription d’actions émises au 31 décembre 2002 étaient exercées :

<u>Capital social potentiel d’EADS</u>	<u>Nombre d’actions</u>	<u>Nombre de droits de vote</u>	<u>Pourcentage de dilution du capital et des droits de vote</u>
Nombre total d’actions émises à la date du présent document.....	<u>811 198 500</u>	<u>800 957 248</u>	<u>97,5 %</u>
Nombre total d’actions qui seraient émises par suite de l’exercice des options de souscription d’actions.....	<u>20 577 925</u>	<u>20 577 925 (*)</u>	<u>2,5 %</u>
Total : capital social potentiel d’EADS.....	<u>831 776 425</u>	<u>821 535 173</u>	<u>100 %</u>

(*) L’effet dilutif potentiel issu de l’exercice de ces options de souscription d’actions sur les droits de vote pourrait être limité par les programmes de rachat d’actions de la Société. Voir « — 3.3.7.1 Répartition du capital et des droits de vote — Rachat par la Société de ses propres actions — Droit Néerlandais ».

3.2.5 Evolution du capital social émis depuis la constitution de la Société

Date	Nature de l'opération	Valeur nominale par action	Nombre d'actions émises	Prime d'émission ^(*)	Nombre total d'actions émises à l'issue de l'opération	Montant total du capital émis à l'issue de l'opération
29 décembre 1998.....	Constitution	1 000 NLG	100	—	100	100 000 NLG
3 avril 2000	Conversion en euros	1 euro	50 000	—	50 000	50 000 euros
8 juillet 2000.....	Emission d'actions en rémunération des apports réalisés par Aerospatiale Matra, Dasa AG et SEPI	1 euro	715 003 828	1 511 477 044 euros	715 053 828	715 053 828 euros
13 juillet 2000.....	Emission d'actions aux fins d'introduction en bourse de la Société	1 euro	80 334 580	1 365 687 860 euros	795 388 408	795 388 408 euros
21 septembre 2000....	Emission d'actions aux fins de l'offre aux salariés effectuée dans le cadre de l'introduction en bourse de la Société	1 euro	11 769 259	168 300 403 euros	807 157 667	807 157 667 euros
5 décembre 2001	Emission d'actions aux fins d'une offre aux salariés (note d'opération visée par la COB le 13 octobre 2001 sous le n° 01-1209)	1 euro	2 017 894	19 573 571,80 euros	809 175 561	809 175 561 euros
4 décembre 2002.....	Emission d'actions aux fins d'une offre aux salariés (note d'opération visée par la COB le 11 octobre 2002 sous le n° 02-1081)	1 euro	2 022 939	14 470 149,33 euros	811 198 500	811 198 500 euros

(*) Les coûts, nets d'impôts, liés à l'introduction en bourse de la Société en juillet 2000 ont été imputés sur la prime d'émission à hauteur de 55 849 772 euros.

3.3 Répartition du capital et des droits de vote

3.3.1 Répartition du capital

EADS regroupe les activités d'Aerospatiale Matra (« **Aerospatiale Matra** » ou « **ASM** »), de DaimlerChrysler Aerospace AG (« **Dasa AG** ») (à l'exception de certains éléments d'actif et de passif) (« **Dasa** ») et de Construcciones Aeronauticas SA (« **CASA** ») à l'issue d'une série d'opérations réalisées en juillet 2000.

Dans le présent document, le terme « Réalisation » fait référence à la réalisation en juillet 2000 des apports effectués par Aerospatiale Matra, Dasa AG et SEPI au profit d'EADS dans le but de regrouper leurs activités au sein de celle-ci.

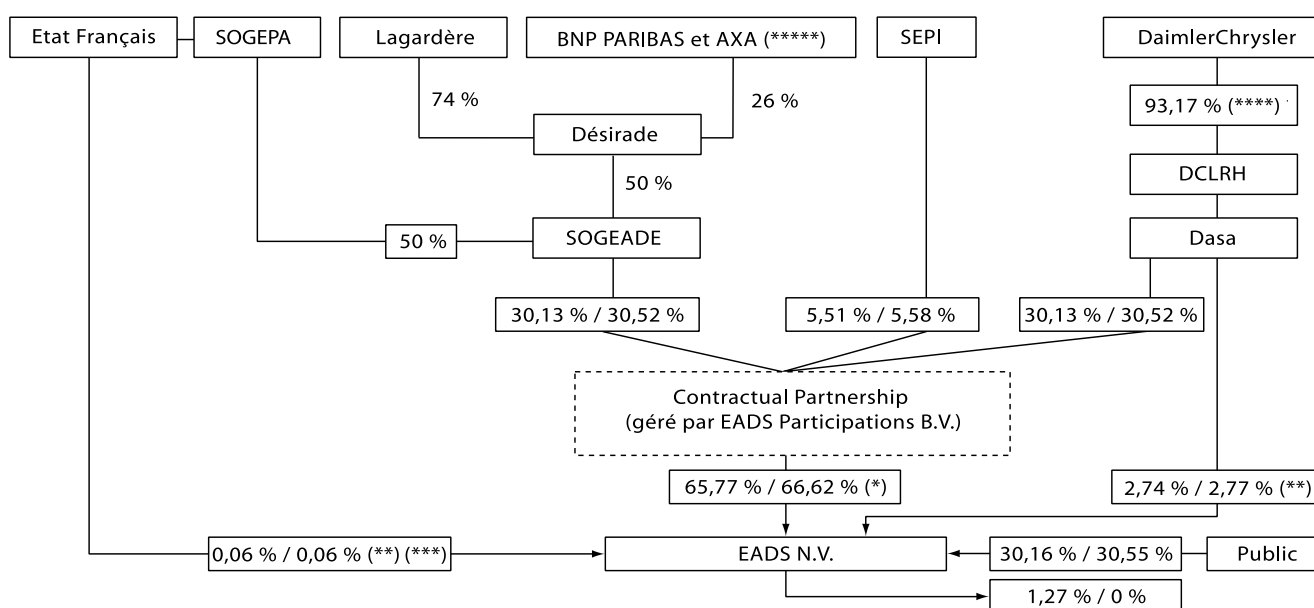
L'expression « Actions Indirectes EADS » désigne les actions EADS détenues par DaimlerChrysler AG (« **DaimlerChrysler** »), SEPI et la Société de Gestion de l'Aéronautique, de la Défense et de l'Espace (« **SOGEADE** »), pour lesquelles EADS Participations B.V. exerce l'ensemble des droits de vote attachés, ainsi que, pour Istroise de Participations, Lagardère SCA (« **Lagardère** ») et la Société de Gestion de Participations Aéronautiques (« **SOGEPA** ») ou les sociétés de leur groupe, le nombre d'actions EADS détenues indirectement par l'intermédiaire de SOGEADE et reflétant, par transparence, leur participation respective dans SOGEADE.

Sauf interprétation contraire, les participations de Dasa AG dans le capital d'EADS sont désignées dans le présent document, comme étant des participations de DaimlerChrysler et les droits et obligations de Dasa AG issus des accords décrits dans le présent document sont désignés comme étant des droits et obligations de DaimlerChrysler.

A la date du présent document, le capital d'EADS est détenu à 30,13 % par Dasa AG, filiale à 100 % de DaimlerChrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG (« **DCLRH** »), elle-même filiale à 93,17 % de DaimlerChrysler.

SOGEADE, société en commandite par actions de droit français dont le capital est lui-même détenu à 50 % par SOGEPA (société détenue par l'Etat français) et à 50 % par Désirade (société par actions simplifiée de droit français dont le capital est détenu à 74 % par Lagardère et à 26 % par Istroise de Participations (les « **Institutions Financières Françaises** »), société commune de BNP PARIBAS et AXA), détient 30,13 % du capital d'EADS. Ainsi, DaimlerChrysler et SOGEADE détiennent, à parité, 60,26 % du capital d'EADS qu'elles contrôlent conjointement au travers d'un *Contractual Partnership* de droit néerlandais (le « **Contractual Partnership** »). SEPI (société holding de l'Etat espagnol), qui est associé du Contractual Partnership, détient 5,51 % du capital d'EADS. Le public (y compris les salariés d'EADS) et la Société détiennent respectivement 30,16 % et 1,27 % du capital social d'EADS. DaimlerChrysler et l'Etat français (l'« **Etat** ») détiennent directement respectivement 2,74 % et 0,06 % de son capital social, ces participations étant soumises à certaines dispositions spécifiques.

Le schéma ci-dessous décrit la répartition actuelle du capital d'EADS (% du capital/droits de vote) avant exercice des options de souscription d'actions EADS. Voir « 6.3.3 Participation et intéressement — Options consenties aux salariés ».



(*) EADS Participations B.V. s'est vu consentir un nantissement sur ces actions par SOGEADE, DaimlerChrysler et SEPI (qui conservent la propriété de ces actions) et exerce les droits de vote relatifs à ces actions.

(**) L'Etat et DaimlerChrysler exercent les droits de votes attachés à ces actions EADS (l'Etat ayant placé ses actions auprès de la *Caisse des dépôts et consignations*) dans le même sens qu'EADS Participation B.V. exerce les droits de vote regroupés au sein du Contractual Partnership.

(***) Actions détenues par l'Etat après des distributions gratuites effectuées à certains anciens actionnaires d'Aérospatiale Matra à la suite de la privatisation d'Aérospatiale Matra en juin 1999. Toutes les actions actuellement détenues par l'Etat devront être vendues sur le marché.

(****) DCLRH est détenue à 93,17% par DaimlerChrysler, la quasi-totalité du solde étant la propriété de la ville de Hambourg.

(*****) Agissant par l'intermédiaire d'une société commune, Istroise de Participations.

- Pour le nombre d'actions et de droits de vote détenus par les membres du Conseil d'administration et du Comité Exécutif, voir « 6.2.1 Intérêts des administrateurs et des dirigeants — Rémunération et avantages en nature accordés aux administrateurs et principaux dirigeants ».
- A la date du présent document, la Société détient, directement ou indirectement par le biais d'une autre société dans laquelle elle détient, directement ou indirectement, plus de 50 % du capital social, 10 241 252 de ses propres actions. Les actions EADS détenues par la Société elle-même ne sont pas assorties de droits de vote.
- Environ 3,37 % du capital social et 3,42 % des droits de vote de la Société sont détenus par les salariés d'EADS.

3.3.2 Relations avec les principaux actionnaires

Les principaux contrats régissant les relations entre les fondateurs d'EADS sont le *Participation Agreement* conclu à la date de Réalisation entre DaimlerChrysler, Dasa AG, Lagardère, SOGEPA, SOGEADE et SEPI ainsi qu'un

contrat de droit néerlandais régissant le Contractual Partnership conclu entre SOGEADE, Dasa AG, SEPI et EADS Participations B.V. (le « **Contractual Partnership Agreement** ») qui reprend certaines conditions du *Participation Agreement* et d'autres accords (notamment un pacte d'actionnaires (le « **Pacte d'Actionnaires SOGEADE** ») conclu à la date de Réalisation entre SOGEPA et Lagardère et un accord entre l'Etat, DaimlerChrysler et DCLRH). EADS Participations B.V. est une société à responsabilité limitée de droit néerlandais (*besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid*) qui intervient en qualité de gérant (*Managing Partner*) du *Contractual Partnership*. Les Actions Indirectes EADS détenues par DaimlerChrysler, SOGEADE et SEPI ont été nanties en faveur de la société EADS Participations B.V. qui détient le droit exclusif d'exercer les droits de vote se rapportant aux actions nanties (y compris le droit d'assister aux assemblées d'actionnaires et d'y prendre la parole) conformément aux dispositions du *Contractual Partnership Agreement*.

Ces contrats contiennent notamment des dispositions relatives :

- à la composition des conseils d'administration d'EADS, EADS Participations B.V. et SOGEADE Gérance (gérant commandité de SOGEADE) ;
- aux restrictions affectant le transfert des actions EADS et SOGEADE ;
- aux droits de préemption et de sortie conjointe de DaimlerChrysler, SOGEADE, SOGEPA et Lagardère ;
- aux défenses contre des prises de participation hostiles ;
- aux conséquences d'un changement de contrôle de DaimlerChrysler, SOGEADE, Lagardère, SOGEPA ou SEPI ;
- à une promesse d'achat consentie par SOGEADE en faveur de DaimlerChrysler portant sur les actions EADS détenues par cette dernière, exerçable dans certains cas ;
- à des droits spécifiques de l'Etat en ce qui concerne certaines décisions stratégiques relatives, notamment, à l'activité missiles balistiques d'EADS ;
- à certaines limitations relatives à la participation de l'Etat dans EADS.

L'un des principaux objectifs de ces dispositions est de mettre en place un groupe stable d'actionnaires de contrôle pour une période d'au moins trois ans à compter de la Réalisation.

Les paragraphes ci-dessous fournissent des informations complémentaires sur les accords existant entre les principaux actionnaires d'EADS.

Organisation de la société EADS Participations B.V.

Le conseil d'administration d'EADS Participations B.V. comprend un nombre égal d'administrateurs désignés respectivement par DaimlerChrysler et par SOGEADE (compte tenu des propositions faites par Lagardère en ce qui concerne les administrateurs désignés par SOGEADE) ainsi qu'un administrateur désigné par SEPI. Sauf accord contraire, DaimlerChrysler et SOGEADE désignent, chacune, quatre administrateurs ainsi qu'un *Chairman* (Président) et un *Chief Executive Officer* parmi les administrateurs qu'elles ont désignés. SEPI pourra, jusqu'en juillet 2003, troisième anniversaire de la Réalisation, ou jusqu'à la date à laquelle elle cessera de détenir des Actions Indirectes EADS, si cette dernière date est antérieure, désigner un administrateur au conseil d'administration d'EADS Participations B.V. dont le mandat expirera au plus tard en juillet 2003 ou à la date à laquelle SEPI cessera de détenir des Actions Indirectes EADS, si cette date est antérieure. Après juillet 2003, la nomination d'un administrateur par SEPI sera soumise à l'approbation unanime de SOGEADE, de DaimlerChrysler et de SEPI.

Cette structure confère à DaimlerChrysler et SOGEADE des droits égaux en matière de nomination de la majorité des administrateurs du conseil d'administration d'EADS Participations B.V. L'ensemble des décisions du conseil d'administration d'EADS Participations B.V. doit recueillir le vote favorable d'au moins six administrateurs, sauf pour certaines questions particulières qui sont soumises à l'accord préalable et unanime de DaimlerChrysler et de SOGEADE. Jusqu'en juillet 2003, troisième anniversaire de la Réalisation (ou jusqu'à la date à laquelle SEPI cessera de détenir des Actions Indirectes EADS si celle-ci est antérieure), l'administrateur désigné par SEPI pourra bloquer toute décision du conseil d'administration d'EADS Participations B.V. emportant une modification significative du Plan Industriel de CASA et/ou relative à la mise en oeuvre de celui-ci (les « **Questions Relatives à CASA** »).

Transfert d'actions EADS

Pendant la période commençant à la date de Réalisation et se terminant le 1^{er} juillet 2003 (la « **Période de Blocage** ») :

- DaimlerChrysler, SOGEADE, Lagardère et SOGEPA ainsi que l'Etat n'auront le droit, en principe, de procéder à l'acquisition d'aucune action EADS ;
- DaimlerChrysler et Lagardère et les Institutions Financières Françaises n'auront le droit de céder aucune Action Indirecte EADS ;
- SOGEPA et SEPI auront le droit (mais non l'obligation) de céder leurs Actions Indirectes EADS sur le marché ;
- SEPI aura également le droit de céder tout ou partie de ses Actions Indirectes EADS par voie de cession de bloc à un tiers, (i) sous réserve d'un droit de préemption en faveur de DaimlerChrysler et de SOGEADE dans les proportions respectives existant entre le nombre d'Actions Indirectes EADS détenues par chacune d'elles, sauf dans le cas où la vente envisagée est faite en faveur d'un investisseur privé espagnol (autre qu'un concurrent d'EADS, de DaimlerChrysler ou de SOGEADE) et, (ii) dans le cas où la vente envisagée est faite en faveur d'un concurrent d'EADS, de DaimlerChrysler ou de SOGEADE, sous réserve de l'accord écrit préalable respectivement de DaimlerChrysler et de SOGEADE agissant conjointement, de SOGEADE ou de DaimlerChrysler. SEPI avait initialement l'intention (sans toutefois être tenue de le faire) de céder ses Actions Indirectes EADS dans un délai de trois ans à compter de la Réalisation. SEPI perdra ses principaux droits et obligations au titre du *Participation Agreement* et du *Contractual Partnership Agreement* dès lors qu'elle ne détiendra plus aucune Action Indirecte EADS ;
- Les actions EADS détenues par DaimlerChrysler (autres que ses Actions Indirectes EADS) pourront être cédées sur le marché. Cependant, toute vente sur le marché de ces actions pendant la Période de Blocage devra être coordonnée avec SOGEPA, l'Etat et SEPI dans le cas où SOGEPA, l'Etat ou SEPI procéderaient à des cessions d'actions EADS durant cette même période. Dans ce cas, SOGEPA, l'Etat ou SEPI pourront demander à DaimlerChrysler de retarder ces cessions, si SOGEPA, l'Etat ou SEPI estiment de façon raisonnable que lesdites cessions auraient un effet négatif sur les cessions auxquelles SOGEPA, l'Etat et/ou SEPI procéderaient à cette même date.

A l'issue de la Période de Blocage, chacune des sociétés DaimlerChrysler, SOGEADE, SEPI, Lagardère et SOGEPA aura le droit de céder ses actions EADS sur le marché, sous réserve du respect des conditions suivantes :

- si l'une des parties entend céder l'une quelconque de ses actions EADS, elle sera tenue de céder en priorité ses actions autres que ses Actions Indirectes EADS avant d'exercer son droit de céder ses Actions Indirectes EADS dans le respect des dispositions indiquées ci-dessous ;
- en cas de cession d'Actions Indirectes EADS, DaimlerChrysler (dans le cas d'une cession par SOGEADE), SOGEADE (dans le cas d'une cession par DaimlerChrysler) ou SOGEADE et DaimlerChrysler (dans le cas d'une cession par SEPI) pourront soit exercer un droit de préemption soit céder leurs Actions Indirectes EADS sur le marché dans les mêmes proportions que celles existant entre les Actions Indirectes EADS détenues par les parties concernées ;
- toute cession d'Actions Indirectes EADS par SOGEPA ou Lagardère est soumise à un droit de préemption en faveur de Lagardère ou SOGEPA, selon le cas. Au cas où ce droit de préemption ne serait pas exercé, les Actions Indirectes EADS peuvent être cédées (a) à un tiers identifié sous réserve de l'accord de Lagardère ou de SOGEPA (selon le cas) ainsi que de DaimlerChrysler, et (b) si cet accord ne peut être obtenu, les Actions Indirectes EADS pourront être vendues sur le marché sous réserve du droit de préemption de DaimlerChrysler visé ci-dessus ;
- Lagardère et SOGEPA disposeront d'un droit proportionnel de sortie conjointe en cas de cession de leurs Actions Indirectes EADS ;
- les droits de préemption et de sortie conjointe des sociétés Lagardère et SOGEPA visés ci-dessus ne s'appliquent pas à une cession d'actions EADS détenues directement par l'une d'entre elles.

Les Actions Indirectes EADS détenues par les Institutions Financières Françaises seront transférées à Lagardère en juillet 2003.

Toute cession d'actions EADS sur le marché conformément aux termes du *Participation Agreement* doit se faire de manière ordonnée, afin de perturber le moins possible le marché des actions EADS. Les parties se consulteront à cette fin avant toute cession de ce type.

Contrôle d'EADS

Dans l'hypothèse où un tiers à l'encontre duquel DaimlerChrysler ou SOGEADE formulerait des objections (un « **Tiers Hostile** ») viendrait à détenir dans EADS une participation égale ou supérieure à 12,5 % du nombre d'actions EADS dont les droits de vote sont exercés dans le cadre du *Contractual Partnership* (une « **Participation Qualifiée** ») et, sauf dans l'hypothèse où une Offre Hostile (telle que définie ci-dessous) aurait été effectuée par le Tiers Hostile ou jusqu'à ce que DaimlerChrysler et SOGEADE soient convenus que le Tiers Hostile doit cesser d'être considéré comme tel ou jusqu'à ce que ledit Tiers Hostile ait cessé de détenir une Participation Qualifiée, les parties au *Participation Agreement* feront usage de tous leurs moyens de contrôle et d'influence dans EADS afin d'éviter que ledit Tiers Hostile n'accroisse ses droits ou pouvoirs au sein d'EADS.

Pendant la Période de Blocage, les parties au *Participation Agreement* ne pourront accepter une offre, qu'elle soit sous forme d'offre publique ou autrement, émanant d'un Tiers Hostile et qui ne serait pas acceptable par DaimlerChrysler ou par SOGEADE (une « **Offre Hostile** »). A l'issue de la Période de Blocage, les Offres Hostiles pourront être acceptées sous réserve du respect des dispositions imposant notamment à la partie désireuse d'accepter lesdites offres, d'offrir en premier ses actions EADS à DaimlerChrysler et/ou SOGEADE, auquel cas ces dernières pourront exercer un droit de préemption sur tout ou partie des actions EADS détenues par la partie désireuse d'accepter l'Offre Hostile.

Après la Période de Blocage, toute cession d'actions EADS, autres que des Actions Indirectes EADS, par DaimlerChrysler, SOGEADE ou Lagardère alors qu'un Tiers Hostile est actionnaire et acquéreur d'actions EADS sur le marché, sera soumise à un droit de préemption de, respectivement, SOGEADE, DaimlerChrysler et SOGEP. En cas de cession par Lagardère, et si SOGEP n'exerce pas son droit de préemption, DaimlerChrysler bénéficiera à son tour d'un tel droit.

Dissolution du Contractual Partnership et d'EADS Participations B.V.

Le *Contractual Partnership* et EADS Participations B.V. seront dissous et mis en liquidation en cas de survenance de certains événements (chacun représentant un « **Evénement de Résiliation** ») en ce compris :

- (i) si le nombre des Actions Indirectes EADS détenues par DaimlerChrysler ou par SOGEADE vient à représenter moins de 10 % du nombre total d'actions EADS, sauf dans le cas où la différence entre les participations de DaimlerChrysler et SOGEADE (calculées en pourcentage représentés par le nombre d'Actions Indirectes EADS détenues par chacune d'entre elles par rapport au nombre total d'actions EADS) est inférieure ou égale à 5 %, auquel cas la dissolution et la liquidation n'interviendront que si les Actions Indirectes EADS détenues par DaimlerChrysler ou par SOGEADE représentent 5 % ou moins du nombre total d'actions EADS ;
- (ii) si, en cas de changement de contrôle de Lagardère, de SOGEP, de SOGEADE ou de DaimlerChrysler, aucune notification d'offre d'acquisition par un tiers des actions SOGEADE ou des Actions Indirectes EADS détenues par la partie faisant l'objet du changement de contrôle (la « **Partie Objet du Changement** ») (la Partie Objet du Changement entendant accepter ladite offre) n'a été effectuée conformément au *Participation Agreement* (voir ci-dessous « Changement de contrôle ») dans un délai de douze mois à compter de la survenance du changement de contrôle (l'absence de notification d'une offre d'acquisition d'un tiers des Actions Indirectes EADS détenues par SEPI en cas de changement de contrôle de cette dernière ne donne pas lieu à une dissolution du *Contractual Partnership* ou d'EADS Participations B.V. mais entraîne la perte par SEPI de ses principaux droits ou obligations au titre du *Participation Agreement* ou du *Contractual Partnership Agreement*).

En cas de survenance d'un Evénement de Résiliation, la société EADS Participations B.V. doit cesser toute activité non nécessaire à sa liquidation ou à celle du *Contractual Partnership*.

Changement de contrôle

Le *Participation Agreement* prévoit notamment que si (a) Lagardère ou SOGEP fait l'objet d'un changement de contrôle et DaimlerChrysler en fait la demande ou (b) SOGEADE fait l'objet d'un changement de contrôle et DaimlerChrysler en fait la demande ou (c) DaimlerChrysler fait l'objet d'un changement de contrôle et SOGEADE en fait la demande ou (d) SEPI fait l'objet d'un changement de contrôle et DaimlerChrysler ou SOGEADE en fait la demande :

- (i) la partie faisant l'objet du changement de contrôle déploiera ses meilleurs efforts afin d'assurer la vente de ses actions SOGEADE (si la partie faisant l'objet du changement de contrôle est Lagardère ou SOGEP) ou de ses Actions Indirectes EADS (si la partie faisant l'objet du changement de contrôle est

DaimlerChrysler, SOGEADE ou SEPI) en faveur d'un tiers acquéreur à des conditions de marché. Lorsque la partie faisant l'objet du changement de contrôle est Lagardère ou SOGEPa, le tiers acquéreur sera nommé avec l'accord de DaimlerChrysler, accord qui ne pourra pas être indûment refusé ;

- (ii) s'il est reçu une offre d'acquisition par un tiers des actions SOGEADE détenues par Lagardère ou SOGEPa ou des Actions Indirectes EADS détenues par DaimlerChrysler, SOGEADE ou SEPI, selon le cas, et si la partie faisant l'objet du changement de contrôle entend accepter cette offre, celle-ci sera immédiatement notifiée à (a) DaimlerChrysler dans le cas d'un changement de contrôle affectant Lagardère ou SOGEPa (b) SOGEADE dans le cas d'un changement de contrôle affectant DaimlerChrysler, (c) DaimlerChrysler dans le cas d'un changement de contrôle affectant SOGEADE, ou (d) DaimlerChrysler ou SOGEADE dans le cas d'un changement de contrôle affectant SEPI (la partie recevant la notification visée aux points (a), (b), (c) ou (d) étant ci-après dénommée la « **Partie ne Faisant pas l'Objet du Changement** »). La Partie ne Faisant pas l'Objet du Changement aura un droit prioritaire d'acquisition des actions SOGEADE ou des Actions Indirectes EADS offertes à la vente, au prix offert par le tiers. Concernant le point (d), si DaimlerChrysler et SOGEADE demandent l'une et l'autre à ce que SEPI trouve un tiers acquéreur, chacune d'entre elles pourra alors acquérir les Actions Indirectes EADS détenues par SEPI proportionnellement au nombre d'Actions Indirectes EADS détenues par chacune d'elles. Si la Partie ne Faisant pas l'Objet du Changement ne déclare pas son intention d'acquérir les actions SOGEADE ou les Actions Indirectes EADS dans un délai de 30 jours à compter de la date de l'offre, la Partie l'Objet du Changement sera tenue de céder lesdites actions SOGEADE ou Actions Indirectes EADS au tiers aux conditions de son offre initiale.

Le tiers acquéreur ne pourra être ni un concurrent d'EADS, de SOGEADE ou de DaimlerChrysler (selon le cas), ni un membre du groupe ayant pris le contrôle de la Partie Objet du Changement.

Cas de défaillance autres qu'un changement de contrôle

Le *Participation Agreement* prévoit certaines mesures dans des cas de défaillance (autres qu'un changement de contrôle), et notamment en cas de cessation de paiement ou de violation substantielle du *Participation Agreement*. En particulier, s'il survient un cas de défaillance en ce qui concerne DaimlerChrysler, SOGEADE ou SEPI, la partie non contrevenante (à savoir respectivement SOGEADE, DaimlerChrysler ou encore SOGEADE et DaimlerChrysler agissant conjointement) bénéficiera de la part de la partie contrevenante d'une promesse de vente portant sur ses actions EADS ainsi que sur sa participation dans EADS Participations B.V. Si ce cas de défaillance survient en ce qui concerne Lagardère ou SOGEPa, cette partie sera tenue de faire ses meilleurs efforts pour céder sa participation dans le capital de SOGEADE à un tiers acheteur, et ce à des conditions de marché et de bonne foi (ledit acheteur ne pouvant être un concurrent d'EADS ou de DaimlerChrysler). En cas de cession par Lagardère, le tiers acheteur devra être désigné par SOGEPa avec l'accord de DaimlerChrysler (ledit accord ne pouvant être refusé de façon déraisonnable). En cas de cession par SOGEPa, DaimlerChrysler devra marquer son accord sur cette cession (ledit accord ne pouvant être refusé de façon déraisonnable).

Droits et engagements spécifiques de l'Etat

L'Etat, qui n'est pas partie au *Participation Agreement*, a conclu un contrat séparé, régi par le droit français, avec DaimlerChrysler et DCLRH en date du 14 octobre 1999 (tel que modifié) en application duquel :

- l'Etat s'engage à ne pas détenir, à travers SOGEPa, SOGEADE et EADS Participations B.V., une participation dans EADS dépassant 15 % de la totalité du capital social émis d'EADS ;
- l'Etat s'engage à ce que ni lui ni aucune entreprise publique ne détienne directement aucune action EADS ;

abstraction faite, dans l'un et l'autre de ces cas (i) des actions EADS actuellement détenues par l'Etat après des distributions gratuites effectuées à certains anciens actionnaires d'Aérospatiale Matra à la suite de la privatisation de cette dernière intervenue en juin 1999 et qui devront être vendues sur le marché ; (ii) des actions détenues par SOGEPa ou par l'Etat et pouvant être cédées ou acquises conformément aux dispositions du *Participation Agreement* ou du Pacte d'Actionnaires SOGEADE (voir ci-dessous) ; et (iii) des actions acquises exclusivement à des fins d'investissement.

Par ailleurs, en vertu d'un accord conclu entre EADS et l'Etat (le « **Contrat de Missiles Balistiques** »), EADS a concédé à l'Etat (a) un droit de veto et une promesse de vente sur l'activité de missiles balistiques, ladite promesse pouvant être exercée dans le cas où (i) un tiers non affilié aux groupes DaimlerChrysler et/ou Lagardère acquerrait, à titre direct ou indirect, seul ou de concert, plus de 10 % ou tout multiple de 10 % du capital ou des droits de vote d'EADS ou (ii) il serait envisagé de céder, après la résiliation du Pacte d'Actionnaires SOGEADE, les actifs

ou actions de sociétés exerçant les activités de missiles balistiques et (b) un droit de s'opposer au transfert desdits actifs ou desdites actions pendant la durée du Pacte d'Actionnaires SOGEADE.

SOGEADE

SOGEADE est une société en commandite par actions de droit français, dont le capital social est détenu à parité par SOGEPA et Désirade, société par actions simplifiée de droit français. Le capital social de Désirade est lui-même détenu par Lagardère (74 %) et par les Institutions Financières Françaises (26 %). Lagardère et les Institutions Financières Françaises détiennent donc indirectement respectivement 37 % et 13 % du capital de SOGEADE. En juillet 2003, Lagardère rachètera les actions Désirade détenues par les Institutions Financières Françaises.

L'associé gérant commandité de SOGEADE est SOGEADE Gérance, société par actions simplifiée de droit français.

Le conseil d'administration de SOGEADE Gérance se compose de huit administrateurs, dont quatre désignés par Lagardère et quatre par SOGEPA. Les décisions du conseil d'administration de SOGEADE Gérance sont prises à la majorité simple des administrateurs, sauf pour les questions ci-dessous qui requièrent une majorité qualifiée de six administrateurs sur huit : (a) acquisitions ou cessions de participations ou d'actifs dont le montant individuel serait supérieur à 500 millions d'euros ; (b) accords stratégiques d'alliance et de coopération industrielle ou financière ; (c) augmentation de capital d'EADS portant sur un montant supérieur à 500 millions d'euros sans droit préférentiel de souscription ; (d) toute décision de cession ou d'affectation à titre de garantie des actifs relatifs à la capacité de maîtrise d'œuvre, de conception et d'intégration des missiles balistiques ou aux participations majoritaires dans les sociétés Cilas, Sodern, Nuclétudes et dans le GIE Cosyde. Les décisions visées au point (d) ci-dessus sont également régies par le Contrat de Missiles Balistiques (voir ci-dessus « *Droits et engagements spécifiques de l'Etat* »).

Si, lors d'un vote du conseil d'administration de SOGEADE Gérance portant sur ces questions, il n'est pas possible de réunir la majorité qualifiée de six administrateurs en raison du vote négatif d'un des administrateurs désignés par SOGEPA, les administrateurs désignés par SOGEADE au conseil d'administration d'EADS Participations B.V. seront tenus de voter contre cette proposition. Cela signifie qu'en sa qualité d'actionnaire de SOGEPA, l'Etat pourra bloquer toutes décisions relatives à ces questions au sein d'EADS Participations B.V. et par voie de conséquence au sein d'EADS aussi longtemps que le Pacte d'Actionnaires SOGEADE restera en vigueur.

L'actionariat de SOGEADE reflétera à tout moment les participations indirectes de l'ensemble des actionnaires de SOGEADE dans EADS.

Dans certains cas, et notamment en cas de changement de contrôle de Lagardère, cette dernière accordera une promesse de vente portant sur ses actions SOGEADE en faveur de tout tiers personne privée qui sera désigné par SOGEPA et approuvé par DaimlerChrysler. Cette promesse pourra être exercée pendant la durée du Pacte d'Actionnaires SOGEADE sur la base du prix de marché des actions EADS.

Le Pacte d'Actionnaires SOGEADE sera résilié si Lagardère ou SOGEPA cesse de détenir au moins 20 % du capital de SOGEADE, étant toutefois précisé que : (a) les dispositions relatives à la promesse de vente consentie par Lagardère telle que décrite ci-dessus resteront en vigueur aussi longtemps que le *Participation Agreement* restera en vigueur, (b) tant que SOGEPA détiendra au moins une action SOGEADE, elle conservera le droit de désigner un administrateur au sein de SOGEADE Gérance, dont l'approbation sera nécessaire pour toute décision de cession ou d'affectation à titre de garantie des actifs relatifs à la capacité de maîtrise d'œuvre, de conception et d'intégration de missiles balistiques ou aux participations majoritaires dans les sociétés Cilas, Sodern, Nuclétudes et dans le GIE Cosyde et (c) le Pacte d'Actionnaires SOGEADE sera résilié en cas de dissolution de la société EADS Participations B.V. du fait de DaimlerChrysler. Dans ce dernier cas, les parties se sont engagées à négocier un nouveau pacte d'actionnaires sur la base du pacte d'actionnaires conclu entre elles en date du 14 avril 1999 relatif à la société Aérospatiale Matra, en tenant compte de leurs participations respectives dans SOGEADE à la date de la dissolution de la société EADS Participations B.V.

Promesse d'achat

Aux termes du *Participation Agreement*, SOGEADE consent à DaimlerChrysler une promesse d'achat portant sur les actions EADS de cette dernière, ladite promesse pouvant être exercée (i) en cas de situations de blocage résultant de l'exercice par SOGEPA de ses droits relatifs à certaines décisions stratégiques (énumérées ci-dessus dans le cadre de la description de SOGEADE) autres que celles se rapportant à l'activité de missiles balistiques ou (ii) après la Période de Blocage, durant certaines périodes (sous réserve, dans l'un ou l'autre cas, que l'Etat détienne toujours une participation directe ou indirecte dans EADS). La promesse d'achat ne peut être exercée que sur la totalité des actions EADS détenues par DaimlerChrysler, à l'exclusion de tout exercice partiel.

Le prix d'exercice de la promesse d'achat sera calculé sur la base d'une moyenne des cours de bourse d'EADS.

En cas d'exercice par DaimlerChrysler de la promesse d'achat qui lui est consentie par SOGEADE, cette dernière acquerra les actions EADS auprès de DaimlerChrysler. Toutefois, Lagardère a le droit d'exiger de SOGEPA de se substituer à SOGEADE aux fins de l'acquisition des actions EADS de DaimlerChrysler à la suite de l'exercice par cette dernière de sa promesse d'achat. DaimlerChrysler a d'ores et déjà accepté cette faculté de substitution. Au cas où Lagardère n'exercerait pas cette faculté de substitution, Lagardère et les Institutions Financières Françaises devraient fournir leur quote-part du financement nécessaire à cette acquisition. Au cas où les Institutions Financières Françaises manqueraient à fournir leur part proportionnelle du financement, Lagardère devrait se substituer aux Institutions Financières Françaises ou leur substituer toute institution financière de premier rang. SOGEPA s'engage à fournir sa quote-part du financement correspondant à ses droits dans SOGEADE. Au cas où Lagardère déciderait de ne pas participer au financement, (a) SOGEPA s'oblige à se substituer à SOGEADE aux fins de l'acquisition des actions cédées par DaimlerChrysler du fait de l'exercice par cette dernière de sa promesse d'achat et (b) SOGEPA ou Lagardère pourra demander la mise en liquidation de SOGEADE et d'EADS Participations B.V. ainsi que la résiliation du Pacte d'Actionnaires SOGEADE (nonobstant les clauses de résiliation du Pacte d'Actionnaires SOGEADE décrites ci-dessus au paragraphe « SOGEADE »). Dans ce cas, Lagardère sera libre de procéder à la vente de ses actions sur le marché ou par cession de bloc à un tiers.

Nantissement d'actions EADS en faveur de la société EADS Participations B.V.

A la date de Réalisation, et afin de garantir la bonne exécution de leurs engagements aux termes du *Contractual Partnership Agreement* et du *Participation Agreement* SOGEADE, DaimlerChrysler et SEPI ont nanti leurs Actions Indirectes d'EADS en faveur de la société EADS Participations B.V. et des autres parties au *Contractual Partnership Agreement*.

Apports à EADS — Engagements particuliers d'EADS

EADS s'est engagé à ne pas céder pendant une période de 7 ans les actions qui lui ont été apportées par Aérospatiale Matra, Dasa AG et SEPI. Les contrats d'apport conclus par EADS, d'une part, et Aérospatiale Matra, Dasa AG et SEPI d'autre part, stipulent la possibilité pour EADS, si elle l'estime nécessaire, de céder ces actions, étant entendu qu'EADS indemniserait alors, sur demande, Lagardère et SOGEPA (dans le cas d'une cession d'actions apportées par Aérospatiale Matra), Dasa AG ou SEPI, selon le cas, du montant des impôts effectivement supportés par ces sociétés (en ce compris par voie d'imputation sur des déficits existants) au titre de la plus-value correspondant à la différence entre la valeur des actions apportées à EADS au moment de l'apport et la valeur fiscale d'acquisition de ces actions, dans la mesure où cette plus-value a été reportée au moment de l'apport. Cette obligation d'indemnisation expirera après une période de 7 ans à compter de la date de l'apport. Au cas où l'indemnisation bénéficierait à la fois à Lagardère, SOGEPA et Dasa AG, le Conseil d'administration d'EADS statuera sur le montant de l'indemnité au vu d'un rapport établi à cette fin et présenté par les deux administrateurs indépendants d'EADS. Le montant et les conditions de cette indemnisation seront portés à la connaissance de l'assemblée générale des actionnaires.

Prestations de services du groupe Lagardère

Lors du rapprochement entre Aérospatiale et Matra Hautes Technologies, il avait été convenu que les services administratifs rendus par Matra Hachette General, une filiale à 100 % de Lagardère, aux filiales et sous-filiales de Matra Hautes Technologies apportées à Aérospatiale resteraient inchangés jusqu'au 31 décembre 2003.

Une partie des rémunérations versées au groupe Lagardère ont continué à être versées à Aérospatiale Matra en rémunération du transfert à Aérospatiale Matra d'un certain nombre de salariés (et des charges associées) du groupe Lagardère pour l'accomplissement de ces services.

Du fait des restructurations effectuées dans le cadre du regroupement d'Aérospatiale Matra, Dasa et CASA pour former EADS, EADS France (anciennement Matra Hautes Technologies) a hérité de tous les droits et obligations d'Aérospatiale Matra résultant de ces contrats avec Lagardère.

DADC

EADS Deutschland GmbH détient 75 % des actions de DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG (« DADC ») (les 25 % restants étant détenus par DCLRH). Le capital social de Dornier GmbH est détenu par DADC à hauteur de 75,89 % et par la famille Dornier à hauteur de 24,11 %. Lors des assemblées générales, DADC détient plus de 89,2 % des droits de vote de la société Dornier GmbH, la famille Dornier en détenant moins de 10,8 %. Les sociétés DADC et Dornier GmbH ont conclu un contrat de contrôle et de transfert des bénéfices et des pertes.

Un nombre considérable de résolutions d'assemblées générales de la société Dornier GmbH doivent réunir une majorité de cent pour cent des votes émis, et notamment les résolutions relatives à la dissolution de la société, à toute modification des statuts tendant à mettre fin aux droits des actionnaires minoritaires à les limiter ou les affecter, à réduire le capital social, à la réalisation de fusions (à moins que Dornier GmbH soit l'entité absorbante), aux transferts de participations dans d'autres entreprises ou de branches complètes d'activités, à l'exception de transferts d'actifs en échange d'actions ou dans le cadre d'un apport en nature ou encore en faveur d'une société liée à DaimlerChrysler, ce qui est supposé être le cas si DaimlerChrysler contrôle de façon directe ou indirecte au moins 20 % du capital de ladite société. La même règle de majorité s'applique à tous les transferts de parts sociales de Dornier GmbH détenus par le groupe DaimlerChrysler (y compris les sociétés associées à cette dernière) sous réserve de certaines exceptions incluant les transferts à d'autres sociétés du groupe DaimlerChrysler (y compris les sociétés associées à cette dernière). En outre, la famille Dornier perçoit de Dornier GmbH un dividende garanti égal à 8,7 % ou 15 % (selon la nature des parts) du montant nominal de ses parts, majoré de tout crédit d'impôt attaché. Le dividende garanti est indexé. DaimlerChrysler a garanti le paiement du dividende minimum aux associés appartenant à la famille Dornier. En ce qui concerne le contrat de transfert des bénéfices et des pertes, qui existe actuellement entre DADC et Dornier GmbH, les associés membres de la famille Dornier sont en droit de recevoir le paiement d'un montant au moins égal à celui auquel ils auraient eu droit en l'absence d'un tel contrat. En interne, DADC a repris la charge de cette garantie.

Le 30 novembre 1988, DaimlerChrysler et la famille Dornier ont conclu un contrat distinct tendant à renforcer les droits de DaimlerChrysler et, simultanément, tendant à protéger les intérêts économiques des associés minoritaires. Ces derniers peuvent notamment exiger que leurs parts de la société Dornier GmbH soient rachetées (i) en numéraire ; (ii) en échange d'actions DaimlerChrysler ; ou (iii) en échange d'actions d'une entité dans laquelle DaimlerChrysler exerce, directement ou indirectement, ses activités aérospatiales, par DaimlerChrysler ou par toute autre société liée à DaimlerChrysler et désignée par cette dernière. Le 29 mars 2000, DaimlerChrysler, DCLRH, DADC, EADS Deutschland GmbH et Dasa AG ont conclu un accord aux termes duquel DaimlerChrysler est en droit de demander à DADC de racheter les parts sociales ainsi cédées par les associés membres de la famille Dornier. DaimlerChrysler remboursera à DADC tout montant dû au-delà de la valeur de marché des parts. Par ailleurs, DADC assumera certains autres droits et obligations relatifs à la protection des intérêts de la famille Dornier.

Aux termes des accords conclus dans le cadre de la création d'EADS, DCLRH s'est engagée à indemniser Lagardère (ou tout membre de son groupe) et SEPI. Cette indemnisation couvrira tous coûts, réclamations, demandes, frais, pertes ou responsabilités que chacun des bénéficiaires de l'engagement d'indemnisation pourrait encourir ou supporter à compter de la date de tels accords du fait de tout droit à réparation obtenu par tout associé de Dornier GmbH (autre que les membres du groupe Dasa AG) ou dont un tel associé ferait la demande à l'encontre de Lagardère (ou tout membre de son groupe), de SEPI, du *Contractual Partnership*, d'EADS Participations B.V., de Dasa AG, d'EADS ou de toute entité apportée par, ou au nom de, DaimlerChrysler et devenant membre du groupe EADS, ou de tout membre du groupe Dasa AG. Cet engagement d'indemnisation ne s'appliquera pas à certaines pertes que DCLRH (ou tout membre du groupe DaimlerChrysler) n'aurait pas pu prévoir. Cette indemnisation ne s'appliquera également à EADS que dans la mesure où elle ne serait pas prévue dans les traités d'apport de Dasa à EADS.

3.3.3 Forme des actions

Les actions EADS sont sous forme nominative ou sont, pour tout ou partie, des actions au porteur en cas de décision prise en ce sens par le Conseil d'administration.

Les actions sont inscrites dans le registre des actionnaires, sans qu'il soit émis de certificat. Cependant, il pourra être émis des certificats pour tout ou partie des actions en cas de décision prise en ce sens par le Conseil d'administration. Les certificats d'actions seront émis sous la forme déterminée par le Conseil d'administration. Les actions nominatives seront numérotées de la manière déterminée par le Conseil d'administration.

3.3.4 Modifications de la répartition du capital de la Société depuis sa constitution

La Société a été constituée avec un capital autorisé de 500 000 NLG, composé de 500 actions d'une valeur nominale de 1 000 NLG chacune. Le souscripteur initial était Aérospatiale Matra, en faveur de laquelle 100 actions ont été émises le 29 décembre 1998. Par acte notarié signé en date du 28 décembre 1999, ces actions ont été transférées à Dasa AG.

Les modifications de l'actionariat de la Société depuis son introduction en bourse se présentent comme suit (pour une description des modifications du capital social émis de la Société depuis sa constitution, voir

« — 3.2.5 Renseignements de caractère général concernant le capital social — Evolution du capital social émis depuis la constitution de la Société » :

Depuis le mois de juillet 2000, l'Etat a distribué gratuitement 4 293 746 actions EADS (soit 0,53 % du capital social d'EADS à la date du présent document) à certains anciens actionnaires d'Aerospatiale Matra à la suite de la privatisation de cette dernière intervenue en juin 1999. La dernière distribution d'actions a eu lieu en juillet 2002.

Par ailleurs, en janvier 2001, l'Etat et Lagardère ont cédé sur le marché l'ensemble de leurs actions EADS (respectivement 7 500 000 et 16 709 333 actions EADS, soit 0,92 % et 2,06 % du capital social d'EADS à la date du présent document) autres que leurs Actions Indirectes EADS (et, en ce qui concerne l'Etat, abstraction faite des actions EADS à distribuer aux anciens actionnaires d'Aerospatiale Matra — voir « — 3.3.2 Droits et engagements spécifiques de l'Etat ») qu'ils détenaient à la suite du non-exercice de l'option de sur-allocation accordée aux établissements introducteurs dans le cadre de l'introduction en bourse de la Société en juillet 2000 (y compris, dans le cas de Lagardère, les actions autres que ses Actions Indirectes EADS acquises auprès des Institutions Financières Françaises à l'issue de la période d'exercice de l'option de sur-allocation).

Depuis la date d'enregistrement auprès de la COB du Document de référence de la Société relatif à l'exercice 2001 (le 18 avril 2002), la Société n'a pas reçu de déclaration de franchissement de seuil. A la connaissance de la Société, aucun des actionnaires de la Société, autres que ceux figurant dans le tableau ci-dessous, ne détient plus de 5 % du capital social ou des droits de vote de la Société.

Le tableau ci-dessous présente la répartition des actions émises et des droits de vote de la Société, avant exercice de toute option de souscription d'actions EADS (voir « 6.3.3 Participation et intéressement — Options consenties aux salariés ») au cours des trois dernières années :

Actionnaires	Position au 2 avril 2003			Position au 18 avril 2002			Position au 26 avril 2001	
	Nombre d'actions	% du capital	% des droits de vote	Nombre d'actions	% du capital	% des droits de vote	Nombre d'actions	% du capital et des droits de vote
Dasa AG	244 447 704	30,13 %	30,52 %	244 447 704	30,21 %	30,25 %	244 447 704	30,29 %
SOGEADE.....	244 447 704	30,13 %	30,52 %	244 447 704	30,21 %	30,25 %	244 447 704	30,29 %
SEPI.....	44 690 871	5,51 %	5,58 %	44 690 871	5,52 %	5,53 %	44 690 871	5,53 %
<i>Sous-total du Contractual</i>								
<i>Partnership</i>	<i>533 586 279</i>	<i>65,77 %</i>	<i>66,62 %</i>	<i>533 586 279</i>	<i>65,94 %</i>	<i>66,03 %</i>	<i>533 586 279</i>	<i>66,11 %</i>
Dasa AG	22 227 478	2,74 %	2,77 %	22 227 478	2,75 %	2,75 %	22 227 478	2,75 %
Etat	502 746(*)	0,06 %	0,06 %	2 748 681	0,34 %	0,34 %	2 748 681	0,34 %
Public	244 640 745(**)	30,16 %	30,55 %	249 585 180	30,84 %	30,88 %	248 595 229	30,80 %
Rachat d'actions détenues en propre(***).....	10 241 252	1,27 %	—	1 027 943	0,13 %	—	—	—
TOTAL.....	811 198 500	100,00 %	100,00 %	809 175 561	100,00 %	100,00 %	807 157 667	100,00 %

(*) Actions détenues par l'Etat après distribution gratuite de 4 293 746 actions à certains actionnaires d'Aerospatiale Matra à la suite de la privatisation de cette dernière en juin 1999. Toutes les actions actuellement détenues par l'Etat devront être vendues sur le marché.

(**) Dont environ 3,37 % du capital social et 3,42 % des droits de vote sont détenus par les salariés d'EADS.

(***) Les actions détenues par la Société elle-même ne sont pas assorties de droits de vote.

A la connaissance de la Société et sauf disposition contraire stipulée au paragraphe « — 3.3.2 Relations avec les principaux actionnaires », les actions de la Société ne font l'objet d'aucun nantissement.

La Société a demandé que soit révélée l'identité des titulaires de titres au porteur identifiables (TPI) qui détiennent individuellement plus de cinquante (50) de ses actions. L'étude, qui s'est achevée le 28 février 2002, a permis l'identification de 335 236 actionnaires détenant un total de 219 647 026 actions EADS (dont 3 731 973 actions détenues par la CNMV pour le compte du marché Espagnol et 20 198 300 actions détenues par Clearstream pour le compte du marché Allemand).

La structure actuelle de l'actionariat de la Société est présentée au diagramme du paragraphe « — 3.3.1 Répartition du capital ».

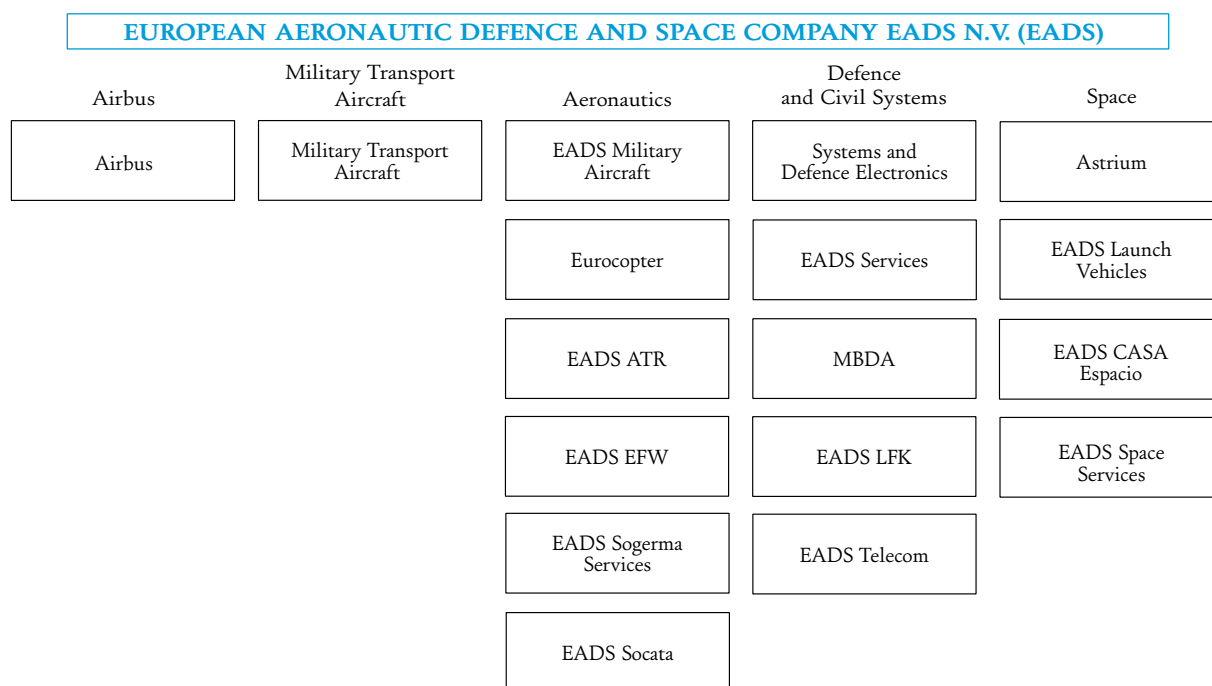
3.3.5 Personnes exerçant le contrôle de la Société

Voir « — 3.3.1 Répartition du capital » et « — 3.3.2 Relations avec les principaux actionnaires ».

3.3.6 Organigramme simplifié du groupe

Le tableau ci-dessous présente les principales unités opérationnelles d'EADS.

ORGANIGRAMME SIMPLIFIE DU GROUPE EADS



3.3.7 Rachat par la Société de ses propres actions

3.3.7.1 Droit néerlandais

La Société peut acquérir ses propres actions, sous réserve du respect de certaines dispositions du droit néerlandais et des Statuts de la Société, si (i) les fonds propres diminués des fonds nécessaires afin de procéder à l'acquisition ne sont pas inférieurs au total du montant du capital libéré et appelé et de toutes les réserves imposées par le droit néerlandais et (ii) la Société et ses filiales ne détiennent pas ou ne sont pas bénéficiaires du nantissement, au terme de ces opérations, d'un nombre total d'actions dont la valeur nominale totale est supérieure à un dixième du capital social émis. Le Conseil d'administration ne peut procéder à des rachats d'actions que s'il y en a été autorisé par une assemblée générale des actionnaires. Cette autorisation ne peut valoir que pour une période ne dépassant pas dix-huit mois.

Aucun droit de vote n'est attaché aux actions détenues par la Société. Les usufruitiers et bénéficiaires de nantissement d'actions détenues par la Société ne se voient toutefois pas privés de leurs droits de vote pour autant que le droit d'usufruit ou le nantissement ait été établi avant que l'action ne soit détenue par la Société.

L'assemblée générale des actionnaires d'EADS qui s'est tenue le 10 mai 2001 a autorisé le Conseil d'administration, pour une période de 18 mois à compter de la date de ladite assemblée, à acquérir des actions de la Société dans la limite de 5 % du capital émis de la Société, sur le marché ou autrement, à un prix situé entre la valeur nominale des actions (1 euro) et un montant égal à 110 % du cours des actions concernées sur un marché quelconque lors du jour de bourse précédant le jour de l'achat par la Société. Le Conseil d'administration, par résolutions des 12 juillet et 18 septembre 2001, a demandé aux *Chief Executive Officers* de mettre en œuvre un plan permettant à la Société de racheter jusqu'à 10 500 000 de ses propres actions, représentant 1,3 % du capital social émis de la Société. La note d'information relative à ce programme de rachat d'actions a été visée par la COB le 18 septembre 2001, sous le n° 01-1136.

L'assemblée générale des actionnaires d'EADS qui s'est tenue le 17 mai 2002 a autorisé le Conseil d'administration, pour une période de 18 mois à compter de la date de ladite assemblée, à acquérir des actions de la Société dans la limite de 5 % du capital émis de la Société, sur le marché ou autrement, à un prix situé entre la valeur nominale des actions (1 euro) et un montant égal à 110 % du cours des actions concernées sur un marché quelconque lors du jour de bourse précédant le jour de l'achat par la Société. Le Conseil d'administration, par résolutions des 9 août et 11 octobre 2002, a demandé aux *Chief Executive Officers* de mettre en œuvre un plan

permettant à la Société de racheter jusqu'à 10 100 000 de ses propres actions, représentant 1,24 % du capital social émis de la Société.

Une résolution sera soumise à l'assemblée générale des actionnaires d'EADS, convoquée pour le 6 mai 2003 afin de remplacer et annuler l'autorisation énoncée ci-dessus et d'autoriser le Conseil d'administration, pour une nouvelle période de 18 mois à compter de la date de ladite assemblée, à racheter des actions de la Société, dans la limite de 5 % du capital social émis de la Société sur un marché quelconque ou autrement, à un prix compris entre la valeur nominale des actions et un montant égal à 110 % du cours des actions concernées sur un marché quelconque à la clôture du jour de bourse précédant le jour de l'achat par la Société. A la date du présent document, la Société avait acquis 10 241 252 de ses propres actions.

3.3.7.2. *Réglementation française*

Du fait de l'admission de ses actions aux négociations d'un marché réglementé en France, la Société est soumise à la réglementation résumée ci-dessous.

En application du Règlement n° 98-02 de la COB (tel que modifié par le Règlement n° 2000-06), l'achat par une société de ses propres actions est subordonné, en principe, au dépôt d'une note d'information soumise au visa de la COB.

En application du Règlement n° 90-04 de la COB (tel que modifié par les Règlements n° 98-03 et n° 2000-06), une société ne peut réaliser d'opérations sur ses propres actions aux fins de manipuler le marché. Le Règlement n° 90-04 définit également les conditions de validité des interventions réalisées par une société sur ses propres actions.

Après avoir réalisé des rachats de ses propres actions, une société est tenue de déposer auprès de la COB et du CMF des rapports mensuels contenant des informations spécifiques sur les transactions intervenues. Le CMF met ces informations à la disposition du public(*).

3.3.7.3. *Réglementation allemande*

En sa qualité d'émetteur étranger, la Société n'est pas soumise aux règles de droit allemand relatives aux opérations portant sur ses propres actions, ces dispositions ne s'appliquant qu'aux émetteurs allemands.

3.3.7.4. *Réglementation espagnole*

En sa qualité d'émetteur étranger, la Société n'est pas soumise aux règles de droit espagnol relatives aux opérations portant sur ses propres actions, ces dispositions ne s'appliquant qu'aux émetteurs espagnols.

Toutefois, en vertu des Règles de Conduite prises en application de la Loi espagnole sur les valeurs mobilières 24/1988 du 28 juillet 1988, la Société ne peut réaliser d'opérations sur ses propres actions aux fins de manipuler le marché.

3.4 Informations boursières

Le capital social émis de la Société est composé de 811 198 500 actions admises, sous le symbole « **EAD** », aux négociations de la Bourse de Paris, de la Bourse de Francfort et des Bourses Espagnoles et faisant partie des indices CAC 40 et MDAX.

Les tableaux ci-dessous montrent les volumes moyens de transactions journalières pour les périodes indiquées ainsi que les cours maximaux et minimaux de l'action EADS sur la Bourse de Paris, la Bourse de Francfort et les Bourses Espagnoles.

(* EADS dépose également ces rapports auprès de la CNMV, de l'autorité fédérale allemande de contrôle des opérations financières (*Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht*) et de l'AFM.

Bourse de Paris

	<u>Volume d'actions échangées</u>	<u>Volume moyen de transactions journalières</u>	<u>Valeur des échanges (€)</u>	<u>Valeur moyenne des transactions journalières (€)</u>	<u>Cours maxi. Mensuel (€)</u>	<u>Cours mini. Mensuel (€)</u>
2000						
Juillet (à compter du 10).....	28 006 987	1 867 132	507 785 107	33 852 340	19,19	17,40
Août.....	25 823 476	1 122 760	384 575 157	16 720 659	18,05	16,05
Septembre.....	30 460 407	1 450 496	571 089 464	27 194 736	20,10	17,06
Octobre.....	54 407 858	2 473 084	1 184 877 998	53 858 091	24,10	18,88
Novembre.....	33 635 272	1 528 876	810 699 388	36 849 972	25,20	22,47
Décembre.....	27 572 339	1 451 176	628 842 769	31 442 138	24,29	20,12
2001						
Janvier.....	39 914 713	1 814 305	922 430 115	41 928 642	24,03	21,90
Février.....	28 371 942	1 418 597	671 386 276	33 569 314	23,59	21,10
Mars.....	40 195 234	1 827 056	808 266 895	36 739 404	23,56	18,20
Avril.....	23 042 758	1 212 777	466 130 786	24 533 199	21,50	19,22
Mai.....	30 810 517	1 400 478	680 973 860	30 953 357	24,00	19,50
Juin.....	36 622 362	1 831 118	847 614 750	42 380 738	25,07	20,67
Juillet.....	23 998 212	1 090 828	531 019 150	24 137 234	23,50	21,02
Août.....	29 135 094	1 266 743	602 364 447	26 189 759	23,60	18,64
Septembre.....	55 227 242	2 761 362	724 387 025	36 219 351	19,94	9,14
Octobre.....	49 407 887	2 148 169	592 687 519	25 769 023	13,65	9,90
Novembre.....	40 347 151	1 833 961	550 247 341	25 011 243	14,57	12,00
Décembre.....	19 755 943	1 097 552	271 754 537	15 097 474	15,24	13,05
2002						
Janvier.....	26 525 882	1 205 722	363 824 632	16 537 483	14,90	12,52
Février.....	21 298 834	1 120 991	287 799 414	15 147 338	14,80	12,71
Mars.....	31 975 439	1 682 918	517 520 338	27 237 913	17,45	14,53
Avril.....	35 889 677	1 794 484	580 351 224	29 017 561	17,08	15,18
Mai.....	45 646 138	1 901 922	779 829 454	32 492 894	18,45	15,93
Juin.....	31 749 880	1 671 046	504 393 890	26 547 047	17,60	14,03
Juillet.....	46 935 443	2 040 671	737 366 977	32 059 434	17,71	13,28
Août.....	23 084 592	1 282 477	341 095 955	18 949 775	16,68	13,46
Septembre.....	39 530 265	1 882 394	476 338 740	22 682 797	13,65	10,41
Octobre.....	55 312 620	2 404 897	599 820 170	26 079 138	13,55	8,67
Novembre.....	34 660 783	1 650 513	409 210 849	19 486 231	13,39	10,35
Décembre.....	34 109 924	1 705 496	382 128 122	19 106 406	13,39	9,65
2003						
Janvier.....	41 084 015	1 867 455	420 579 852	19 117 266	11,70	8,89
Février.....	31 503 649	1 575 182	271 850 579	13 592 529	9,93	7,25
Mars.....	46 872 323	2 232 015	355 854 887	16 945 471	9,10	6,33

Source : Bloomberg Database

Bourse de Francfort

	<u>Volume d'actions échangées</u>	<u>Volume moyen de transactions journalières</u>	<u>Valeur des échanges (€)</u>	<u>Valeur moyenne des transactions journalières (€)</u>	<u>Cours maxi. Mensuel (€)</u>	<u>Cours mini. Mensuel (€)</u>
2000						
Juillet (à compter du 10).....	10 021 156	626 322	126 313 029	7 894 564	19,00	17,20
Août	2 296 984	99 869	39 539 352	1 719 102	18,30	16,00
Septembre	2 667 145	127 007	47 534 427	2 263 544	20,02	17,05
Octobre	2 116 370	96 199	40 178 886	1 913 280	24,05	19,00
Novembre	1 100 523	50 024	25 983 694	1 181 077	25,90	22,50
Décembre.....	646 677	34 036	15 011 258	750 563	24,30	20,06
2001						
Janvier	623 484	28 340	13 824 417	628 383	23,90	21,80
Février	519 634	25 982	11 758 970	587 948	23,52	21,21
Mars	558 229	25 374	12 349 913	561 360	23,50	18,50
Avril	262 503	13 816	5 292 404	278 548	21,70	19,20
Mai	491 162	22 326	10 860 045	493 638	23,97	19,70
Juin.....	817 372	38 922	18 911 714	900 558	25,20	20,61
Juillet	958 870	46 664	21 167 451	1 029 124	23,45	20,57
Août	753 104	39 034	15 668 232	822 343	23,50	18,60
Septembre	2 039 979	102 970	25 656 940	1 301 782	19,97	9,20
Octobre	1 217 290	52 926	14 786 737	642 902	13,80	10,00
Novembre	861 507	39 159	11 688 046	531 275	14,70	10,90
Décembre.....	626 512	36 854	8 653 911	509 054	15,10	13,00
2002						
Janvier	687 609	31 255	9 416 004	428 000	14,81	12,50
Février	484 884	24 244	6 523 078	326 154	14,30	12,70
Mars	852 539	42 627	13 770 868	688 543	17,48	13,90
Avril	910 722	45 536	14 479 100	723 955	17,50	15,15
Mai	551 598	22 983	9 466 389	394 433	18,45	16,00
Juin.....	409 279	21 541	6 464 362	340 230	17,46	14,10
Juillet	501 338	21 797	7 710 529	335 240	17,62	13,50
Août	223 696	12 428	3 294 759	183 042	16,60	13,30
Septembre	486 634	23 173	5 788 128	275 625	13,80	10,50
Octobre	718 288	31 230	7 759 130	337 353	13,37	8,80
Novembre	510 315	24 301	6 035 121	287 387	13,28	10,41
Décembre.....	561 626	28 081	6 268 283	313 414	13,31	9,78
2003						
Janvier	629 888	28 631	6 440 735	292 761	11,80	8,80
Février	543 124	27 156	4 680 095	234 005	9,98	7,27
Mars	1 746 387	83 161	14 362 272	683 918	9,38	6,30

Source : Bloomberg Database

Bourses espagnoles

	<u>Volume d'actions échangées</u>	<u>Volume moyen de transactions journalières</u>	<u>Valeur des échanges (€)</u>	<u>Valeur moyenne des transactions journalières (€)</u>	<u>Cours maxi. Mensuel (€)</u>	<u>Cours mini. Mensuel (€)</u>
2000						
Juillet (à compter du 10).....	18 203 064	1 137 692	330 862 873	20 678 930	19,10	17,00
Août	1 733 497	75 369	30 022 590	1 305 330	18,39	16,01
Septembre	4 016 475	191 261	75 331 737	3 587 226	20,07	17,02
Octobre	4 868 795	221 309	99 463 587	4 736 361	24,00	18,50
Novembre	1 293 184	58 781	29 653 441	1 347 884	25,10	22,10
Décembre	655 922	34 522	13 991 513	777 306	24,50	20,20
2001						
Janvier	447 403	20 337	9 939 805	451 809	23,99	21,77
Février	415 608	20 780	9 173 076	458 654	23,52	21,14
Mars	446 407	20 291	9 742 541	442 843	23,50	18,01
Avril	182 638	9 613	3 543 739	186 513	21,90	19,13
Mai	243 750	11 080	5 423 419	246 519	23,90	19,70
Juin	302 249	14 393	6 988 672	332 794	24,98	20,80
Juillet.....	132 517	6 024	2 927 541	133 070	23,32	21,10
Août	342 359	16 124	7 060 800	320 945	23,50	18,90
Septembre	791 965	39 598	10 074 145	503 707	20,00	9,20
Octobre	694 478	30 195	8 212 669	357 073	13,60	10,00
Novembre	554 396	25 200	7 547 151	343 052	14,53	12,11
Décembre	368 870	21 698	5 067 135	298 067	14,45	13,11
2002						
Janvier	560 834	25 492	7 608 542	345 843	14,85	12,57
Février	326 840	17 202	4 429 110	233 111	14,76	12,77
Mars	598 644	31 508	9 678 288	509 384	17,40	14,30
Avril	353 915	17 696	5 733 831	286 692	17,05	15,18
Mai	517 966	21 582	8 935 214	372 301	18,25	16,05
Juin	341 322	17 964	5 467 806	287 779	17,63	14,20
Juillet.....	277 767	12 077	4 400 045	191 306	17,66	13,53
Août	173 359	9 631	2 532 757	140 709	16,55	13,50
Septembre	249 687	11 890	3 053 515	145 405	13,98	10,55
Octobre	613 348	26 667	6 672 879	290 125	13,45	8,82
Novembre	781 926	37 235	9 124 295	434 490	13,36	10,45
Décembre	486 758	24 338	5 430 877	271 544	13,33	9,75
2003						
Janvier	904 400	41 109	9 267 742	421 261	11,62	8,90
Février	623 576	31 179	5 271 716	263 586	9,90	7,28
Mars	1 175 515	55 977	9 026 197	429 819	9,02	6,41

Source : Bloomberg Database

3.5 Dividendes

3.5.1 Dividendes et distributions en numéraire versés depuis la création d'EADS

Une distribution en numéraire a été payée au titre des exercices 2000 et 2001 pour un montant brut de 0,50 euro par action, respectivement les 27 juin 2001 et 28 juin 2002.

Le Conseil d'administration soumettra à l'assemblée générale des actionnaires d'EADS convoquée pour le 6 mai 2003 une résolution visant à approuver le versement d'une distribution en numéraire au titre de l'exercice 2002 à hauteur d'un montant brut de 0,30 euro par action, à payer le 12 juin 2003.

3.5.2 Politique de distribution de dividendes d'EADS

Il appartiendra au Conseil d'administration de la Société de définir la politique de distribution des dividendes d'EADS en fonction notamment des résultats de la Société, de ses priorités d'utilisation de sa trésorerie ainsi que

de facteurs externes tels que la politique de distribution des dividendes des sociétés européennes et internationales du secteur (voir également « — 3.1.9 Description générale de la Société — Répartition statutaire des bénéfices »). Il ne peut être donné aucune garantie quant à la distribution de dividendes au titre des exercices 2003 et suivants.

Lors de son introduction en bourse, EADS avait annoncé son intention de procéder à une distribution de dividendes représentant approximativement 2 % de sa capitalisation boursière moyenne de l'année. La distribution en numéraire afférente à l'exercice 2002, telle que proposée lors de l'assemblée générale des actionnaires, est conforme à cette politique, le cours de bourse moyen étant approximativement de 14 euros pour 2002.

Cette distribution en numéraire reflète également le souci de discipline financière qui anime EADS à une époque où des restructurations massives sont mises en œuvre au sein de la Division Espace et où les fournisseurs d'EADS sont amenés à prendre des initiatives de plus en plus importantes de réduction de coûts.

3.5.3 Délai de prescription des dividendes

En vertu de l'article 31 des Statuts, le droit au paiement d'un dividende ou de toute autre forme de distribution votée par l'assemblée générale est prescrit cinq ans à compter de la date à laquelle ledit dividende est dû et exigible. Le droit au paiement d'acomptes sur dividendes est prescrit cinq ans à compter de la date à laquelle le dividende sur lequel ledit acompte sera imputé est devenu dû et exigible.

3.5.4 Régime fiscal

Les descriptions ci-dessus constituent une analyse générale du droit fiscal néerlandais actuellement en vigueur. Elles se limitent aux incidences fiscales significatives pour un détenteur d'actions de la Société (les « **Actions** ») qui n'est pas ou qui n'est pas considéré comme étant un résident fiscal néerlandais au sens du droit fiscal néerlandais (un « **Actionnaire Non-Résident** »). Les descriptions ci-dessous n'abordent pas les règles particulières susceptibles de s'appliquer à certaines catégories de détenteurs d'Actions et ne sont pas exhaustives. Certaines catégories de détenteurs d'actions de la Société peuvent être soumises à des règles spécifiques qui ne sont pas analysées ci-dessous et qui sont susceptibles d'avoir une incidence significativement différente de celle des règles générales étudiées ci-dessous. En cas de doute sur leur situation fiscale aux Pays-Bas et dans leurs Etats de résidence, les investisseurs sont invités à consulter leurs conseillers professionnels.

Retenues à la source sur dividendes

En général, les dividendes payés par la Société sur ses Actions seront soumis à une retenue à la source aux Pays-Bas au taux légal de 25 %. Par dividendes, on entend dividendes en numéraire ou en nature, dividendes réputés distribués, remboursement de capital versé non reconnu comme capital pour les besoins des retenues à la source aux Pays-Bas et les boni de liquidation dépassant le capital versé moyen reconnu en tant que capital pour les besoins des retenues à la source aux Pays-Bas. Les dividendes en actions payés par prélèvement sur la prime d'émission de la Société, reconnue comme capital pour les besoins des retenues à la source aux Pays-Bas, ne seront pas soumis à cette retenue.

Un Actionnaire Non-Résident peut être exigible à une exonération ou à un remboursement partiel ou total de tout ou partie de la retenue à la source susmentionnée dans le cadre d'une convention préventive de double imposition conclue entre les Pays-Bas et le pays de résidence de l'Actionnaire Non-Résident. Les Pays-Bas ont conclu de telles conventions avec les Etats-Unis, le Canada, la Suisse, le Japon, tous les Etats-membres de l'Union Européenne, ainsi que d'autres pays.

Conventions avec la France, l'Allemagne et l'Espagne

La Convention aux fins d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et le capital, conclue le 16 mars 1973 entre la République Française et le Royaume des Pays-Bas, la Convention aux fins d'éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et le capital et diverses autres taxes et relative à d'autres questions fiscales, conclue le 16 juin 1959 entre la République Fédérale d'Allemagne et le Royaume des Pays-Bas ou la Convention entre le Gouvernement de l'Etat d'Espagne et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas aux fins d'éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et le capital, conclue le 16 juin 1971, stipulent que les dividendes payés par la Société à un Actionnaire Non-Résident résident français, allemand ou espagnol aux termes desdites conventions sont généralement admissibles à une réduction de 25 % à 15 % de la retenue à la source néerlandaise pour autant que les dividendes ne soient pas imputables à une entreprise ou à une partie d'entreprise exerçant son activité par le biais d'un établissement stable ou un représentant permanent aux Pays-Bas.

Retenue à la source en cas de vente ou de cession d'Actions

Les produits tirés de la cession d'Actions ne seront pas soumis à retenue à la source aux Pays-Bas, à moins que la cession ou le transfert ne soit effectué(e) ou réputé(e) effectué(e) en faveur de la Société ou d'une de ses filiales directes ou indirectes. Un rachat ou une vente à une filiale directe ou indirecte de la Société sera traité(e) comme un dividende et sera soumis, en principe, aux règles présentées au paragraphe « Retenues à la source sur dividendes » ci-dessus.

Impôts sur le revenu et sur les plus-values

Un Actionnaire Non-Résident qui perçoit des dividendes distribués par la Société sur des Actions ou qui dégage une plus-value à l'occasion de la cession ou du transfert d'Actions ne sera pas soumis à la taxation du revenu ou des plus-values aux Pays-Bas à moins que :

- (i) ce revenu ou cette plus-value soit imputable à une entreprise ou à une partie d'entreprise dirigée de manière effective aux Pays-Bas ou dont l'activité s'exerce par le biais d'un établissement stable (*vaste inrichting*) ou d'un représentant permanent (*vaste vertegenwoordiger*) aux Pays-Bas ; ou
- (ii) l'Actionnaire Non-Résident ne soit pas une personne physique et qu'il détienne, directement ou indirectement, un intérêt substantiel (*aanmerkelijk belang*) ou considéré comme tel dans la Société et que cet intérêt ne fasse pas partie des actifs d'une entreprise ; ou
- (iii) l'Actionnaire Non-Résident ne soit une personne physique et qu'il détienne, directement ou indirectement, un intérêt substantiel (*aanmerkelijk belang*) dans la Société ou encore que ce revenu ou cette plus-value ne soit par ailleurs reconnu comme revenus d'activités diverses (*belastbaar resultaat uit overige werkzaamheden*) aux Pays-Bas, tels que définis dans la loi fiscale néerlandaise de 2001 (*Wet inkomstenbelasting 2001*).

De manière générale, un Actionnaire Non-Résident ne détient d'intérêt substantiel dans le capital de la Société que s'il détient, seul ou avec certaines personnes, solidairement ou conjointement, directement ou indirectement, des Actions de la Société, ou le droit d'acheter des Actions de la Société, représentant au moins 5 % du capital social de la Société ou de l'une de ses catégories. Une participation substantielle est réputée exister si tout ou partie d'une participation substantielle a été aliéné(e) ou est réputé(e) avoir été aliéné(e) sous un régime de report d'imposition.

Droits de donation ou de succession

Aucun droit de succession ou donation ne sera prélevé en cas de transfert d'actions par donation ou en cas de décès d'un Actionnaire Non-Résident, à moins que :

- (i) le transfert ne soit réalisé par ou pour le compte d'une personne qui, au moment de la donation ou du décès, est résident ou réputé résident des Pays-Bas ; ou
- (ii) les Actions soient imputables à une entreprise ou à une partie d'entreprise qui exerce ses activités par le biais d'un établissement stable ou d'un représentant permanent aux Pays-Bas.

Taxe sur la valeur ajoutée

Aucune taxe sur la valeur ajoutée n'est prélevée aux Pays-Bas sur les dividendes versés sur les Actions ou en cas de transfert des Actions.

Autres taxes et droits

Il n'est pas prélevé, aux Pays-Bas, de droit d'enregistrement, de droit de transfert, d'impôt sur le capital, de droit de timbre ou d'autre impôt ou droit analogue, autre que les frais de justice dus aux Pays-Bas dans le cadre de légalisations, de notifications et/ou d'exécutions par voie judiciaire (y compris l'exequatur de jugements étrangers par les tribunaux des Pays-Bas) en ce qui concerne les dividendes sur les Actions ou le transfert des Actions.

Résidence

Un Actionnaire Non-Résident ne deviendra pas résident ou ne sera pas réputé résident aux Pays-Bas du seul fait qu'il détient une action ordinaire ni du fait de l'exercice, de la notification et/ou de l'exécution de droits relatifs aux actions ordinaires.

CHAPITRE 4 — RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITÉ D'EADS

4.1 Présentation du Groupe EADS

4.1.1 APERÇU GÉNÉRAL

Sauf mention contraire, l'ensemble des données fournies ci-dessous ont été élaborées sur la base d'informations émanant de la Société.

Avec un chiffre d'affaires consolidé de 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 compte parmi les deux plus importants fabricants d'avions commerciaux, d'hélicoptères civils, de lanceurs 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.

APERÇU GÉNÉRAL DE L'ANNÉE 2002

En 2002, EADS a poursuivi la mise en œuvre des axes stratégiques de développement qu'elle a définis, ainsi que le rééquilibrage de ses activités en faveur de la défense. Ce rééquilibrage vise à limiter l'impact sur EADS des cycles économiques du marché de l'aviation civile, mais aussi à renforcer la dynamique de succès du portefeuille d'EADS, constitué de produits récents et bien ciblés, au travers d'importants efforts de R&D. Le niveau record de son carnet de commandes qui s'élève à 168,3 milliards d'euros en fin d'exercice, constitue un atout important pour EADS. Il intègre notamment les nouvelles commandes portant sur 120 A319 (easyJet) et sur des missiles Meteor et Taurus. Par ailleurs, le programme A380 d'Airbus, moteur de croissance du chiffre d'affaires et de la rentabilité à long terme, a franchi plusieurs phases de son développement en 2002, notamment avec la mise en chantier des usines d'assemblage final à Toulouse et à Hambourg et le démarrage de la production d'éléments essentiels des appareils. Dix nouvelles commandes d'A380 ont été enregistrées en 2002, portant le carnet de commandes à un total de 95 appareils, ce qui illustre l'attrait que continue d'exercer ce produit.

Comme en 2001, le climat global de récession qui a prévalu en 2002, conjugué à la crainte persistante d'actes terroristes et au conflit armé en Irak, ont eu de très fortes répercussions sur le trafic aérien et, par voie de conséquence, sur la santé des compagnies aériennes clientes d'EADS. Ainsi, le cours de l'action EADS a clôturé l'exercice en baisse de 25 %, illustration de l'incertitude des marchés quant à la reprise de l'économie.

Malgré ces contraintes économiques, EADS a atteint l'objectif qu'elle s'était fixé de livrer 300 appareils Airbus. EADS a également obtenu un résultat positif pour sa division Systèmes civils et de défense couronnant un vaste processus d'intégration et de restructuration. Grâce à une politique de gestion active de la trésorerie mise en place au lendemain des événements de septembre 2001 et à l'accent mis sur le contrôle de son exposition en matière de financement des ventes, EADS a clôturé l'année sur une position de trésorerie nette positive, qui s'élève à 1,2 milliard d'euros.

En 2002, EADS a poursuivi sa stratégie de consolidation, annonçant son intention d'acquérir la participation de 25 % du capital d'Astrium détenue par BAE SYSTEMS pour détenir intégralement le constructeur de satellites. Voir « 7.1.4 — Evolution récente — Astrium ».

Depuis sa création, EADS demeure attachée à son objectif de création de valeur annuelle de l'ordre de 600 millions d'euros à compter de 2004. Sur la base des résultats des initiatives lancées à ce jour, la Direction estime qu'EADS reste en bonne voie pour atteindre son objectif en 2004.

STRATÉGIE

Afin de maximiser la valeur de leur investissement pour ses actionnaires, la Direction d'EADS (la « Direction ») prévoit de positionner EADS comme un leader sur les grands marchés de l'aéronautique et de la défense. Les axes stratégiques suivants ont été définis :

- **Exploiter son important portefeuille de produits et de services afin de favoriser les synergies transversales**

En combinant une gamme étendue de produits et d'expertises dans des systèmes intégrés à forte valeur ajoutée, EADS souhaite optimiser ses marges et offrir des solutions fortement différenciées et adaptées aux besoins de plus en plus complexes de ses clients, tant dans les domaines civils que de la défense. Il existe une demande de plus en plus forte de capacités en réseau dans des domaines tels que la navigation, la défense aérienne et anti-missiles balistiques (*network-centric warfare*). EADS, seul groupe européen réunissant des activités espace et défense, dispose ainsi d'une combinaison essentielle pour sa supériorité

technologique, qui lui confère un avantage particulier pour tirer parti de ces nouveaux besoins. Dans le domaine civil, EADS tirera profit de ses ressources technologiques pour proposer des solutions intégrées telles que des systèmes de gestion du trafic aérien, de contournement d'obstacles pour hélicoptères, et des réseaux de télécommunications sécurisées destinés à la sécurité publique. En outre, EADS peut s'appuyer sur son large portefeuille de produits et de services destinés aux secteurs privé et public, afin d'atténuer le caractère cyclique du marché de l'aviation en accroissant les commandes gouvernementales.

Pour développer son portefeuille global et sa stabilité, EADS vise à accroître la part du chiffre d'affaires de la défense à 30 % de son chiffre d'affaires total à long terme. Parmi les principaux vecteurs de croissance de l'activité de défense d'EADS figurent de nouveaux programmes tels que l'Eurofighter, le NH90 et les hélicoptères Tigre, les programmes de missiles Meteor et Aster, l'avion de transport militaire A400M et la fourniture de réseaux de télécommunications sécurisées par Paradigm Secure Communications (« **Paradigm** ») via les satellites Skynet 5. La Direction estime que la croissance future du secteur de la défense dépend d'une coopération européenne accrue dans les achats et la gestion des technologies de défense et de sécurité. EADS encourage activement une telle évolution en Europe. Par ailleurs, au vu de la taille et de la croissance du budget d'équipement de défense aux Etats-Unis, EADS souhaite renforcer sa présence sur ce marché.

- **Conforter la solidité de son positionnement à l'échelle mondiale**

EADS veut renforcer son caractère mondial doublé d'une présence de premier plan sur les principaux marchés nationaux d'aéronautique et de défense. S'affirmant déjà comme un acteur mondial de l'aviation civile par l'intermédiaire d'Airbus, des hélicoptères avec Eurocopter, des missiles au travers de MBDA et des satellites commerciaux par le biais d'Astrium, EADS cherche maintenant à tirer parti de sa ligne de produits pour répondre à la demande mondiale de matériels de défense, qu'il s'agisse d'hélicoptères militaires, d'avions de combat et de transport, de systèmes d'électronique de défense ou de réseaux de communications sécurisées.

En Europe, le principal défi pour EADS consiste à utiliser au mieux les budgets de défense de ses clients. La Société vise à harmoniser les approvisionnements et à participer aux efforts de recherche et de technologie pour réduire l'écart constaté entre les capacités de défense européennes et américaines.

EADS continue à s'établir localement sur les marchés clés ouverts à l'exportation. La Société s'appuiera sur sa réputation d'excellence technologique et sur sa légitimité croissante en tant qu'intégrateur de systèmes pour pénétrer ces marchés.

La nomination de M. Ralph Crosby en qualité de *Chief Executive Officer* d'EADS North America et de membre du Comité Exécutif d'EADS en 2002 souligne l'engagement d'EADS sur le marché américain. Cet engagement se manifeste aussi par la poursuite de son implantation américaine par l'ouverture d'un centre de conception Airbus au Kansas et un projet de site Eurocopter dans le Mississippi. La sélection de Integrated Coast Guard Systems en 2002, dont EADS est l'un des fournisseurs principaux, pour le programme *Deepwater* des garde-côtes américains témoigne des capacités qu'EADS sait offrir au gouvernement américain pour la défense et la sécurité du territoire national.

L'expertise technologique d'EADS et l'accès au marché d'EADS lui ont aussi permis de développer des partenariats stratégiques avec les principaux acteurs américains de l'aéronautique et de la défense. Les opportunités dans la défense anti-missiles balistiques, dans les avions de mission et dans les systèmes de renseignement, de surveillance et de reconnaissance (« **ISR** »), appréhendées en collaboration avec des partenaires tels que Boeing, Lockheed Martin, Northrop Grumman et Raytheon, ouvrent des perspectives de croissance intéressantes.

EADS entend aussi consolider sa position de maître d'œuvre du secteur de la défense au Royaume-Uni, dont le budget d'équipement est le plus important et connaît la progression la plus rapide parmi les pays européens. A cette fin, EADS est engagée dans des projets majeurs tels que Paradigm/SkyNet 5, le futur avion-ravitailleur stratégique (« **FSTA** ») et la défense anti-aérienne au sol (« **GBAD** »). Alors qu'EADS compte environ 12 000 collaborateurs au Royaume-Uni, elle explore actuellement de nouvelles opportunités d'acquisitions et de partenariats stratégiques pour accroître sa présence locale dans le secteur de la défense.

En Russie, EADS souhaite participer activement au processus de restructuration industrielle en cours, en coopérant avec des partenaires locaux et en consolidant ses activités existantes. Parmi les projets engagés, figurent un bureau d'étude Airbus exploité conjointement avec Kaskol, ainsi que le centre de recherche RTO basé à Moscou.

ORGANISATION DES ACTIVITÉS D'EADS

EADS a organisé ses activités en cinq divisions : (1) Airbus, (2) Avions de transport militaire, (3) Aéronautique (autre qu'Airbus et Avions de transport militaire), (4) Systèmes civils et de défense et (5) Espace. Le schéma figurant au paragraphe 3.3.6 illustre la répartition des activités entre ces cinq divisions.

Airbus

Airbus est l'un des deux premiers fournisseurs au monde d'avions commerciaux d'une capacité de plus de 100 sièges. Depuis sa création en 1970 et jusqu'à fin 2002, Airbus a reçu 4 557 commandes d'appareils de 182 clients dans le monde. Sa part de marché des livraisons mondiales est passée de 15 % en 1990 à 44 % en 2002. Au 31 décembre 2002, son carnet de commandes (1 505 appareils) avait cru à 57 % des commandes mondiales, malgré une baisse des commandes depuis 31 décembre 2001. Compte tenu des annulations, le nombre de commandes fermes s'est élevé, en 2002, à 233 appareils. En 2002, la division Airbus d'EADS a enregistré un chiffre d'affaires de 19,5 milliards d'euros, soit 63 % du chiffre d'affaires total d'EADS. Voir « — 4.1.2 Airbus ».

Avions de transport militaire

La division Avions de transport militaire (la « **Division ATM** ») fabrique et vend des petits et moyens porteurs de transport militaire. Elle est responsable du développement du projet de gros porteur européen de transport militaire, l'A400M. En outre, elle produit et commercialise des avions destinés à des missions spéciales, dérivés de plates-formes existantes et consacrés à des tâches militaires spécifiques, telles que la surveillance maritime ou la chasse anti-sous-marins. La Division ATM conçoit et fabrique également des éléments d'aérostructure. Elle a enregistré un chiffre d'affaires consolidé de 524 millions d'euros, soit 2 % du chiffre d'affaires total d'EADS en 2002 et la Direction prévoit que le projet de l'A400M, qui sera lancé en 2003, contribuera de façon significative à la croissance du chiffre d'affaires dans le futur. Voir « — 4.1.3 Avions de transport militaire ».

Aéronautique

La division Aéronautique regroupe de nombreuses activités aéronautiques civiles et militaires, parmi lesquelles les hélicoptères, les avions de combat, l'aviation régionale et légère ainsi que la reconversion et la maintenance d'appareils. La division Aéronautique intervient également dans la fabrication d'aérostructures pour Airbus. La Direction estime que la conjugaison de programmes civils et militaires récents et plus anciens constitue un moyen efficace de garantir des résultats positifs récurrents sur des marchés sujets à une demande cyclique ou fluctuante. En 2002, la division Aéronautique a enregistré un chiffre d'affaires consolidé de 5,3 milliards d'euros, soit 17 % du total du chiffre d'affaires consolidé d'EADS. Voir « — 4.1.4 Aéronautique ».

Systèmes civils et de défense

La division des Systèmes civils et de défense (la « **Division DCS** ») intervient dans les domaines des systèmes intégrés de missile, de l'électronique de défense, des télécommunications et des services. En terme de chiffre d'affaires pour 2002, MBDA, filiale d'EADS, est le premier fournisseur européen et le second mondial de systèmes de missiles tactiques. EADS, troisième fournisseur d'électronique de défense en Europe, joue un rôle important sur le marché des télécommunications sécurisées et cryptées. Sur une base consolidée, la Division DCS a réalisé un chiffre d'affaires de 3,3 milliards d'euros en 2002, soit 11 % du chiffre d'affaires total d'EADS. Voir « — 4.1.5 Systèmes civils et de défense ».

Espace

EADS est le troisième fabricant mondial de systèmes spatiaux, derrière Boeing et Lockheed Martin et le premier fournisseur européen de satellites, d'infrastructures orbitales et de lanceurs. La division Espace d'EADS conçoit, développe et fabrique des satellites, des infrastructures orbitales et des lanceurs, en grande partie par l'intermédiaire de ses filiales Astrium et EADS Launch Vehicles (« **EADS LV** »), et des activités CASA Espacio. Par ailleurs, EADS fournit des services de lancement, par le biais de ses participations dans Arianespace, Starsem et Eurockot, ainsi que des services liés aux satellites de télécommunication et d'observation de la terre, par l'intermédiaire de ses participations dans des sociétés communes spécialisées. En outre, EADS intervient dans les domaines de l'optronique et des équipements spatiaux (avec, entre autres, des capteurs terrestres et stellaires) par l'intermédiaire de sa filiale SODERN, et dans le domaine des technologies laser par l'intermédiaire de sa filiale CILAS. En 2002, la contribution de la division Espace au chiffre d'affaires consolidé d'EADS s'établit à 2,2 milliards d'euros, soit 7 % du total du chiffre d'affaires consolidé. Voir « — 4.1.6 Espace ».

Participations

Parmi ses participations les plus significatives, EADS détient 45,94 % du capital de Dassault Aviation, acteur de premier plan sur le marché mondial des jets militaires et des jets d'affaires. Voir « — 4.1.7 Participations »

SYNTHÈSE DES INFORMATIONS FINANCIÈRES ET OPÉRATIONNELLES

Les tableaux suivants présentent une synthèse des résultats financiers et opérationnels d'EADS pour les exercices clos le 31 décembre 2002 et le 31 décembre 2001.

Chiffre d'affaires consolidé pour les exercices clos le 31 décembre 2002 et le 31 décembre 2001 par division

	Exercice clos le 31.12.02		Exercice clos le 31.12.2001	
	Montant en milliards d'euros	Pourcentage ⁽¹⁾	Montant en milliards d'euros	Pourcentage ⁽¹⁾
Airbus	19,5	63	20,5	64
Avions de transport militaire.....	0,5	2	0,5	2
Aéronautique.....	5,3	17	5,1	16
Systèmes civils et de défense	3,3	11	3,3	10
Espace.....	2,2	7	2,4	8
Chiffre d'affaires total par division	30,8	<u>100</u>	31,8	<u>100</u>
Siège/éliminations ⁽²⁾	<u>(0,9)</u>		<u>(1,1)</u>	
Total du chiffre d'affaires consolidé.....	<u>29,9</u>		<u>30,8</u>	

(1) Pourcentage du chiffre d'affaires total par division avant siège/éliminations.

(2) Y compris notamment les éliminations intra-groupe et les revenus du siège.

Chiffre d'affaires consolidé pour les exercices clos le 31 décembre 2002 et le 31 décembre 2001 par zone géographique

	Exercice clos le 31.12.2002		Exercice clos le 31.12.2001	
	Montant en milliards d'euros	Pourcentage ⁽¹⁾	Montant en milliards d'euros	Pourcentage ⁽¹⁾
Europe	14,4	48	13,9	45
Amérique du Nord	10,6	35	10,4	34
Asie-Pacifique	3,2	11	3,1	10
Reste du monde	1,7	6	3,4	11
Total.....	<u>29,9</u>	<u>100</u>	<u>30,8</u>	<u>100</u>

(1) Pourcentage du chiffre d'affaires total après éliminations.

Prises de commandes consolidées pour les exercices clos le 31 décembre 2002 et le 31 décembre 2001

	Exercice clos le 31.12.2002		Exercice clos le 31.12.2001	
	Montant en milliards d'euros	Pourcentage ⁽³⁾	Montant en milliards d'euros	Pourcentage ⁽³⁾
Prises de commandes :⁽¹⁾				
Airbus ⁽²⁾	19,7	62	50,3	82
Avions de transport militaire.....	0,4	1	1,0	2
Aéronautique.....	5,1	16	5,3	9
Systèmes civils et de défense.....	4,4	14	3,1	5
Espace.....	2,1	7	1,3	2
Total prises de commandes par division.....	31,7	<u>100</u>	61	<u>100</u>
Siège/éliminations ⁽²⁾	<u>(0,8)</u>		<u>(0,8)</u>	
Total	<u>30,9</u>		<u>60,2</u>	

(1) Sans options.

(2) Sur la base des prix catalogue.

(3) Avant siège/éliminations.

Carnet de commandes consolidé pour les exercices clos le 31 décembre 2002 et le 31 décembre 2001

	Exercice clos le 31.12.2002		Exercice clos le 31.12.2001	
	Montant en milliards d'euros	Pourcentage ⁽³⁾	Montant en milliards d'euros	Pourcentage ⁽³⁾
Carnet de commandes groupe :⁽¹⁾				
Airbus ⁽²⁾	141	84	156,1	85
Avions de transport militaire.....	0,6	0	1,3	1
Aéronautique.....	13,5	8	13,7	7
Systèmes civils et de défense.....	10,1	6	9,1	5
Espace.....	3,9	2	3,8	2
Total carnet de commandes par division.....	168,3	<u>100</u>	184	<u>100</u>
Siège/éliminations ⁽²⁾	<u>(0,8)</u>		<u>(0,7)</u>	
Total	<u>167,5</u>		<u>183,3</u>	

(1) Sans options.

(2) Sur la base des prix catalogue.

(3) Avant siège/éliminations.

RELATIONS ENTRE EADS N.V. ET LE GROUPE EADS

Les activités du groupe EADS sont gérées de façon centralisée au niveau d'EADS N.V.

EADS N.V. ne mène pas directement les activités aéronautique, de défense et liées à l'espace du groupe EADS, mais intervient en tant que coordinateur de ces activités. EADS N.V. fixe et contrôle les objectifs et approuve les décisions importantes du groupe EADS. En sa qualité de société-mère, EADS N.V. mène les activités essentielles du groupe qui font partie intégrante de la direction générale de celui-ci. En particulier, les activités financières d'EADS N.V. soutiennent les activités commerciales et la stratégie du groupe EADS. Dans cette optique, EADS N.V. prodigue des services aux filiales du groupe EADS. Des conventions de prestation de services ont été mises en place entre la direction générale et les filiales, et ces services sont facturés sur une base de coûts majorés.

Les fonctions de direction sont exercées par le Conseil d'administration, le Comité Exécutif et les *Chief Executive Officers*, conformément aux règles et procédures de fonctionnement, telles que présentées au chapitre 6 ci-après.

Au sein du cadre défini par EADS, chaque division, chaque unité opérationnelle et chaque filiale a la pleine et entière responsabilité de ses activités.

Nantissement des actifs de la Société

Il n'existe, à la connaissance de la Direction, aucun nantissement sur des actifs d'EADS N.V. Les sociétés du groupe EADS, ayant réalisé en 2002 un chiffre d'affaires total de 29,9 milliards d'euros, celles-ci ont consenti de nombreux nantissements et sûretés sur leurs actifs dans le cadre de leurs activités.

4.1.2 AIRBUS

INTRODUCTION ET PRÉSENTATION

Airbus est l'un des deux premiers fournisseurs au monde d'avions commerciaux d'une capacité de plus de 100 sièges. Sa part de marché des livraisons mondiales est passée de 15 % en 1990 à 44 % en 2002. Au 31 décembre 2002, son carnet de commandes (1 505 appareils) avait cru à 57 % des commandes mondiales, malgré une baisse des commandes depuis 31 décembre 2001. Compte tenu des annulations, le nombre de commandes fermes s'est élevé, en 2002, à 233 appareils. En 2002, la division Airbus d'EADS a enregistré un chiffre d'affaires de 19,5 milliards d'euros, soit 63 % du chiffre d'affaires total d'EADS.

Sur la base des livraisons prévues en 2003, Airbus prévoit de devenir le premier fournisseur mondial d'avions commerciaux, dépassant ainsi son rival Boeing pour la première fois de son histoire. Depuis sa création en 1970 et jusqu'au 31 décembre 2002, Airbus a reçu 4 557 commandes d'appareils pour 182 clients répartis à travers le monde.

Plusieurs facteurs ont contribué au succès d'Airbus : son portefeuille d'avions modernes, ses innovations technologiques continues, son vivier stable de collaborateurs hautement qualifiés ainsi que son concept de « famille » d'avions qui permet aux clients de réduire leurs coûts de formation d'équipages, de maintenance et d'approvisionnement pour leur flotte d'appareils Airbus de différentes tailles. En outre, la Direction estime que la composition internationale d'Airbus constitue un avantage concurrentiel sur le marché mondial.

Le groupe Airbus est conjointement détenu par EADS (80 %) et BAE SYSTEMS (20 %) ; le responsable de la division Airbus d'EADS exerce aussi les fonctions de président et de *Chief Executive Officer* d'Airbus, illustrant le contrôle effectif d'EADS sur la gestion des activités d'Airbus.

STRATÉGIE

L'objectif stratégique premier d'Airbus consiste à dégager, dans la durée, une rentabilité exemplaire en poursuivant le développement d'une famille de produits de haute qualité et en contrôlant la moitié du marché mondial du transport aérien commercial sur le long terme. Pour atteindre cet objectif, Airbus concentre ses efforts sur :

- **L'achèvement d'une gamme de produits la plus complète possible répondant aux besoins de la clientèle**

Ceci implique : (i) d'importants efforts pour développer, tester, fabriquer et livrer l'A380 dans le respect des budgets d'ici début 2006 ; (ii) l'extension progressive des versions transport de fret à toute la gamme des appareils Airbus ; et (iii) le maintien de l'avantage concurrentiel des modèles existants sur leur marché respectif.

- **La priorité donnée à certains marchés géographiques clés**

Airbus vise à pénétrer certains marchés clés tels que le Japon, la Chine et la Russie et à consolider sa présence dans le secteur aérien aux Etats-Unis, un marché réputé difficile.

- **L'élargissement de son offre de services à la clientèle**

L'élargissement de son offre permettra à Airbus de demeurer à l'avant-garde du secteur (i) en concevant des solutions répondant à l'évolution des besoins de la clientèle et (ii) en s'assurant un positionnement optimal tout au long de la chaîne de valeur de l'industrie.

- **L'optimisation de ses activités industrielles**

La Direction s'attache à exploiter les avantages de l'intégration, à améliorer la réactivité de l'entreprise aux variations de volume et de composition des livraisons et à réaliser les investissements liés à l'A380, en veillant particulièrement à la flexibilité et l'efficacité.

MARCHÉ

Caractère cyclique du marché et facteurs de développement

Les principaux facteurs affectant la demande sur le marché de l'aviation sont notamment la demande de transport aérien émanant des passagers, la réglementation (et la déréglementation) nationale et internationale, ainsi que le taux de remplacement et l'obsolescence des flottes existantes. En outre, des variations subites de la demande et des déséquilibres du marché à court terme peuvent survenir sous l'effet catalyseur de la performance, de la position concurrentielle et de la stratégie des compagnies aériennes, des opérateurs de fret et des sociétés de location, des guerres, de l'instabilité politique et d'événements extraordinaires.

Faits marquants du marché aérien en 2002. Le ralentissement du marché, qui a débuté en 2001 sous l'effet du fléchissement des économies mondiales et qui s'est aggravé suite aux attentats du 11 septembre 2001, reste au cœur des préoccupations du secteur. La demande de transport de passagers en 2002 est restée faible par rapport au trafic observé avant la crise (en 2000), les segments les plus durement touchés étant le trafic intérieur aux Etats-Unis, ainsi que les lignes transatlantiques et transpacifiques. Dans l'ensemble, le marché asiatique a bien résisté en 2002, avec des niveaux de trafic passagers et de capacité rattrapant voire dépassant les chiffres de 2000. La baisse de la demande mondiale dans son ensemble, compte tenu des facteurs mentionnés plus haut, a entraîné dans son sillage la diminution des volumes de passagers d'affaires transportés, source de rendements supérieurs, mais qui sont désormais devenus plus sensibles aux tarifs pratiqués. A titre d'exemple, les grilles tarifaires en première classe et en classe affaire aux Etats-Unis ont enregistré une chute de 9,7 % en 2002 par rapport à 2001 selon l'Association du Transport Aérien. La chute consécutive des rendements, associée à l'augmentation des coûts — en particulier, des frais de personnel au cours des dernières années — a été à l'origine des difficultés financières rencontrées par les compagnies aériennes en 2002.

En revanche, les compagnies à bas coûts sont apparues comme un secteur important du marché. Ces compagnies se sont développées aux Etats-Unis et en Europe en adoptant un modèle économique fondé sur une exploitation à coûts minimums et une stimulation de la demande par une offre à bas prix vers des destinations proches ou à distance moyenne souvent insuffisamment desservies. Ce modèle économique, qui s'est révélé efficace aux Etats-Unis lors de la déréglementation du marché, est désormais en voie d'adoption par un nombre croissant de compagnies aériennes en Europe, d'où une demande accrue et une augmentation de la part de marché de ces transporteurs à faible coût. La famille d'appareils modernes à fuselage standard dérivée de l'A320, est particulièrement bien placée pour fournir l'économie d'exploitation et la souplesse requises sur ce segment de marché. Airbus est déjà solidement implantée sur le marché américain des transporteurs à faible coût chez JetBlue, America West et Frontier. La commande par easyJet en 2002 (cette société faisant jusque-là appel à d'autres constructeurs), de 120 A319 à fuselage standard, souligne la capacité d'Airbus à satisfaire la demande de ce secteur en Europe, également.

L'impact du retournement du marché varie selon le modèle économique retenu par les compagnies aériennes, le segment qu'elles desservent et les zones géographiques. En 2002, de nombreux opérateurs ont continué d'adapter leur capacité aux besoins de leurs marchés, en éliminant certaines lignes, en limitant les fréquences et en retirant du service les appareils les plus anciens et les moins rentables. Ces actions se sont traduites par une augmentation de 60 % de la flotte des avions retirés du service, soit 2 000 appareils environ en 2002, dont bon nombre sont vieux, moins efficaces, et plus chers à entretenir et à exploiter que des avions modernes. Une grande partie de cette flotte plus ancienne ne devrait pas être remise en service, mais devrait être plutôt remplacée par des appareils plus récents comme ceux de la gamme Airbus. En limitant leurs capacités excédentaires, les compagnies aériennes maximisent également les coefficients de charge, ce qui contribue à leurs efforts d'économie. Pendant la crise actuelle, cet effort est un élément essentiel de la stratégie des compagnies aériennes, qui doivent en outre faire face à une charge financière plus importante en raison des coûts supplémentaires liés aux nouvelles réglementations de sécurité et à la hausse des prix du carburant (à fin 2002). Les difficultés financières persistantes qu'ont connues tout au long de 2002, les compagnies aériennes, tout particulièrement aux Etats-Unis et sur les autres marchés les plus touchés par la récession, ont provoqué des faillites dans le secteur aérien et donné lieu à des négociations avec les constructeurs en vue d'annuler ou de reporter des livraisons prévues. Ce phénomène a entraîné une révision à la baisse des livraisons programmées par Airbus et Boeing en 2002. Toutefois, Airbus a dépassé son objectif annoncé de 300 livraisons en 2002, pour atteindre 303 livraisons en fin d'année.

Croissance globale. 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 la croissance 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 annuel de 7,9 %. En 2002, Airbus prévoyait une croissance de 4,7 % par an du transport aérien sur la période 2000-2020. Cette projection est en phase, quoique légèrement inférieure, avec les prévisions de Boeing.

Caractère cyclique. Bien que 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 aux cycles de l'économie mondiale. Par le passé, les cycles de baisse se sont généralement accompagnés d'une baisse des commandes d'appareils et d'une diminution des livraisons pour les constructeurs aériens, auxquelles succédait une période marquée par des niveaux de commandes et de livraisons soutenus. Après la dernière crise lors de la Guerre du Golfe en 1991, la phase de réduction des commandes et des livraisons a été suivie par six années d'intense activité, y compris l'année 2000, véritable année record pour le secteur en ce qui concerne les nouvelles commandes d'avions destinées au transport de passagers. Malgré la phase

du cycle économique actuellement traversée, les livraisons d'Airbus ont été stables ou ont progressé depuis 1994 grâce à l'expansion de sa clientèle, de sa part de marché et de son portefeuille de produits.

La Direction estime qu'Airbus sera en mesure d'atténuer les effets du mouvement de baisse actuel grâce à une gestion efficace et notamment le recours à la sous-traitance. Voir « — Production — Adaptabilité aux variations de la demande ». Lors des ralentissements précédents, dans une période de baisse de la demande, Airbus a déjà fait preuve de sa capacité à amortir les effets des périodes de contraction sur ses activités en obtenant une part plus importante d'un marché restreint. En outre, une diminution des commandes et du carnet de commandes n'implique pas nécessairement une baisse immédiate de même ampleur des livraisons.

Réglementation/déréglementation. La réglementation (et la déréglementation) nationale et internationale de la desserte internationale par voie aérienne et des principaux marchés du transport aérien national affecte la demande de jets commerciaux pour le transport de passagers. En 1978, les Etats-Unis se sont engagés dans la déréglementation de leur système de transport aérien domestique. D'autres régions ont suivi ce modèle, dont l'Europe depuis 1985.

Les normes anti-bruit de phase 3 de la *Federal Aviation Authority* (« **FAA** »), qui ont exigé des compagnies aériennes qu'elles remplacent de nombreux appareils anciens avant la fin 1999, ont également influencé la demande et entraîné une augmentation significative des commandes en provenance d'Amérique du Nord au cours des années qui ont précédé et suivi la mise en œuvre de cette réglementation.

Développement des réseaux de compagnies aériennes : les hubs. Sous l'effet de la déréglementation, les principales compagnies aériennes adaptent continuellement leur stratégie en termes de flotte, de réseau et de politique commerciale. Cette adaptation est possible grâce à la disponibilité de nouveaux avions répondant aux exigences de coût et de performance des clients. Pour répondre aux exigences tarifaires des passagers et à la concurrence des nouveaux transporteurs à bas coûts, les grandes compagnies aériennes ont réorganisé leur exploitation autour de *hubs* (plates-formes de correspondance) stratégiquement placés, ce qui leur permet de multiplier les dessertes à des tarifs plus réduits. La demande s'en trouve affectée car les *hubs* permettent la normalisation de la flotte autour de petits appareils pour les liaisons brèves, de faible densité mais de rotations fréquentes vers les *hubs* (réseaux d'alimentation des *hubs*) et d'appareils plus gros pour les vols plus longs et à densité plus forte (de *hub* à *hub*). Ainsi, la déréglementation mondiale a contribué à la diversification des stratégies des compagnies aériennes, d'où la nécessité, de disposer d'une gamme d'avions élargie pour leur mise en œuvre.

Fragmentation. Le terme « fragmentation » décrit des marchés sur lesquels des liaisons de point à point contournent ou captent une part du trafic traditionnel des *hubs* et des connexions/réseaux d'alimentation des *hubs*. Cette fragmentation s'est surtout développée sur des liaisons intérieures court- et moyen-courrier aux Etats-Unis en réponse à la concurrence et en quête de différenciation.

La tendance à la fragmentation sur les long- et très long-courriers, alimentée par le développement de nouvelles liaisons entre des villes secondaires, sera favorisée par la mise à disposition d'appareils plus modernes et plus efficaces. Sur le marché transatlantique, le déploiement de nouvelles liaisons sans escale entre des villes secondaires devrait stimuler la demande d'avions intermédiaires à fuselage large, tels que l'A330. La concentration de nombreuses populations asiatiques dans un nombre réduit de grandes métropoles se traduit par une demande moins élevée, mais encore importante, de nouvelles liaisons reliant des villes secondaires sur le marché Pacifique.

Airbus a développé la famille des très long-courriers A340-500/600 en réponse à cette tendance identifiée. Ces appareils offrent une rentabilité d'exploitation accrue, non seulement sur les marchés où la demande de services de point à point existe déjà, mais aussi sur des segments qui n'étaient pas accessibles jusque-là à des appareils d'un type plus ancien du fait des contraintes d'autonomie et de coûts d'exploitation.

Au cours des dernières années, la croissance du nombre de liaisons nouvelles s'est ralentie, ayant même diminué de 0,1 % par an depuis 1996. Cette évolution implique que la tendance à la fragmentation a suivi la même voie. Cette diminution ne signifie pas qu'aucune liaison nouvelle n'a été développée ; en effet, 13 % des lignes exploitées en 2002 étaient nouvelles. Cependant, 14 % des liaisons exploitées en 2001 ont été annulées en 2002.

Alliances. Le développement d'alliances mondiales entre les compagnies aériennes renforce ces stratégies. D'après les données publiées par Airclaims, société de conseil aéronautique basée au Royaume-Uni, la moitié de la flotte mondiale des jets commerciaux de plus de 100 sièges était exploitée par 22 compagnies aériennes en décembre 2002. Dans les années 1990, les grandes compagnies aériennes ont commencé à conclure des alliances qui confèrent à chacun de leurs membres un accès aux *hubs* et aux lignes des autres partenaires, ce qui leur permet de concentrer leurs investissements sur leurs propres *hubs*, tout en développant leur offre.

Financements publics. Un accord bilatéral signé en 1992 entre l'Union européenne et les Etats-Unis prévoit une limitation des avances remboursables (les plus utilisées par les gouvernements européens) à 33 % du coût total de

développement d'un nouveau modèle d'avion commercial gros porteur. Cet accord plafonne également à 3 % du chiffre d'affaires du secteur, les financements indirects liés au développement ou à la production d'avions civils (mécanismes généralement utilisés aux Etats-Unis par le ministère de la Défense et la NASA). Cet accord bilatéral a permis d'égaliser le niveau des financements publics et correspond aux besoins de l'Europe comme des Etats-Unis.

Structure du marché et concurrence

Segments de marché. Airbus opère actuellement sur chacun des trois grands segments principaux : les avions à fuselage standard tels que la famille des A320 ont 100 à 210 places en deux rangées de sièges séparées par une allée centrale, et sont principalement utilisés pour les court- et moyen-courriers ; les avions à fuselage large tels que les familles A300-A310 et A330-A340 ont plus de 210 sièges répartis en trois rangées de sièges séparées par deux allées. Ils sont utilisés pour les court- et les moyen-courriers et s'agissant de la famille des A330-A340 pour les longs-courriers ; enfin, les très gros porteurs comme la famille A380 sont conçus pour transporter plus de 400 passagers sans escale sur de très long-courriers et dans des conditions de confort optimales. Les avions de transport de fret constituent un quatrième segment, souvent alimenté par la reconversion d'anciens avions de transport de passagers. Voir « — 4.1.4 Aéronautique — Reconversion des avions et services techniques ». En outre, la version transport de fret de l'A300-600F, avion livré neuf au client, a remporté un franc succès, notamment auprès des principaux transporteurs de colis express et des compagnies aériennes, tels que Federal Express, UPS et Cathay Pacific. Airbus est également présente sur le marché des avions d'affaires (destinés aux entreprises et au transport de personnalités) avec le Corporate Jetliner, issu de l'A319, qui est apprécié tant dans ses utilisations de navette par les entreprises que de transport de représentants d'Etat et de personnalités.

Selon une étude réalisée par Airbus, sur un total de 13 090 avions de plus de 70 sièges en service en décembre 2002, 73 % étaient des avions à fuselage standard et 27 % à fuselage large. Le tableau ci-dessous présente la répartition des avions et le pourcentage par région, pour chaque famille d'appareils (à fuselage standard ou large), à fin 2002.

	Appareils		Répartition en pourcentage d'appareils	
	Nombre d'appareils en service	Pourcentage	Fuselage standard	Fuselage large
Amérique du Nord	5.469	42	79	21
Europe	3.368	26	75	25
Asie-Pacifique	2.422	18	52	48
Afrique et Moyen-Orient.....	927	7	61	39
Amérique du Sud.....	904	7	88	12
Total.....	<u>13.090</u>	<u>100</u>	<u>73</u>	<u>27</u>

Source : Airbus

La proportion élevée d'avions à fuselage standard en Amérique du Nord et en Europe reflète la prédominance des vols domestiques, court- ou moyen-courriers, tout particulièrement en Amérique du Nord, en raison du développement des *bubs* à la suite de la déréglementation. Par rapport à l'Amérique du Nord et à l'Europe, les avions à fuselage large sont plus répandus en Asie-Pacifique, car la population tend à y être plus concentrée dans un nombre réduit de grands centres urbains qu'aux Etats-Unis. Cette différence est encore accentuée par les décisions de nombreux grands aéroports de la région de limiter le nombre de vols pour des motifs liés au respect de l'environnement ou en raison de problèmes d'infrastructures, ce qui restreint les possibilités d'augmenter la fréquence des vols. Ces contraintes requièrent une capacité moyenne de remplissage des avions supérieure.

D'après les chiffres publiés par les constructeurs, 684 nouveaux avions de transport de passagers de plus de 100 sièges ont été livrés en 2002. Sur ce total, 74 % étaient des avions à fuselage standard et 26 % des appareils à fuselage large. Le tableau ci-dessous présente le nombre d'avions livrés par région en 2002 et en 2001.

Régions	2002		2001	
	Nombre d'appareils livrés dans la région	Pourcentage du marché total des appareils livrés	Nombre d'appareils livrés dans la région	Pourcentage du marché total des appareils livrés
Amérique du Nord.....	212	31	374	44
Europe.....	121	18	153	18
Asie-Pacifique.....	109	16	80	9
Afrique et Moyen-Orient	25	3,5	26	3
Amérique du Sud	25	3,5	30	4
Sociétés de location	<u>192</u>	<u>28</u>	<u>189</u>	<u>22</u>
Total	<u>684</u>	<u>100</u>	<u>852</u>	<u>100</u>

Source : Airbus

Les ventes aux sociétés de location constituent un secteur de marché indépendant car les avions donnés en location sont souvent exploités dans une région différente de celle du siège du loueur. Ce secteur représente environ 28 % des livraisons d'avions en 2002. En 2002, 21 % des avions achetés par des sociétés de location ont été placés auprès de compagnies aériennes américaines et 48 % auprès de compagnies européennes. Au 31 décembre 2002, 84 % des commandes émanant de sociétés de location et dont la livraison est programmée pour 2003 ont été placées auprès des clients finaux.

Concurrence. Airbus évolue sur un marché en situation de duopole depuis le retrait de Lockheed en 1986 et l'acquisition de McDonnell Douglas par Boeing en 1997. Ainsi, Airbus et Boeing se répartissent désormais le marché des avions de transport de passagers de plus de 100 sièges. D'après les chiffres publiés par les constructeurs, Airbus et Boeing détenaient respectivement 44 % et 56 % du total des livraisons effectuées en 2002, 54 % et 46 % du total des prises de commandes brutes, ainsi que 57 % et 43 % du carnet de commandes en fin d'exercice.

Compte tenu des importantes barrières à l'entrée sur le marché des avions de transport de passagers de plus de 100 places, il est fort peu probable qu'un nouveau venu soit effectivement en mesure de rivaliser avec l'un des fournisseurs établis sur ce marché dans un avenir prévisible.

CLIENTS

Au 31 décembre 2002, Airbus avait environ 182 clients, 3 127 appareils Airbus avaient été livrés à des transporteurs dans le monde depuis la création d'Airbus et 1 505 avions étaient en commande. Le tableau ci-dessous présente les principales commandes fermes brutes de l'année 2002.

Date de la commande	Client	Commandes fermes ⁽¹⁾
Avril.....	China Eastern	20
Mai.....	Swiss	13
Mai.....	South African	41
Juin	Iberia	3
Juillet	FedEx	10
Août.....	ILFC	11
Septembre.....	Air New Zealand	5
Octobre.....	Lufthansa	10
Novembre.....	KLM	6
Décembre	easyJet	120

(1) Les options ne sont pas comprises ni dans les commandes enregistrées ni dans le carnet de commandes en fin d'année.

Source : Airbus

ORGANISATION D’AIRBUS

Intégration des activités d’Airbus

Le 11 juillet 2001, EADS et BAE SYSTEMS ont transféré leurs activités de conception, ingénierie, fabrication et production liées à Airbus, situées en France, en Allemagne, en Espagne et au Royaume-Uni, ainsi que l’ensemble de leurs droits de membres dans le GIE Airbus Industrie (organisé sous forme de groupement d’intérêt économique — « **GIE** »), sous le contrôle commun d’Airbus S.A.S. et sous la direction quotidienne d’une seule et même équipe. Cette équipe de direction est également responsable des activités de marketing et de service après-vente. La justification de cette intégration résidait dans le fait que l’activité d’Airbus, dépassant désormais le cadre du GIE, qui était, d’ailleurs, bien adapté au regroupement des compétences et des ressources dans le but de gagner des parts de marché, requérait une nouvelle structure d’entreprise capable de centraliser la direction de tous les aspects de l’activité.

EADS qui possède une participation de 80 % dans Airbus S.A.S. exerce le contrôle effectif de ses activités, tandis que BAE SYSTEMS, qui détient les 20 % restants, bénéficie de droits minoritaires spécifiques. En effet, certaines décisions stratégiques, telles que les acquisitions et cessions d’un montant de plus de 500 millions de dollars, l’approbation des plans d’affaires à trois ans (mais pas des budgets annuels ni du lancement de nouveaux programmes), ainsi que certaines mesures susceptibles d’entraîner une dilution de la participation de BAE SYSTEMS dans le capital d’Airbus S.A.S. doivent être approuvées à l’unanimité.

BAE SYSTEMS bénéficie d’une option de vente de ses actions Airbus S.A.S. à EADS. Cette option, exerçable à la valeur de marché, sera payable en numéraire ou en actions EADS, tel que décidé par EADS. Toutefois, BAE SYSTEMS a la faculté de demander un paiement en numéraire dans l’hypothèse où il devrait être obtenu des autorisations réglementaires préalables affectant de manière significative l’attribution des actions EADS. Pendant les trois premières années, cette option de vente ne pourra être exercée par BAE SYSTEMS qu’en cas de désaccord relatif à certaines décisions stratégiques ; après cette période de trois ans, elle pourra être exercée sans qu’une telle condition ne doive être remplie. EADS bénéficie d’une option d’achat des actions Airbus S.A.S. détenues par BAE SYSTEMS, exerçable à la valeur de marché, dans le cas d’un changement de contrôle de BAE SYSTEMS et dans certaines circonstances. De même, dans certaines circonstances, BAE SYSTEMS peut demander le rachat de ses actions Airbus S.A.S. par EADS, à la valeur de marché, dans l’hypothèse d’un changement de contrôle de BAE SYSTEMS ou d’EADS.

A compter du 1^{er} janvier 2003, BAE SYSTEMS se verra attribuée un dividende spécial fonction des livraisons d’avions A340-500/600 au-delà d’un seuil convenu. Sur la base des conditions économiques actuelles, ce dividende spécial, indexé sur la croissance future d’Airbus, pourrait être d’un montant non indexé compris entre zéro et 237,5 millions d’euros au cours des 10 prochaines années.

Un comité d’actionnaires comprenant cinq membres nommés par EADS et deux par BAE SYSTEMS prend toutes les décisions d’actionnaires stratégiques relatives à Airbus SAS. Le président de ce comité d’actionnaires d’Airbus S.A.S. est Rainer Hertrich, *Chief Executive Officer* d’EADS. Noël Forgeard, en tant que *Chief Executive Officer* d’Airbus S.A.S., est responsable de la gestion opérationnelle des activités d’Airbus, avec à ses côtés un comité exécutif comprenant jusqu’à dix membres, lui y compris, dont deux membres proposés par BAE SYSTEMS, tous nommés en accord avec le *Chief Executive Officer* d’Airbus S.A.S., par le comité d’actionnaires.

Etant donné sa participation majoritaire au capital d’Airbus S.A.S. et le contrôle conféré par le pacte d’actionnaires relatif à Airbus S.A.S., EADS consolide par intégration globale le nouveau groupe intégré dans ses états financiers depuis le 1^{er} janvier 2001.

OFFRE DE PRODUITS ET SERVICES

Innovations technologiques

L’innovation technologique est au cœur de la stratégie d’Airbus depuis sa création. Bon nombre des innovations qui lui ont donné un net avantage sur la concurrence ont ensuite fait référence dans le secteur aéronautique.

- A300 — L’A300 a été le premier avion commercial bimoteur à fuselage large. Cette caractéristique lui a conféré une réelle supériorité sur les appareils concurrents trimoteurs et quadrimoteurs, en termes de consommation de carburant et de coûts de maintenance, pour les vols court- et moyen-courriers. L’A300 B4, dérivé de la version originale de l’A300, a été également le premier avion commercial gros porteur à recevoir la certification pour un équipage composé de deux personnes, abaissant ainsi les coûts d’exploitation par rapport aux appareils nécessitant un équipage de trois personnes qui constituait la norme de l’époque.

- A310 — L’A310, mis en service en 1983, disposait des premiers écrans numériques de pilotage, utilisant des tubes cathodiques au lieu des affichages mécaniques traditionnels. Ce système a permis de fournir au pilote de meilleurs écrans de navigation et de vol et un dispositif de surveillance de l’avion unique, centralisé et facile d’accès. La mise en place de systèmes automatisés et l’intégration de guidage numérique de vol qui ont encore contribué à améliorer les niveaux de sécurité.

De nouveaux concepts aérodynamiques plus efficaces, comme le profil d’aile supercritique et l’aile transsonique à grand allongement, ont également été introduits sur cet appareil et ont apporté une amélioration significative en matière de consommation de carburant. Les matériaux composites renforcés en fibre de carbone ont été utilisés pour les principales structures, telles que l’empennage et le gouvernail, permettant des économies de poids significatives par rapport à l’aluminium et une capacité utile accrue. L’installation d’un réservoir d’équilibrage dans le stabilisateur horizontal a permis d’accroître notablement les économies pour l’exploitant en optimisant les conditions de vol.

- A320 — En 1988, Airbus a été le premier à mettre en place des commandes de vol électriques (*fly-by-wire*) sur A320, introduisant dans le même temps un manche latéral de pilotage (*side-stick controller*) au lieu de la colonne de commandes traditionnelle. Les calculateurs de contrôle de vol traduisent ces commandes en signaux électriques à destination des vérins de gouverne mobiles et empêchent l’appareil de dépasser la limite du domaine de vol. Par rapport aux commandes de vol mécaniques traditionnelles, cette innovation a permis une meilleure manœuvrabilité de l’appareil, simplifié les opérations grâce aux liaisons numériques avec le système de pilotage automatique et réduit le poids de l’avion. Le concept de commandes de vol électriques se retrouve maintenant sur tous les appareils de la famille A320 et de la famille A330-A340. Les concurrents américains d’Airbus n’ont introduit qu’ultérieurement les commandes de vol électriques sur les appareils civils. En outre, l’A320 fait également un grand usage des matériaux composites, en particulier pour l’empennage horizontal.
- A330-A340 — Cette famille d’appareils à fuselage large comporte quatre modèles qui possèdent une voilure commune aux appareils bimoteurs et quadrimoteurs à cellule identique — un concept unique en son genre qui permet l’optimisation de chaque modèle en fonction des différents besoins du marché. Les très long-courriers A340-A500/600 présentent une voilure plus longue et ont été l’occasion de nouvelles percées technologiques, en faisant appel à des matériaux composites permettant une économie de poids pour la grande structure primaire (la poutre ventrale de 15 m de long et les cloisons de la cabine de pression arrière).
- A380 — Le très gros porteur fera encore progresser des technologies de pointe et permettra d’élargir leur champ d’application. Environ 25 % de la structure de l’avion sera fabriquée à partir de matériaux composites en fibre de carbone et de matériaux métalliques hybrides de pointe, tandis que des techniques de fabrication innovantes telles que le soudage au laser élimineront la boulonnerie, réduiront le poids et renforceront la résistance à l’usure.

Le concept de famille — Communalité à travers la flotte

Les deux familles d’avions d’Airbus incarnent la communalité à travers la flotte. Cette philosophie consiste à adapter un avion de base afin de créer des avions dérivés pour répondre aux besoins de chacun des segments de marché spécifiques. Cette approche signifie que tous les appareils Airbus de nouvelle génération, à l’exclusion des A300/310, partagent la même conception de cockpit, de commandes de vol électriques, ainsi que de caractéristiques de pilotage. Les pilotes peuvent se retrouver aux commandes de n’importe quel avion de la famille Airbus avec un minimum de formation supplémentaire. La qualification croisée des équipages *Cross-Crew Qualification* (« CCQ ») entre les différentes familles d’avions offre aux compagnies aériennes une flexibilité opérationnelle importante.

Cette philosophie de communalité contribue non seulement à réduire les frais de développement, mais permet aussi aux compagnies aériennes de réaliser des économies substantielles en matière de formation des équipages, de pièces détachées, de maintenance et de programmation des vols.

L’étendue du concept de communalité à l’intérieur d’une famille et entre les familles d’avions est une caractéristique unique d’Airbus qui, selon la Direction, constitue un atout concurrentiel durable.

Avions court- et moyen-courriers à fuselage standard : la famille des A320

La famille d’avions à fuselage standard d’Airbus, déclinée à partir de l’A320 (entré en service en 1988 à l’issue d’un programme de développement lancé en 1984) inclut les modèles dérivés A318, A319 et A321, ainsi que l’avion d’affaires Airbus Corporate Jetliner, issu de l’A319 et lancé par Airbus en juin 1997.

Chaque avion de la famille A320 possède le même diamètre de fuselage de 3,96 mètres, plus large que tous les avions concurrents dans cette catégorie. Ceci permet de disposer d'une cabine passagers spacieuse, d'un niveau élevé de confort et d'une capacité de transport en soute supérieure à celle de ses concurrents. La famille A320 est entièrement équipée de commandes de vol électriques, d'un cockpit ergonomique et d'un stabilisateur horizontal en matériau composite à base de fibre de carbone allégé, issu de l'Airbus A310-300. Les concurrents de la famille A320 sont les avions Boeing 737, 757 et 717.

L'A318. L'A318 est une version raccourcie de l'A319 destinée à satisfaire la demande d'avions de 100 à 120 places. L'A318 a effectué son premier vol le 12 janvier 2002 et les premières livraisons sont prévues pour juillet 2003.

Caractéristiques techniques des avions à fuselage standard

<u>Modèle</u>	<u>Entrée en service</u>	<u>Capacité de passagers⁽¹⁾</u>	<u>Autonomie en vol (km)</u>	<u>Longueur (mètres)</u>	<u>Envergure (mètres)</u>
A318	2003 ⁽²⁾	107	6 000	31,4	34,1
A319	1996	124	6 800	33,8	34,1
A320	1988	150	5 550	37,6	34,1
A321	1994	185	5 550	44,5	34,1

(1) Configuration à 2 classes.

(2) Date prévue.

Source : Airbus

Au 31 décembre 2002, Airbus avait reçu 2 958 commandes d'A318, A319, A320 et A321 et livré 1 876 appareils A319, A320 et A321.

Avions court- et moyen-courriers à fuselage large : les A300-A310

Les avions A300-A310 ont été les premiers modèles de la gamme de produits Airbus. Ils sont destinés aux vols court- et moyen-courriers. L'A300, entré en service en 1974, a été le premier bimoteur à fuselage large au monde. Sa version actuelle, l'A300-600, est également disponible sous la forme d'un avion de transport de fret et dans une configuration convertible passagers/transport de fret qu'utilisent déjà Federal Express et UPS.

En 1988, Airbus a lancé l'A300-600R à autonomie de vol étendue, qui est doté du stabilisateur horizontal en matériau composite allégé à base de fibre de carbone développé pour l'A310. L'A310, issu de l'A300, est entré en service en 1983, avec le premier cockpit électronique de l'histoire de l'aviation civile.

Caractéristiques techniques de l'A300-A310

<u>Modèle</u>	<u>Entrée en service</u>	<u>Capacité de passagers⁽²⁾</u>	<u>Autonomie en vol (km)</u>	<u>Longueur (mètres)</u>	<u>Envergure (mètres)</u>
A300	1974	266	7 700	54,1	44,8
A310	1983	220	9 600	46,7	43,9

(1) Inclut toute version de la gamme des A300-A310, avions de transport de fret compris.

(2) Configuration à deux classes.

Source : Airbus

Au 31 décembre 2002, Airbus avait reçu 843 commandes d'A300 et A310 et livré 772 appareils A300 et A310.

Avions moyen- à très long-courriers à fuselage large : la famille des Airbus A330-A340

Airbus a mis au point le bimoteur A330 et le quadrimoteur long-courrier A340 dans le cadre d'un programme conjoint, en utilisant une voilure commune aux deux appareils et en conservant le fuselage large de l'A300-A310 existant, dans le but d'offrir une gamme économique complète de vols moyen- à très long-courriers.

En 1997, Airbus a lancé le développement des dérivés A340-500 à très long-courriers et A340-600 à haute capacité. L'A340-500 doit permettre des liaisons point à point plus nombreuses sur des courriers extrêmement longs. Cet appareil a été ainsi conçu pour permettre des vols sans escale tels que Los Angeles — Singapour ou Chicago — Auckland. L'A340-600 a effectué son premier vol en avril 2001 et les livraisons ont commencé en juillet 2002. Les concurrents de cette famille sont les avions Boeing 767, 777 et 747.

Caractéristiques techniques de l'A330-A340

<u>Modèle⁽¹⁾</u>	<u>Entrée en service</u>	<u>Capacité de passagers</u>	<u>Autonomie en vol (km)</u>	<u>Longueur (mètres)</u>	<u>Envergure (mètres)</u>
A330-200.....	1998	253	12 300	59,0	60,3
A330-300.....	1994	295	10 450	63,7	60,3
A340-200.....	1993	239	14 800	59,4	60,3
A340-300.....	1992	295	13 900	63,7	60,3
A340-500.....	2002	313	16 000	67,8	63,6
A340-600.....	2002	380	14 150	75,3	63,6

(1) Configuration à trois classes.

Source : Airbus

Au 31 décembre 2002, Airbus avait reçu 736 commandes d'A330 et A340 et livré 479 appareils A330 et A340. Le premier A340-600 a été livré à Virgin Atlantic en juillet 2002, suivi par d'autres livraisons à Virgin Atlantic, Cathay Pacific et South African Airways.

Avions très gros porteurs : la famille A380

En 2002, Airbus estimait que le transport aérien de passagers dans le monde devrait enregistrer une croissance soutenue de 4,7 % par an en moyenne sur la période 2000-2020, avec deux tendances opposées : la fragmentation accrue d'une partie du marché, caractérisée par l'émergence de nouveaux marchés, une hausse de la fréquence des vols sur les trajets à faible densité et un contournement des *hubs* ; la concentration du reste du marché avec, pour conséquence, la concentration du trafic de *hub* à *hub* et du trafic dominé par les *hubs* qui caractérisent les réseaux d'alliances. Voir « — Marché ». Après cinq années de pré-développement intensif en collaboration avec les compagnies aériennes, les aéroports et les autorités de tutelle du monde entier, Airbus a mis au point un très gros porteur, l'A380, parfaitement adapté aux besoins du marché unifié dominé par les *hubs*.

Parmi les grandes avancées de ce programme en 2002, figure la mise en chantier des lignes d'assemblage de l'A380 à Toulouse et à Hambourg, dont la construction était déjà bien avancée fin 2002. La production de sous-ensembles a commencé au Royaume-Uni, en Espagne, en France et en Allemagne. En outre, Airbus a satisfait ses besoins de personnel, en recrutant 6 500 collaborateurs, et a sélectionné 95 % des fournisseurs du programme de l'A380.

L'A380 devrait être plus grand que tous les appareils commerciaux de transport de passagers existants, avec une voilure d'une envergure de 79,8 mètres et un fuselage large divisé en trois ponts sur toute la longueur de l'avion et consistant en deux ponts passagers et une soute à bagages. Les dimensions globales de l'avion respectent les limitations de longueur totale et d'envergure fixées à 80 mètres par les aéroports pour être en mesure d'utiliser les pistes et les infrastructures prévues avec un minimum de travaux d'adaptation.

La version de base de l'A380 pourra accueillir 555 passagers répartis en trois classes avec plus d'espace pour chacun d'entre eux, d'où davantage de confort. Elle offrira des performances opérationnelles optimisées avec une autonomie de vol de 14 825 km, une excellente rentabilité et reliera les principaux *hubs* d'Europe, d'Amérique du Nord et d'Asie, ainsi que ceux au sein de l'Asie. Une nouvelle version transport de fret offrant une capacité de charge de 150 tonnes et une autonomie de vol de 10 410 km a été lancée simultanément à la version de transport de passagers de base. Cette version représente une avancée majeure en termes de capacité de charge utile, de volume et d'autonomie de vol par rapport à la version transport de fret du 747, tout en permettant une réduction des coûts opérationnels en tonne/mile de plus de 20 %. L'A380 offrira un degré élevé de communalité d'exploitation avec la gamme existante des appareils d'Airbus de manière à favoriser la qualification croisée (CCQ) et à réduire les frais d'exploitation des flottes Airbus.

Airbus estime la demande de très gros porteurs à environ 1 138 avions entre 2000 et 2020, ce qui représente 270 milliards de dollars, soit 19 % du marché total du transport aérien commercial. 315 de ces appareils seraient dédiés au marché du transport de fret. Airbus entend conquérir 50 % de ce marché. Airbus a lancé le programme de l'A380 en décembre 2000 après s'être assuré de la faisabilité technique de l'appareil, de sa viabilité économique et de l'existence d'une demande suffisante en termes de nombre d'engagements reçus de la part de clients potentiels, de qualité de ces clients potentiels et de répartition géographique. La mise en service de l'A380 est prévue pour 2006.

A fin 2002, Airbus avait reçu un total de 95 commandes fermes de la part de compagnies aériennes mondiales d'importance. Les engagements reçus de la part de clients potentiels de l'A380 doivent faire l'objet de la signature d'accords définitifs. Les contrats d'achat avec Lufthansa, Emirates et Federal Express, portant sur un total de

47 commandes, ont été signés après le 11 septembre, ce qui confirme le niveau élevé et la solidité de la demande pour ce type d'appareils tant pour le transport de passagers que pour le transport de fret.

Le coût de développement du programme A380, que la Direction estime à 10,7 milliards de dollars, couvre d'une part les dépenses de recherche et développement et d'autre part l'outillage requis pour les quatre versions de l'A380. Cette estimation ne comprend pas certains éléments d'infrastructure ni les frais administratifs liés au projet.

La Direction prévoit actuellement de financer le programme en :

- Optimisant les contributions des partenaires au risque, ce qui devrait représenter plus de 3,1 milliards de dollars de coûts non récurrents du projet, sous réserve de l'issue des négociations ; à ce jour, déjà 10 constructeurs ont accepté le principe de participer au développement et à la production de l'A380 en qualité de partenaires au risque ; et en
- Utilisant les avances remboursables des gouvernements, conformément à l'accord bilatéral Etats-Unis / Europe de 1992 et à l'ensemble de la réglementation applicable, que la Direction estime à environ 2,5 milliards de dollars sur la base des hypothèses actuellement retenues ; les gouvernements français, britannique et espagnol se sont déjà engagés et l'Allemagne a donné son accord de principe sur de telles avances. Voir « — Marché — Caractère cyclique du marché et facteurs de développement — Financements publics ».

Ainsi, la part autofinancée par EADS du programme de l'A380 s'élèverait à environ 4,2 milliards de dollars et celle autofinancée par BAE SYSTEMS à environ 1 milliard de dollars.

Lorsqu'elle a décidé de lancer ce programme, la Direction s'est fixée un taux de rendement interne avant impôts de 20 % et un seuil de rentabilité du projet de l'ordre de 250 appareils. Elle est convaincue que les conditions actuellement convenues avec ses clients corroborent les hypothèses de rentabilité retenues.

L'assemblage final de l'A380 s'effectuera à Toulouse, tandis que l'aménagement intérieur et la finition seront réalisés à Hambourg. Les tronçons du fuselage seront fabriqués sur les mêmes sites en France et en Allemagne que ceux sur lesquels ils sont fabriqués pour les avions Airbus existants. Les ailes seront fabriquées au Royaume-Uni, le stabilisateur horizontal et d'autres éléments, en Espagne.

Développement de nouveaux produits : l'A400M

l'A400M

La Direction du Programme Militaire d'Airbus, dirigée par M. Francisco Fernandez qui est également vice-président exécutif en charge de la division Avions de transport militaire conduira la recherche et le développement liés au projet de l'A400M, en qualité de fournisseur externe d'Airbus Military S.A.S. L'avion de transport militaire A400M est décrit au paragraphe « — 4.1.3 Avions de transport militaire — Projet Airbus A400M — Transport militaire lourd ».

ASSET MANAGEMENT

Le département Asset Management d'Airbus a été constitué en 1994 pour gérer et remettre sur le marché des avions de seconde main acquis par Airbus, à l'origine en raison de la faillite de certains de ses clients, et par la suite dans le contexte de certains engagements de rachat. Le département fonctionne avec un effectif dédié et gère une flotte composée d'appareils Airbus de toutes catégories. A travers ses activités, le département Asset Management aide Airbus à répondre plus efficacement aux besoins à moyen et long terme de ses clients en matière de flotte.

Ses principales missions comprennent la gestion commerciale et du risque du portefeuille d'avions de seconde main d'Airbus. La plupart des avions sont mis à la disposition des clients sous forme de vente simple mais certains ne peuvent être proposés que sous la forme de location d'exploitation, en fonction du mode de financement de l'appareil concerné. Malgré une conjoncture difficile en 2002, Airbus Asset Management a géré les opérations de vente et de location portant sur 31 appareils représentatifs de toute la gamme Airbus, dont 12 ont été remis sur le marché pour le compte des Agences de Crédit à l'Exportation Européennes. Fin 2002, le portefeuille d'Airbus Asset Management comprenait 40 avions, soit une réduction nette d'un appareil par rapport à fin 2001. Le département Asset Management propose également une gamme complète de services de support, dont l'assistance à la mise en service, la reconfiguration de l'aménagement intérieur et les visites de maintenance.

FINANCEMENT DES VENTES

Airbus favorise les ventes au comptant et ne conçoit pas le financement des ventes comme un axe de croissance. Airbus reconnaît toutefois la nécessité pour les constructeurs d'aider leurs clients dans le montage financier de l'achat de nouveaux appareils et parfois même, de participer directement à un tel financement. L'accord d'un crédit ou la prise en charge d'un risque sont soumis à un processus de supervision et de contrôle au niveau du groupe, selon des principes très stricts de rigueur et de prudence. Une équipe dédiée au financement des ventes bénéficie d'une expérience accumulée depuis plusieurs décennies en la matière. Lorsque Airbus finance un client, l'appareil financé est généralement nanti, ce qui permet de limiter le risque supporté par Airbus. Les opérations de financement des ventes d'Airbus sont destinées à faciliter le transfert ultérieur du risque à un tiers, prêteur ou loueur. A la lumière de son expérience, la Direction estime que le niveau de protection contre les coûts de défauts de paiement est adapté et cohérent avec les normes et pratiques du secteur du financement aérien. Voir « 5.1.3.3 Politique — Politique de financement des ventes ».

SERVICE CLIENTÈLE

La vocation d'Airbus est d'assister ses clients pour l'exploitation optimale de leur flotte Airbus. Au titre de l'exploitation des avions, le département *Airbus Customer Service*, chapeaute un groupe de support technique et d'ingénierie, une structure de documentation technique, un réseau de centres de formation, des stocks de pièces de rechange ainsi que des équipes détachées auprès des compagnies aériennes clientes. Au travers de cet interlocuteur unique, Airbus vise à satisfaire la totalité des besoins de support de ses clients, avant livraison et en exploitation, particulièrement dans les domaines suivants : (1) ingénierie et support technique, (2) formation et support d'exploitation (3) pièces de rechange.

L'ingénierie et le support technique s'appuient sur des réunions d'informations détaillées sur les installations d'entretien, les outils et les équipements, ainsi que des propositions de réduction des coûts de maintenance par des programmes personnalisés et optimisés en fonction d'un examen approfondi des activités des clients.

Le service d'assistance à la formation et au pilotage comprend un personnel permanent de plus de 200 instructeurs dans le monde entier, qui fournissent une formation accessible et actualisée aux équipages et au personnel au sol. Airbus possède trois principaux centres de formation, l'un à Toulouse en France, un autre à Miami aux Etats-Unis et le dernier à Pékin en Chine. Dans le cadre de ces services, Airbus propose un programme de qualification croisée (CCQ) qui permet aux pilotes de tirer profit du degré élevé de communalité entre les familles d'avions Airbus.

Le département pièces de rechange d'Airbus détient un stock de plus de 130 000 pièces et fournit un réseau de distribution mondial à partir de Hambourg, de Washington D.C., de Singapour et de la Chine. La prestation « **AOG 24** » (destinée à des appareils ne pouvant voler en l'attente d'une pièce) assure l'expédition des pièces de rechange en stock dans les deux heures suivant la réception de la commande. Le département propose également une offre complète de services personnalisés pour les pièces de rechange afin d'offrir aux transporteurs une efficacité maximum en ce qui concerne les visites de maintenance, l'entretien des avions vieillissants et les commandes d'urgence.

PRODUCTION

Répartition du travail

Les avions Airbus sont fabriqués selon un système efficace et flexible qui a permis d'optimiser les compétences spécifiques au cours des trois dernières décennies. Au cours de la phase de construction d'un avion Airbus, chaque tâche (de la conception, la définition et la fabrication à l'assistance produit ou opérationnelle) est attribuée aux différents sites industriels en fonction de leur spécialisation. L'enrichissement et le développement de centres d'excellence, bien qu'hérités du passé, constituent un atout concurrentiel propre au processus de fabrication d'Airbus.

Ingénierie

Les ingénieurs d'Airbus travaillent sur des configurations d'appareils spécifiques comme non-spécifiques proposant des solutions permettant à la société de rester un leader du marché. Utilisant des pratiques de travail innovantes connues sous le nom d'*Airbus Concurrent Engineering* (« **ACE** »), les équipes, quelle que soit leur localisation géographique peuvent travailler ensemble en temps réel.

L'ingénierie de l'innovation est encadrée par 5 Centres de Compétences (« **CoCs** ») qui développent des technologies d'aviation générale et fournissent des configurations fonctionnelles de premier ordre pour des

composants spécifiques d'avions. Les CoCs opèrent de façon transnationale avec la présence d'ingénieurs de chacun des centres sur tous les sites Airbus.

En s'appuyant sur l'expertise des CoCs, les centres d'intégration de l'ingénierie *Engineering Integration Centres* (« EIC ») fournissent une maîtrise opérationnelle pour les équipes de conception d'Airbus, organisée autour des sections de l'appareil. Les équipes de conception, basées en France, en Espagne et au Royaume-Uni réunissent les meilleurs ingénieurs disposant d'une large palette de compétences et d'expertises pour satisfaire les besoins des usines de production et aider à la réalisation des programmes spécifiques d'Airbus.

Les ingénieurs d'Airbus ont également développé des pôles d'experts (« *College of Experts* ») qui regroupent des spécialistes expérimentés de chaque discipline qui proposent leurs conseils et recommandations au plus haut niveau. Cette approche ne se limite pas à fournir des solutions de conception répondant aux plus hautes exigences en matière de qualité et de performance technique mais elle permet également que les connaissances individuelles comme collectives soient diffusées à travers les CoCs.

Au cours des deux dernières années, cette approche a permis d'ouvrir deux centres d'ingénierie, l'un à Wichita (Kansas) aux Etats-Unis et l'autre à Moscou en Russie, lui permettant de puiser dans un vaste creuset réunissant des ingénieurs aéronautiques expérimentés dans ces deux régions du monde. Le centre de Wichita qui a débuté ses activités début 2001 a déjà largement contribué à la conception de la voilure Airbus. Le centre d'ingénierie de Russie, organisé sous la forme d'une joint-venture avec Kaskol a été inauguré fin 2002.

Sites de fabrication

Airbus a établi des centres d'excellence hautement spécialisés, fondés sur les compétences principales de chaque site, dans son domaine d'expertise. Ces centres se situent à Nantes, Meaulte, St. Nazaire et Toulouse en France ; Hambourg, Brême, Nordenham, Varel, Laupheim, Stade et Buxtehude en Allemagne ; Getafe, Illescas et Puerto Real en Espagne ; et Filton et Broughton au Royaume-Uni. En 2002, d'importants investissements ont été consacrés à la construction des sites de production de l'A380 dans toute l'Europe.

Flux de production

La spécialisation des processus de conception et de production a permis d'instaurer un flux de production permettant de fournir les pièces adaptées aux centres d'excellence chargés des composants et des assemblages de base en vue de l'intégration des systèmes et des aménagements intérieurs. Les assemblages de base sont effectués sur divers sites en France, en Allemagne, en Espagne et au Royaume-Uni. Une fois les assemblages de base réalisés, ils sont transportés jusqu'à Toulouse (A300, A320 et famille A330-A340) ou Hambourg (A318-A319-A321) pour assemblage final et livraison, au moyen d'une flotte de cinq super transporteurs Airbus de type A300-AST, appelés « Beluga », spécifiquement conçus pour le réseau de production Airbus. Le délai de production est en moyenne de 8 à 9 mois pour les avions à fuselage standard et de 12 à 15 mois pour les long-courriers à fuselage large.

Adaptabilité aux variations de la demande

Face au repli persistant du marché, Airbus réduit le nombre de livraisons en fonction des modifications des engagements de ses clients. Airbus a ainsi livré 303 appareils en 2002 et espère en livrer 300 autres en 2003. Cependant, tout bouleversement majeur du marché ou dégradation de la situation économique est susceptible d'entraîner une révision à la baisse de ces chiffres.

Pour atteindre ses objectifs de livraisons pour 2003, Airbus a introduit des mesures de réduction des coûts et déclenché différents mécanismes de flexibilité de son processus de fabrication, notamment un système intégré avancé de renseignements sur la situation d'un client ou du marché qui permet d'alerter Airbus en amont, de rapatrier un ensemble de tâches sous-traitées et d'adapter les critères de décisions de sous-traitance. En outre, Airbus exploite la flexibilité de ses effectifs en appliquant des dispositions contractuelles d'horaires modulables et d'heures supplémentaires et en optimisant le recours au travail temporaire et aux contrats à durée déterminée. Cette politique lui permet d'accroître son adaptabilité sans réduire la main d'œuvre qualifiée et expérimentée que la Direction considère comme un atout de la plus haute valeur en vue de soutenir la croissance à long terme.

La flexibilité de la production d'Airbus a été placée au cœur de son organisation, comme axe central de l'expansion de sa capacité au cours de sa montée en cadence lors de l'embellie du marché. Elle se fonde sur les leçons tirées de précédents replis et est unique à Airbus compte tenu de ses gains de parts de marché.

4.1.3 AVIONS DE TRANSPORT MILITAIRE

INTRODUCTION ET PRÉSENTATION

La division Avions de transport militaire (la « **Division ATM** ») fabrique et vend des petits et moyens porteurs de transport militaire. Elle est chargée du développement du projet de gros porteur européen de transport militaire, A400M. En outre, elle produit et commercialise des avions destinés à des missions, dérivés de plates-formes existantes et consacrés à des tâches militaires spécifiques, telles que la surveillance maritime ou la chasse anti-sous-marins. La Division ATM conçoit et fabrique également des éléments d'aérostructure.

La Division ATM a enregistré un chiffre d'affaires consolidé de 524 millions d'euros, soit 2 % du chiffre d'affaires total d'EADS en 2002 et la Direction prévoit que le projet de l'A400M, qui devrait être lancé en 2003, contribuera de façon significative à la croissance du chiffre d'affaires dans le futur.

STRATÉGIE

L'objectif stratégique de la Division ATM est de développer son métier de base afin d'exploiter l'ensemble des technologies d'EADS pour gagner des parts de marché et accroître sa rentabilité. Pour atteindre un tel objectif, la Division ATM a mis en œuvre une politique ciblée, en deux volets, visant à :

- **Consolider sa forte position et répondre à la demande croissante d'avions militaires de transport tactiques, modernes et fiables**

EADS est le numéro un mondial sur les segments des petits et moyens porteurs de transport militaire. Par l'adjonction du gros porteur A400M, EADS entend élargir sa gamme d'appareils de transport militaire tactique, et ainsi capturer un marché ayant un potentiel de remplacement élevé qui, jusqu'à présent, était dominé par Lockheed Martin.

- **Optimiser les capacités d'EADS afin d'en faire un grand fournisseur d'avions de mission**

La Division ATM s'appuie, outre sur ses propres technologies spécialisées, sur celles de la Division DCS, sur la large gamme de plates-formes d'EADS et sur les capacités de conversion de la division Aéronautique afin de promouvoir des avions satisfaisant les besoins spécifiques de ses clients par rapport à une mission donnée.

Préalablement à la création d'EADS, CASA avait déjà développé une expertise de premier plan en matière d'utilisation des matériaux composites pour la fabrication d'aérostructures, ainsi que des procédés d'automatisation de pointe, dont peuvent désormais bénéficier toutes les unités d'EADS.

MARCHÉ

Avions de transport militaire

Les gouvernements et organisations multinationales constituent les principaux clients de la Division ATM sur le marché des avions de transport militaire tactique. Ce marché est composé de trois segments : (1) les avions légers de transport avec une capacité de charge comprise entre une à quatre tonnes, (2) les avions moyens de transport dont la capacité de charge varie de cinq à quatorze tonnes et (3) les avions lourds de transport dotés d'une capacité de charge de quinze tonnes ou plus. Selon une étude menée par le groupe Teal, cabinet de conseil indépendant, spécialiste du secteur aérospatial et de défense, le marché des avions de transport militaire représentera une valeur estimée à 39 milliards de dollars environ au cours des dix prochaines années.

Le transport militaire léger. Il s'agit là d'un secteur mature, qui a diminué de taille du fait du développement économique des pays qui ont les moyens d'acquérir des moyens porteurs. Le CASA C-212 a été le leader historique sur ce segment, avec une part de marché moyenne de 15 % au cours des dix dernières années. Les principaux appareils concurrents du C-212 sont fabriqués par PZL en Pologne, LET en République tchèque et Raytheon aux Etats-Unis.

Le transport militaire moyen. La Direction estime que ce marché continuera de progresser à un rythme modéré. Les modèles d'EADS sont prépondérants sur le marché grâce aux CN-235 et C-295 dont la part de marché moyenne atteint 45 % sur les dix dernières années. Ils sont suivis par des appareils concurrents, le C-27J fabriqué par LMATTS, une société commune d'Alenia et Lockheed et le AN-32 fabriqué par Antonov.

Le transport militaire lourd. Historiquement, ce secteur a toujours été influencé par les décisions politiques et budgétaires des Etats-Unis, d'où la prédominance des constructeurs américains, notamment de Lockheed Martin avec son Hercules C-130. Alors que les Etats-Unis réduisent et modernisent leur flotte existante, les besoins de

renouvellement et d'accroissement de la flotte européenne de transport représentent une opportunité pour le nouvel A400M.

Jusqu'à présent, EADS a choisi de ne pas s'engager sur le segment de marché des très gros porteurs stratégiques, auquel appartient le C-17 de Boeing.

Avions de mission

Selon une étude menée par le groupe Teal, le marché des appareils de mission s'élèvera à un montant estimé à environ 24 milliards de dollars au cours des dix prochaines années. C'est un marché caractérisé par des technologies de pointe et des solutions à forte valeur ajoutée, où les clients affichent des exigences croissantes en termes de recherche de systèmes complets et personnalisés en fonction de leurs besoins opérationnels respectifs. La défense et les combats modernes exigent, de plus en plus, un accès indépendant à l'information sous des formes complexes et sur des théâtres d'opérations variés. Ce phénomène et les besoins encore insatisfaits de l'Europe en matière de défense devraient stimuler la demande à court terme d'avions de mission produits en Europe. Ce marché reste toutefois dominé par les sociétés américaines.

PRODUITS

Avions de transport tactique

C-212 — Transport militaire léger. Le C-212 a été conçu comme un avion simple, fiable et non pressurisé, capable d'opérer à partir de terrains d'atterrissage de fortune et d'accomplir des tâches à la fois civiles et militaires. Le premier modèle de série, le S-100, est entré en service en 1974. Avec une charge utile de 2 950 kg, la nouvelle version du C-212, la Série 400, a été mise sur le marché en 1997. Elle comporte des améliorations telles que de nouveaux procédés avioniques et des moteurs aux performances accrues dans des conditions de forte température extérieure et de haute altitude, comme en matière de décollages et d'atterrissages courts (« **STOL** »). La porte de soute arrière du C-212 offre un accès direct aux véhicules, fret et troupes. Sa configuration peut être modifiée rapidement et facilement, réduisant les temps de rotation. L'avion peut effectuer des largages et des missions de livraison aérienne. Au 31 décembre 2002, 468 C-212 avaient été vendus à 87 opérateurs répartis dans 42 pays.

CN-235 — Transport militaire moyen. Le premier modèle de la famille CN-235, le S-10, est entré en service en 1987. Le dernier modèle de cette gamme, la Série 300, a été lancé en 1998 ; il s'agit d'un avion de nouvelle génération, pressurisé et à double turbopropulseur. Le CN-235-300 est capable de transporter une charge utile maximum de 6 000 kg représentant : (1) 48 parachutistes, (2) 21 civières plus 4 infirmiers, (3) 4 palettes du modèle le plus utilisé pour le fret ou (4) des colis hors gabarit tels que des moteurs d'avions ou pales d'hélicoptères. Les opérations de parachutage peuvent être réalisées soit par les deux portes latérales arrière de l'avion, soit par la rampe arrière. Des variantes du CN-235-300 sont utilisées pour d'autres missions, notamment de patrouille maritime, de guerre électronique et d'opérations de photogrammétrie (relevé topographique). Au 31 décembre 2002, 251 CN-235 avaient été vendus à 33 opérateurs répartis dans 23 pays.

C-295 — Transport militaire moyen. Certifié en 1999, le C-295 adopte la configuration de base du CN-235, avec une cabine allongée qui permet de transporter une capacité de charge supérieure de 50 % à une vitesse plus élevée sur des distances analogues. Le C-295 est équipé d'une avionique embarquée comprenant un tableau de bord électronique et un système de gestion de vol, permettant la navigation tactique, la planification et l'intégration de signaux transmis par plusieurs capteurs. Le CN-235 et le C-295 ont été conçus pour compléter ou remplacer l'Hercules C-130 vieillissant, accomplissant la plupart de leurs missions à un coût opérationnel plus bas et réservant le C-130 pour le transport de chargements plus lourds, ce qui permet d'augmenter sa durée de vie. En 2002, les forces aériennes du Brésil et de Jordanie ont toutes deux sélectionné le C-295 pour des missions de transport militaire moyen. Au 31 décembre 2002, 19 CN-295 avaient été vendus à trois opérateurs.

Projet Airbus A400M — Transport militaire lourd. L'A400M a été conçu pour répondre au cahier des charges du *Future Large Aircraft* (« **FLA** »), défini par sept nations européennes en remplacement de leurs flottes vieillissantes composées d'Hercules C-130 et de Transall C-160. En complément de sa mission de projection militaire intercontinentale rapide et souple, ce nouvel avion a été conçu pour répondre à l'évolution des besoins géopolitiques (notamment l'augmentation du nombre de missions humanitaires et de maintien de la paix).

L'A400M intégrera de nombreuses caractéristiques des avions Airbus existants, dont le pilotage à deux, les commandes de vol électriques et une avionique de pointe. En outre, l'A400M bénéficiera des procédures de maintenance d'Airbus et de son réseau mondial de service après-vente.

Airbus Military est une société par actions simplifiée (S.A.S) de droit français, dédiée au développement, à la fabrication et à la livraison de l'A400M. Le capital d'Airbus Military est à présent détenu à 63,8 % par Airbus SAS,

à 25,5 % par EADS CASA, à 5,1 % par le turc Tusas Aerospace Industries Incorporated, à 4,1 % par la société belge Flabel Corporation NVSA et à 1,5 % par la société portugaise OGMA Industria Aeronautica de Portugal SA. Cette structure d'actionnariat sera modifiée pour refléter les commandes prévues par les pays représentés. Le vice-président exécutif de la Division ATM occupe également les fonctions de président d'Airbus Military, apportant ainsi au programme de l'A400M l'expérience de la Division ATM en matière de gestion de programmes d'avions de transport militaire et son réseau étendu de clients.

Airbus Military sous-traitera à Airbus le pilotage du développement de l'A400M, qui s'exercera par l'intermédiaire d'un bureau central de gestion du programme *Central Program Management Office* (« **CPMO** ») basé à Toulouse, avec le concours supplémentaire de bureaux situés à Madrid. Lors de la phase de production de l'A400M, qui sera placée sous la direction de la Division ATM, le siège du CPMO se trouvera en Espagne.

En décembre 2001, l'Organisation Conjointe en Matière d'Armement (« **OCCAR** ») avait conclu un contrat avec Airbus Military, prévoyant la commande de 196 appareils A400M par huit nations : la Belgique s'est engagée sur huit avions (dont un pour le compte du Luxembourg), la France sur 50, l'Allemagne sur 73, l'Espagne sur 27, la Turquie sur 10, le Royaume-Uni sur 25 et le Portugal sur 3. A présent, la commande prévue d'A400M porte sur un total de 180 appareils, compte tenu de la décision de l'Allemagne de réduire sa commande à 60 appareils pour des raisons budgétaires, ainsi que de celle du Portugal de sortir du programme. Les sept autres signataires de l'OCCAR sont convenus avec Airbus Military d'une augmentation des prix et d'un nouvel échéancier de paiement pour compenser la sous-absorption de charges fixes résultant de la réduction de la commande.

La Direction estime que le programme A400M permettra à EADS d'exploiter ses technologies aéronautiques de premier plan avancées pour pénétrer un marché attrayant, tout en atténuant l'impact des cycles commerciaux auxquels est soumis le marché du transport aérien civil.

Avions de mission

Les avions de mission, qui sont souvent dérivés de plates-formes existantes, sont adaptés à des missions spécifiques, au profit d'une clientèle militaire. Les modifications de la plate-forme requièrent une connaissance approfondie de la cellule de base (*basic airframe*) que seul le constructeur de l'avion possède généralement. Les compétences nécessaires à l'intégration globale des systèmes dans ce type d'avion sont nombreuses, ce qui réduit beaucoup le nombre d'intervenants sur le marché mondial.

En raison de la taille réduite de chacun des marchés domestiques européens et des coûts importants associés au développement d'un avion de mission, ces programmes tendent, en Europe, à être financés et développés sur une base multinationale, en mettant l'accent sur un ensemble de compétences éprouvées. EADS estime que sa forte position en Europe lui permettra d'exploiter certaines opportunités à l'échelle mondiale.

Avions ravitailleurs stratégiques

A moyen terme, EADS a pour objectif de proposer une alternative compétitive au quasi-monopole dont bénéficient actuellement les produits Boeing sur le marché des avions ravitailleurs, ce qui renforcera la capacité de l'Europe à établir des produits de manière indépendante. La Direction estime que le marché des avions ravitailleurs offrira des opportunités intéressantes, les premiers clients potentiels étant l'Allemagne, le Royaume-Uni et l'Australie. EADS, Rolls Royce, Cobham, et Thales se sont associés pour constituer le consortium AirTanker dans le but de répondre à l'appel d'offres du ministère de la Défense britannique dans le cadre de son projet de futur avion ravitailleur stratégique (*Future Strategic Tanker Aircraft* — « **FSTA** »). Constitué sous la forme d'une initiative de financement privé, ce programme vise à remplacer les ravitailleurs VC10 et Tristar vieillissants, actuellement utilisés par la Royal Air Force, par un système fondé sur la famille des appareils long-courriers Airbus. En outre, la Direction considère comme une opportunité de marché le programme KC-X qui vise au remplacement de la flotte vieillissante d'avions ravitailleurs stratégiques des Etats-Unis. Dans sa volonté de conquérir une plus grande part du marché clé des avions ravitailleurs stratégiques, la Division ATM pilote un programme technologique ayant pour objet de développer un nouveau système de ravitaillement en vol utilisant la plate-forme de l'A330.

Plates-formes personnalisées après reconversion

Dans cette catégorie, EADS est à même de fournir des avions de transport logistique tels que les modèles transport de fret d'Airbus, des avions offrant une protection aux responsables de gouvernement comme l'A340 VIP ou encore des adaptations d'avions de combat pour répondre aux besoins des nouvelles missions.

*Surveillance au sol aéroportée (Airborne Ground Surveillance — « **AGS** »)*

Dans le cadre de l'OTAN, la France, l'Allemagne, l'Italie et les Pays-Bas ont manifesté leur intérêt pour le développement d'un système de surveillance au sol aéroportée. La Division ATM pourrait proposer des solutions à partir de la plate-forme de l'Airbus A321, en lui intégrant des systèmes fournis par la Division DCS.

Surveillance maritime aéroportée

La Division ATM peut proposer diverses solutions allant de la surveillance maritime aéroportée à la chasse anti-sous-marins ; celles-ci reposent sur des plates-formes de C-212, CN-235, C-295, d'Alantic ou de P-3 Orion pour lesquelles EADS a déjà développé un système de mission de nouvelle génération à architecture ouverte, dénommé Fully Integrated Tactical System ou FITS. La Division ATM a été retenue pour moderniser cinq avions P3-Orion pour l'armée de l'air espagnole et huit C-212 pour la marine mexicaine. Elle a également été retenue pour la fourniture de quatre C-295 équipés du système FITS aux Emirats Arabes Unis, ainsi que pour la modernisation de neuf P-3 Orion pour l'armée de l'air brésilienne. La sélection de la solution CN-235 MSA pour le programme *Deepwater* des gardes-côtes américains est un important succès commercial pour la Division ATM.

*Alerte avancée aéroportée et surveillance du ciel (Airborne Early Warning and Sky Surveillance — « **AEW** »)*

EADS étudie actuellement la faisabilité commerciale du développement d'un appareil AEW équipé d'un radar de pointe à module actif. Ce projet permettrait à EADS de fournir une nouvelle génération d'appareils AEW très performants, à des coûts d'exploitation réduits par rapport aux modèles actuels. EADS estime que ces systèmes AEW pourraient être proposés sur différentes plates-formes dans le futur.

PRODUCTION

Le C-212, le CN-235 et le C-295 sont fabriqués dans l'usine située au sein de l'aéroport San Pablo de Séville. La Direction prévoit que l'assemblage final de l'A400M ait lieu sur ce même site, tandis que d'autres centres d'excellence Airbus en Europe fourniront des tronçons et sous-tronçons en fonction de leurs compétences respectives.

4.1.4 AÉRONAUTIQUE

INTRODUCTION ET PRÉSENTATION

La division Aéronautique regroupe de nombreuses activités aéronautiques civiles et militaires, parmi lesquelles les hélicoptères, les avions de combat, l'aviation régionale et légère, et la reconversion et la maintenance d'appareils. La division Aéronautique participe également à la fabrication d'aérostructures pour Airbus. La Direction estime que la combinaison de programmes civils et militaires récents et plus anciens constitue un moyen efficace d'assurer des résultats positifs et réguliers sur des marchés sujets à une demande cyclique ou fluctuante. En 2002, cette division a enregistré un chiffre d'affaires consolidé de 5,3 milliards d'euros, soit 17 % du total du chiffre d'affaires consolidé d'EADS.

Par sa filiale Eurocopter, EADS est l'un des premiers constructeurs mondiaux d'hélicoptères et occupe le premier rang sur le marché des hélicoptères civils et militaires en Europe. La Direction prévoit une hausse sensible du chiffre d'affaires militaire d'Eurocopter pour plusieurs raisons : le démarrage des livraisons de l'hélicoptère de combat Tigre, l'importance du carnet de commandes d'hélicoptères de transport militaire NH90, destinés à plusieurs gouvernements européens et la demande croissante sur les marchés d'exportation militaires et paramilitaires.

Disposant de la plus grande participation dans le programme Eurofighter et forte de sa participation dans Dassault Aviation (Voir « — 4.1.7 Participations — Dassault Aviation »), EADS dispose des atouts clés pour devenir l'un des premiers fournisseurs d'appareils de combat haute gamme.

Outre Eurocopter et Eurofighter, la division Aéronautique tient un rôle important dans l'aviation régionale de transport (ATR), l'aviation légère (EADS Socata), la reconversion d'avions et les services techniques (EFW et EADS Sogerma Services), ainsi que dans les aérostructures.

STRATÉGIE

La stratégie de la division Aéronautique vise à développer les activités dont la Direction considère qu'elles présentent un potentiel soutenu pour assurer la pérennité de la croissance future :

- **Développer et exploiter la demande d'appareils Eurofighter et d'hélicoptères militaires à l'exportation**

EADS cherche à optimiser sa participation de 46 % dans le consortium qui a développé l'avion de combat polyvalent Eurofighter. La stratégie de la division Aéronautique vise : (1) à atteindre rapidement un niveau d'efficacité et de qualité élevé dans la production des Eurofighter et (2) à moyen terme, à pénétrer le marché d'exportation accessible (hors Etats-Unis) pour ce type d'appareils, dont la Direction estime que le programme Eurofighter pourrait capturer jusqu'à 30 %. EADS exploitera également les opportunités de croissance sur le marché d'exportation d'hélicoptères militaires en s'appuyant sur les premiers succès déjà remportés par le Tigre et le NH90 en Australie et dans les pays nordiques.

- **Consolider sa position de leader sur le marché des hélicoptères civils**

La division Aéronautique ayant renouvelé sa gamme très complète d'hélicoptères civils modernes, améliorera sa productivité dans ce secteur, en particulier par l'exploitation des synergies entre ses activités civiles et militaires. Les services après-vente représentant une source de revenus importante et un élément de valeur essentiel pour les clients, la division Aéronautique poursuivra le renforcement de son réseau de marketing, de distribution et d'assistance, qui fournit déjà ses services à quelques 9 000 hélicoptères Eurocopter et 2 180 opérateurs dans le monde.

- **S'appuyer sur le rôle de constructeur (« OEM ») d'EADS pour tirer parti des marchés en croissance régulière de la reconversion d'appareils et du service après-vente**

La division Aéronautique, en exploitant la connaissance approfondie détenue par EADS des avions Airbus et ses relations privilégiées avec les clients d'Airbus, continue de développer ses activités de reconversion et de maintenance des appareils Airbus. EFW offre la seule solution OEM en vue de la reconversion des appareils de transport de passagers Airbus existants en avions de transport de fret. En outre, la division Aéronautique tire parti de la solidité de sa position en maintenance industrielle pour les forces aériennes, pour y diversifier ses services en y incluant la formation et en se développant tout au long de la chaîne de valeur du support logistique.

EUROCOPTER

PRÉSENTATION

Eurocopter est l'un des principaux constructeurs au monde d'hélicoptères disposant d'une gamme très large d'hélicoptères civils et militaires. En 2002, Eurocopter s'est octroyé 65 % du marché mondial des hélicoptères civils et 17 % du marché à l'exportation des hélicoptères militaires. Au travers de ses activités de fabrication et de maintenance d'hélicoptères, ainsi que par sa contribution à l'activité aérostructures, Eurocopter a réalisé 47 % du chiffre d'affaires total de la division Aéronautique en 2002.

MARCHÉ

En 2002, la valeur des hélicoptères livrés dans le monde a été estimée à plus de 7 milliards d'euros, un chiffre qui, selon la Direction, devrait atteindre 10 milliards d'euros d'ici 2010. D'après une étude réalisée par le groupe Teal en 2002, 4 570 hélicoptères civils et 4 667 hélicoptères militaires devraient être fabriqués dans le monde entre 2002 et 2011. Ces chiffres prévisionnels dépendent largement, tout particulièrement pour le segment militaire, de l'évolution future des grands programmes américains de développement, tels que les hélicoptères V-22 Osprey et le Comanche RAH-66.

La demande de nouveaux hélicoptères militaires est principalement motivée par des considérations budgétaires et stratégiques, ainsi que par le besoin de remplacer une flotte vieillissante. La Direction estime que l'âge avancé de la flotte en service, l'émergence d'une nouvelle génération d'hélicoptères équipés de systèmes intégrés à haute technologie et la généralisation de l'utilisation d'appareils de combat dans de nombreuses forces armées nationales contribueront à stimuler la demande d'hélicoptères militaires dans les prochaines années. Cette tendance a été confirmée par l'augmentation des programmes militaires à grande échelle constatée en 2001 et 2002, tels que ceux développés par l'Australie, le Brésil et l'Indonésie, ainsi que dans le cadre du projet *Nordics Standard Helicopter Project*. La demande militaire a toujours été soumise à d'importantes variations d'une année sur l'autre en raison de l'évolution des considérations stratégiques.

Les hélicoptères militaires, qui sont, généralement, de taille plus importante et dotés de systèmes plus sophistiqués que les hélicoptères commerciaux, ont représenté 78 % de la valeur totale des livraisons en 2002 ; cette proportion pourrait passer à 85 % d'ici la fin de la décennie. En 2002, 70 % des hélicoptères militaires en commande relevaient des segments à forte valeur que représentent les hélicoptères de combat et les hélicoptères lourds.

Le segment militaire, très concurrentiel, se caractérise par des difficultés d'accès aux appels d'offres nationaux par les fabricants étrangers, allant parfois jusqu'à empêcher *de facto* les importations. De ce fait, la part du marché mondial des hélicoptères militaires détenue par Eurocopter dans le passé a été relativement limitée. L'arrivée sur le marché du Tigre et du NH90 est susceptible de la faire augmenter à l'avenir.

Sur le segment militaire, les principaux concurrents d'Eurocopter sont les quatre grands constructeurs d'hélicoptères présents sur le marché mondial, Agusta-Westland en Europe et les trois américains, Bell Helicopter, Boeing et Sikorsky. En outre, un certain nombre de constructeurs domestiques se concurrencent sur leur seul marché national.

Les hélicoptères vendus au secteur civil sont utilisés pour le transport de dirigeants d'entreprises, l'exploitation pétrolière offshore, ainsi que pour diverses applications destinées aux secteurs commercial et para public comme les garde-côtes, la police, les services d'assistance médicale et les pompiers. La Direction estime que la valeur des livraisons d'hélicoptères civils va progresser à un taux moyen de 3 % sur les dix prochaines années. Les données de marché indiquent que les livraisons mondiales d'hélicoptères civils se sont maintenues à 495 appareils en 2002.

Sur le marché civil, le principal concurrent d'Eurocopter au plan mondial est l'américain Bell Helicopter, division de Textron Inc. Le segment des hélicoptères civils est relativement concentré, la part cumulée d'Eurocopter et Bell Helicopter représentant environ 75 % du total des ventes d'hélicoptères civils en 2002.

OFFRE DE PRODUITS ET SERVICES

Produits existants

La Direction estime qu'Eurocopter offre actuellement la gamme d'hélicoptères la plus complète et la plus moderne, couvrant plus de 85 % du marché civil et militaire global. La gamme de produits d'Eurocopter comprend des hélicoptères légers monomoteurs, des bimoteurs légers, des appareils moyens et des hélicoptères moyens-lourds. La gamme de produits d'Eurocopter repose sur une série de plates-formes de nouvelle génération, conçues pour être adaptables à des applications tant militaires que civiles. Le tableau ci-dessous présente la gamme de produits d'Eurocopter à l'heure actuelle.

<u>Type d'hélicoptère</u>	<u>Utilisations courantes</u>	<u>Date d'entrée en service</u>
Monomoteurs légers		
<i>EC120</i>	Entreprises/privé	1998
Monomoteurs		
<i>AS350</i>	Services publics, forces de l'ordre, Entreprises/Privé	1975
<i>EC130</i>	navette, tourisme, exploitation pétrolière offshore, entreprises/privé	2001
Bimoteurs légers		
<i>AS355N</i>	Parapublic*, services publics, entreprises/privé	1988
<i>EC135</i>	Assistance médicale d'urgence, parapublic*	1996
<i>EC145</i>	Assistance médicale d'urgence, parapublic*, navettes	2002
Appareils moyens		
<i>Dauphin</i>	Exploitation pétrolière offshore, parapublic*	1977
<i>EC135</i>	Entreprises/privé, exploitation pétrolière offshore, parapublic*, navettes	1999
Appareils moyens-lourds		
<i>Super Puma/Cougar</i>	Exploitation pétrolière offshore, navettes	1980
<i>MK II</i>	Exploitation pétrolière offshore, navettes	1993

(*) Le parapublic regroupe les forces de police, les pompiers, les services de douane, les garde-côtes et les services publics d'assistance médicale d'urgence.

Produits en cours de développement

Les programmes de développement en cours sur le segment militaire comprennent : (1) le NH90, hélicoptère de transport militaire décliné en plusieurs versions : tactiques, navales ainsi que de recherche et de sauvetage de combat, (2) l'hélicoptère de combat Tigre et (3) l'EC725, le tout dernier membre de la famille Cougar.

Le NH90. Le NH90 a été développé comme un hélicoptère multi-rôles adapté à la fois au transport tactique et à la marine. Le projet, principalement financé par les gouvernements français, allemand, italien et néerlandais, a été développé conjointement par Eurocopter, Agusta en Italie et Fokker Services aux Pays-Bas, en tant que partenaires communs au sein de la structure NHI (Nato Helicopter Industries), au prorata direct des engagements d'achat exprimés par chacun de ces pays. NHI est détenue à 62,5 % par Eurocopter. Les besoins confirmés de NH90 portent sur 305 appareils, plus 72 options. La production du premier lot de 243 hélicoptères, assortie d'une option sur 55 appareils supplémentaires, destiné aux quatre pays partenaires, a démarré en 2000 et les premières livraisons sont prévues fin 2004. En 2001, une commande de 10 appareils supplémentaires a été passée par le Portugal, tandis que la Finlande, la Suède et la Norvège ont conjointement choisi le NH90, en passant des commandes fermes pour 52 appareils et 17 options ; 38 de ces commandes fermes sont comptabilisées dans le carnet de commandes de 2001 et 14 dans celui de 2002. Ces premiers succès confirment le potentiel important du NH90 à l'export en tant que plate-forme militaire qui pourrait avoir des applications civiles dans le futur.

Le Tigre. En 1987, les gouvernements français et allemand ont lancé le programme de développement de l'hélicoptère de combat Tigre. Le développement est en voie d'achèvement, avec deux modèles conçus autour de la même cellule de base, une version antichar et une version appui-protection. Le premier modèle sera construit pour les forces armées françaises et allemandes, tandis que le second sera fourni à l'armée française seule. Les besoins totaux ont été confirmés à hauteur de 215 appareils pour la France et 182 pour l'Allemagne. Les livraisons faisant suite à la commande initiale de 160 appareils sont prévues pour démarrer début 2003. En 2002, un contrat portant sur 22 hélicoptères de combat Tigre a été signé avec le ministère australien de la Défense. Le Tigre est également en lice en Espagne où une décision est attendue pour le premier trimestre 2003.

Au cours des dernières années, Eurocopter a investi dans le renouvellement de sa gamme de produits civils, en améliorant sa position concurrentielle sur ce segment jusqu'à détenir actuellement une part de marché mondiale supérieure à 50 %. Eurocopter a commercialisé avec succès, sur les marchés internationaux, des produits récemment développés comme l'EC120, appareil léger monomoteur, et l'EC135, bimoteur léger. Il a également réussi la modernisation d'appareils tels que l'EC155, dernière évolution du Dauphin, dans la catégorie des appareils moyens, et l'EC145, hélicoptère léger dérivé du BK117. Les livraisons de l'EC130, tout dernier monomoteur de la famille Ecureuil, ont débuté en 2001.

Les activités de développement ont représenté 13 % du chiffre d'affaires total d'Eurocopter en 2002. Ces montants résultent principalement des programmes de développement du Tigre et du NH90, qui s'appuient sur des financements externes.

Service après-vente

Au 31 décembre 2002, les appareils Eurocopter constituaient le second parc mondial, avec environ 9 000 hélicoptères en service. En conséquence, les activités de service à la clientèle ont représenté 35 % du chiffre d'affaires d'Eurocopter en 2002. Ces activités se composent principalement de services de formation, maintenance, réparation et fourniture de pièces détachées. Afin de fournir un service mondial efficace, Eurocopter a mis en place un réseau international de services au travers de ses filiales, distributeurs agréés et centres de services. Par ailleurs, afin d'étendre la gamme de services proposés aux clients, Eurocopter et Thales ont conjointement créé HELISIM, un centre d'entraînement au pilotage d'hélicoptère qui a ouvert en 2002.

CLIENTS ET MARKETING

Les principaux clients militaires d'Eurocopter sont les gouvernements des pays européens, suivis par des clients d'Asie et du Moyen-Orient. La pénétration du marché civil et parapublic par Eurocopter est bien répartie dans le monde ; sa pénétration du marché civil et parapublic en Europe, aux Etats-Unis et au Canada lui confère une place de premier plan parmi les constructeurs sur ces marchés.

La stratégie d'exportation d'Eurocopter repose sur un vaste réseau international, actuellement constitué de 15 filiales étrangères et complété par un réseau de distributeurs agréés et de centres de service s'adressant au plus grand nombre de clients potentiels.

En outre, Eurocopter a développé son savoir-faire en matière de production sous licence, de coproduction et de sous-traitance. Des relations ont été développées avec des partenaires industriels et des fournisseurs dans plus de 35 pays.

Environ 2 180 opérateurs du monde entier utilisent actuellement des hélicoptères Eurocopter ; il s'agit là d'une base importante pour les activités de services à la clientèle. 90 % des clients d'Eurocopter disposent d'une flotte comprenant entre un et cinq hélicoptères.

L'adaptabilité et la fiabilité des produits Eurocopter en font une solution de premier choix pour les clients les plus importants. Les garde-côtes américains (*United States Coast Guard*) exploitent 95 hélicoptères Dauphin ; les plus grands opérateurs offshore (*Norwegian Helicopter Services* et *PHI*) utilisent des hélicoptères Eurocopter pour le transport de passagers et les activités pétrolières offshore. Sur le marché de l'assistance médicale d'urgence, les hélicoptères Eurocopter dominent la flotte de grands opérateurs tels que *Rocky Mountain Helicopter* aux Etats-Unis et *ADAC* en Allemagne. Des services parapublics, tels que la police et les forces armées, très exigeants au niveau de la qualité de service, accordent leur confiance aux produits Eurocopter.

PRODUCTION

Les activités de production d'Eurocopter sont assurées par quatre sites principaux, deux en France et deux en Allemagne. Les sites français se trouvent à Marignane dans le sud de la France et à La Courneuve, près de Paris. Les sites allemands sont installés à Donauwörth et Ottobrunn, près de Munich.

Les ouvertures récentes d'une usine d'assemblage final de l'AS350 au Mississippi (ciblant le secteur parapublic aux Etats-Unis) et d'une usine d'assemblage final du Tigre en Australie (en liaison avec le développement d'une version spécifique à ce pays dans le cadre du programme AIR 87) reflètent la stratégie commerciale développée par Eurocopter qui cherche à accroître sa présence dans ces pays stratégiques.

AVIATION MILITAIRE

PRÉSENTATION

L'activité Aviation militaire de la division Aéronautique est centrée sur le développement et la fabrication de l'avion de combat Eurofighter, la maintenance et la reconversion des avions de combat, ainsi que la construction des aérostructures Airbus. En outre, la branche Aviation militaire est également en charge du développement et de la construction d'appareils légers, de combat, d'entraînement et affectés à des missions spéciales. En 2002, l'activité Aviation militaire a représenté 28 % du chiffre d'affaires total de la division Aéronautique.

Eurofighter

L'Eurofighter (appelé « Typhoon » à l'exportation hors d'Europe) est un avion de combat multi-fonctions à haute performance, ayant pour mission d'assurer une supériorité aérienne dans des scénarios de combat complexes. Cet appareil est parfaitement compatible avec les armements les plus récents de l'OTAN. Ce programme est entré en phase d'industrialisation en janvier 1998. L'Eurofighter est destiné à améliorer l'efficacité des forces aériennes grâce à une plate-forme unique, dotée de capacités d'interception supersoniques au-delà du champ visuel, de fonctions de combat rapproché subsonique, d'interdiction aérienne et d'appui au sol, de suppression de défense aérienne et d'attaque maritime. Les spécifications tactiques des avions incluent diverses capacités : missions tous temps, décollages et atterrissages courts, grande capacité de résistance, taux d'utilisation élevés et enfin indépendance vis-à-vis des équipements externes au sol (autonomie).

Eurofighter Jagdflugzeug GmbH (« **Eurofighter GmbH** ») est la société responsable du programme Eurofighter. Les actions de cette société sont actuellement détenues par EADS (46 %), BAE SYSTEMS (33 %) et Alenia Aerospazio, une division de Finmeccanica en Italie (« **Alenia** ») (21 %).

En janvier 1998, la NETMA (NATO Eurofighter and Tornado Management Agency) a signé un contrat-cadre avec le consortium Eurofighter portant sur 620 appareils : 232 pour le Royaume-Uni (et 65 options), 180 pour l'Allemagne, 121 pour l'Italie (et 9 options), 87 pour l'Espagne (et 16 options). Ce contrat-cadre fixe un prix maximum pour l'ensemble du programme et prévoit également que les avenants de production doivent être octroyés en trois tranches, chacune d'entre elles à un prix fixe dégressif par rapport à la tranche précédente. La NETMA est une agence officielle de l'OTAN qui traite directement avec le consortium Eurofighter GmbH.

La livraison de la première tranche de 148 avions est prévue entre 2003 et 2005. La production devrait se poursuivre jusqu'en 2015, à raison de 52 appareils par an à compter de 2004.

L'Eurofighter a été conçu pour permettre des améliorations en fonction de l'évolution de l'avionique et des systèmes d'armes, et prolonger ainsi la durée de vie des appareils.

Marché et clientèle des appareils de combat

Le marché mondial des avions de combat est alimenté par deux grands fournisseurs américains, ainsi que par plusieurs concurrents européens et russes de taille plus réduite.

L'acquisition par les ministères de la Défense d'avions de combat est planifiée en fonction des besoins stratégiques (de défense aérienne et/ou des capacités d'attaque), ainsi qu'en fonction de contraintes politiques et budgétaires, en particulier depuis la fin de la guerre froide.

Les principaux avions de combat actuellement en concurrence sur le marché mondial sont les suivants :

<u>Constructeur</u>	<u>Type d'avion</u>	<u>Date de première livraison</u>
Etats-Unis		
Boeing (McDonnell Douglas).....	F-15 (<i>Eagle</i>)	1973
Lockheed Martin	F-16	1976
Boeing (McDonnell Douglas).....	F/A-18 (<i>Hornet</i>)	1980
Boeing.....	F/A-18 (<i>Super Hornet</i>)	1997
Mitsubishi/Lockheed Martin.....	F-2	2000
Boeing/Lockheed Martin.....	F-22 (<i>Raptor</i>)	2003 ⁽¹⁾
Lockheed Martin	F-35 (<i>Joint Strike Fighter</i>)	2009 ⁽¹⁾
Europe		
Dassault Aviation	Mirage 2000	1983
Saab.....	Gripen	1993
Dassault Aviation	Rafale	2000
Consortium Eurofighter	Eurofighter (<i>Typhoon</i>)	2003 ⁽¹⁾
Russie		
VPK/MAPO	MiG-29	1983
Sukhoi	Su-27 Series	1986

(1) Date de livraison prévue.

D'après le groupe Teal, le prix « *fly-away* » des avions de combat, selon le modèle et les spécifications, oscille entre 30 et 100 millions de dollars ; les principaux sous-systèmes constitutifs d'un avion de combat — structure, moteur(s), systèmes et équipements — représentent, chacun, un tiers environ de ce coût total unitaire. Le groupe

Teal estime le marché mondial des avions de combat à 140 milliards de dollars pour la période 2002-2011 et en attribue une part de 21 % à Eurofighter.

Le consortium Eurofighter a pour objectif de conquérir jusqu'à 50 % du marché total des avions de combat à l'export, estimé à 800 appareils sur les 30 prochaines années et d'une valeur supérieure à 50 milliards d'euros. Eurofighter a déjà été retenu en Grèce et en Autriche tandis que de nouvelles opportunités à l'exportation ont été identifiées en Europe, au Moyen-Orient et en Asie.

Production de l'Eurofighter

La charge de production industrielle se répartit comme suit entre chacun des partenaires du consortium Eurofighter : 43 % pour EADS, 37,5 % pour BAE SYSTEMS et 19,5 % pour Alenia, reflétant ainsi le nombre d'avions commandés. EADS est chargée du fuselage central, des systèmes de commandes de vol, de la fabrication de l'aile droite et des bords de bord d'attaque, ainsi que de l'assemblage final des 180 avions destinés à l'armée allemande et des 87 appareils commandés par les forces armées espagnoles. Eurofighter est un programme dans lequel chaque élément est fabriqué par une source unique, sans doublon de responsabilités, ni au niveau de la conception ni à celui de la production, ce qui permet de rationaliser efficacement les coûts du programme. L'assemblage final de l'Eurofighter a lieu dans chacun des pays partenaires : à Manching en Allemagne, à Getafe en Espagne, à Warton au Royaume-Uni et à Turin en Italie.

Développement futur du programme de l'avion de combat européen

La Direction estime que le succès du programme de l'avion de combat européen de prochaine génération passe par un développement en collaboration avec les concurrents européens d'EADS. Dans le cadre du programme d'acquisition technologique européen (*European Technology Acquisition Program* — « ETAP »), les principaux fournisseurs européens du secteur de la défense visent à identifier les moyens d'associer leurs technologies et leurs savoir-faire respectifs afin d'atteindre cet objectif.

Avions légers d'entraînement, de combat et affectés à des missions spéciales

La Direction estime qu'il existe un important marché potentiel des avions d'entraînement et de combat légers. Ce secteur doit faire face à une très forte concurrence, avec notamment BAE SYSTEMS (Hawk), KAI/Lockheed Martin (T-50) et AerMacchi (AM-346).

Grâce à son équipe d'entraînement de pointe des pilotes à l'échelle européenne, EADS est bien placée pour assurer la formation des pilotes des forces aériennes des douze pays participants. Le MAKO, avion d'entraînement à haute performance équipé de systèmes sophistiqués, actuellement en phase de définition au sein d'EADS, est conçu comme une solution optimale pour ce type d'entraînement.

Sur le segment des appareils affectés à des missions spéciales, le programme de remplacement MPA est destiné à offrir une solution de substitution au Bréguet Atlantic des forces navales allemandes et italiennes, auxquelles EADS/Alenia ont soumis une proposition en 2002 sur la base de l'Airbus A321.

Reconversion des appareils militaires et services techniques

La Direction estime que la modernisation des avions militaires représente une opportunité commerciale importante en termes de croissance et de rentabilité durable. Tout en fournissant à la clientèle existante des services après-vente rentables, la modernisation des avions permet d'accéder de nouveaux marchés à l'export en vue de ventes de futures d'appareils de tous types, militaires ou commerciaux. La modernisation des avions militaires est particulièrement intéressante pour des pays dont les budgets de défense sont limités, notamment les pays d'Europe de l'Est, d'Amérique latine, d'Afrique du Nord et de certaines régions d'Asie. Pour ces pays, l'achat de nouveaux appareils multi-fonctions étant impossible pour des raisons politiques ou économiques, la modernisation des avions existants se présente comme l'alternative la plus intéressante au plan économique.

EADS s'est dotée d'une véritable expertise dans le domaine de la reconversion et de la modernisation des avions militaires, dans le cadre de programmes tels que Tornado, F-4 Phantom, F-18, F-5, MiG-29, Mirage F-1, C101 Aviojet, Harrier AV-8B, E-3A AWACS, P-3A Orion, C-160 Transall et Breguet Atlantic 1. L'expertise ainsi acquise sera un atout majeur pour conquérir de nouveaux marchés, notamment dans le cadre de la modernisation des forces aériennes d'Europe centrale et des futurs contrats de maintenance pour l'Eurofighter.

La complémentarité de ses compétences et de son expérience acquise au sein de nombreux programmes d'aviation militaire, y compris avec la fabrication des principaux éléments d'aérostructure pour l'intégralité de la famille

Airbus, permet à EADS d'offrir une large gamme de produits à une base de clientèle élargie et d'améliorer les perspectives sur les marchés d'exportation.

AVIATION REGIONALE — ATR

PRÉSENTATION

ATR est l'un des leaders mondiaux du marché aéronautique régional des appareils à turbo-propulsion de 40 à 70 sièges. En 2001, EADS et Alenia ont décidé de passer de la structure initiale du consortium ATR à la création d'une nouvelle société, ATR Integrated. Après avoir apporté leur participation et certains actifs industriels dédiés au consortium ATR en 2001, EADS et Alenia disposent chacune d'une participation de 50 % dans ATR Integrated. La nouvelle structure a pour objet de mieux répondre aux besoins du marché, d'optimiser la répartition des ressources et, en dernier lieu, de réduire les coûts de fabrication et d'exploitation. La participation de 50 % détenue par EADS dans ATR Integrated a contribué à hauteur de 7 % au chiffre d'affaires total de la division Aéronautique en 2002.

MARCHÉ

L'industrie aéronautique régionale a connu un mouvement de concentration ces dernières années. Au cours des années 1990, un certain nombre de constructeurs ont fusionné, cessé toute activité ou arrêté la production d'appareils régionaux. Des acteurs tels que BAE Jetstream, Beechcraft, Fokker, Saab et Shorts se sont ainsi retirés du marché. Au 31 décembre 2002, le marché mondial des appareils à turbo-propulsion de 40 à 70 sièges toujours en production était dominé par deux fabricants : ATR qui représente 50 % des commandes cumulées et le canadien Bombardier qui en représente également 50 %. En 2002, ATR a ainsi enregistré 11 commandes d'appareils neufs et 35 d'appareils de seconde main et elle a livré 19 nouveaux appareils.

OFFRE DE PRODUITS ET SERVICES

Séries ATR 42 et ATR 72. Après l'entrée en service de l'ATR 42 en 1985, ATR a développé une famille d'avions bimoteurs à turbo-propulsion avec ailes surélevées, destinés au marché du transport de passagers sur des appareils de 40 à 70 places. Ces avions permettent d'assurer une efficacité optimale, une souplesse opérationnelle, ainsi qu'un niveau de confort élevé. En 1996, ATR a lancé une nouvelle génération d'appareils, les ATR 72-500 et ATR 42-500, afin de répondre à la demande croissante de confort et de performance exprimée par les opérateurs. Comme Airbus, la gamme ATR est fondée sur le concept de famille, permettant de générer des économies en termes de formation, de maintenance, de fourniture de pièces détachées et de qualification croisée des équipages.

Avec un total cumulé de 370 appareils, la gamme ATR 42 est celle qui s'est le mieux vendue sur son segment de marché (appareils à turbo-propulsion de 50 sièges) au 31 décembre 2002. A cette même date, le nombre cumulé de commandes d'appareils de la série ATR 72 atteignait 306 unités.

Service à la clientèle. ATR a mis en place un réseau mondial d'assistance à la clientèle destiné à assurer la maintenance des avions au cours de leur durée de vie. Ce réseau est composé de centres de services et de magasins de pièces détachées, situés à Toulouse, dans les environs de Washington D.C. et à Singapour. La mise en œuvre de l'accord de coopération conclu avec EMBRAER en 2001 pour la création d'AEROCHAIN, un marché électronique destiné à développer les services de support dans tous les domaines de l'exploitation aérienne (formation, pièces détachées, documentations techniques et prévisions de maintenance) a débuté en 2002.

ATR Asset Management. Conformément aux usages du secteur, une part significative des commandes reçues par ATR est subordonnée à l'aide au financement qu'elle est susceptible d'apporter sous forme de location ou de garanties de remboursements d'emprunts. La division ATR Asset Management gère le risque qui résulte de ces opérations et répond à la demande croissante d'appareils de seconde main. En participant au placement et au financement des avions de seconde main ou en fin de bail, ATR Asset Management a permis d'élargir la base de clientèle, notamment dans les pays émergents, en fournissant des appareils remis en état à des prix intéressants, tout en contribuant à soutenir la valeur résiduelle de ces appareils. Par le passé, certains opérateurs satisfaits de leur exploitation d'ATR de seconde main ont ensuite acquis des ATR neufs. Les avions rachetés restent généralement immobilisés pendant une période d'environ cinq mois afin d'être remis en état et revendus ou loués, en fonction des conditions du marché. ATR a mené avec succès sa stratégie visant à la réduction continue de son concours de financements-clients.

PRODUCTION

Les locaux d'ATR sont situés à proximité de Naples (Italie), à Saint-Nazaire et à Saint-Martin, près de l'aéroport de Toulouse, en France. L'assemblage final, les vols d'essai, la certification et les livraisons se déroulent sur le site de

Toulouse. ATR sous-traite certaines de ses fonctions à la division Airbus, notamment la conception et la fabrication des ailes, les essais en vol et le support informatique.

AVIATION LEGERE

EADS SOCATA

EADS Socata fabrique une gamme d'appareils légers destinés à l'aéronautique civile privée et participe également à la sous-traitance d'aérostructures, ainsi qu'à la production de matériaux et de tronçons pour les autres activités d'EADS, notamment d'Airbus. Dans sa branche aviation légère, EADS Socata a développé, au cours des 20 dernières années, une gamme d'avions équipés de moteurs à piston, la famille des TB, ainsi qu'un appareil pressurisé à turbo-propulsion, le TBM 700. Ces appareils de nouvelle génération sont concurrents de produits dérivés de modèles datant des années 1950. De nombreux appareils en service sur le segment de l'aviation légère approchent actuellement de la fin de leur durée de vie. En raison de l'accueil favorable que ses produits ont reçu sur le marché, en particulier aux Etats-Unis, EADS Socata a accéléré les cadences de production des familles TB et TBM 700 en 2002. EADS Socata développe actuellement un réseau de distributeurs aux Etats-Unis afin d'accroître sa pénétration du marché américain qui représente 60 % de ses ventes sur le segment de l'aviation légère.

Depuis le lancement de ses activités d'aérostructures au début des années 1960, EADS Socata s'est positionnée comme un sous-traitant de premier plan de sous-ensembles complets. EADS Socata maîtrise l'utilisation des matériaux composites pour la fabrication d'éléments de structure d'avion, notamment pour les A330-A340, ainsi que les technologies fondées sur l'association de matériaux composites et métalliques et la mise en forme de panneaux métalliques de grande dimension. Par ailleurs, EADS Socata réalise des travaux de conception pour de nombreux programmes aéronautiques européens, parmi lesquels Airbus, Eurocopter, Mirage et Falcon.

RECONVERSION DES AVIONS ET SERVICES TECHNIQUES

PRÉSENTATION

EADS figure parmi les plus grands fournisseurs de reconversion d'avions et de services techniques pour le compte des compagnies aériennes.

Dans les domaines de la reconversion des appareils et des services techniques, EADS regroupe les activités de EADS Sogerma Services et de Elbe Flugzeugwerke GmbH (« EFW »). La Direction estime que la concentration du savoir-faire au sein d'une équipe expérimentée permet à l'activité de reconversion d'avions et de fourniture de services techniques d'offrir ses services pour une large gamme d'appareils, y compris ceux construits par EADS. Par ailleurs, les transferts de personnels qualifiés s'intensifient au sein de cette activité, notamment en réponse aux variations cycliques, ce qui donne lieu à la création de synergies. De plus, EADS peut s'appuyer sur ses connaissances acquises dans le cadre de la maintenance des appareils Airbus afin d'améliorer la qualité initiale des Airbus et d'en réduire les coûts de maintenance.

Dans le secteur des services techniques pour avions commerciaux, l'échange de connaissances au sein d'EADS améliorera la maintenance d'appareils Airbus de première génération et facilitera la maintenance des appareils plus récents, tels que l'A320 ou l'A330-A340. La Direction estime que les offres globales répondant à l'ensemble des besoins des clients présenteront beaucoup d'attraits pour les compagnies aériennes de petite et moyenne taille.

La Direction estime que sa politique de commercialisation conjointe des travaux de maintenance et de reconversion d'appareils s'est révélée profitable puisque EADS a été désignée pour fournir des services de maintenance sur un grand nombre d'appareils qu'elle avait précédemment modifiés.

Reconversion des avions commerciaux — EFW

La reconversion d'un avion de transport de passagers en avion de transport de fret, qui nécessite en général de 30 000 à 40 000 heures de travail et le recours à un personnel hautement qualifié afin de modifier la structure de l'appareil ainsi que les systèmes d'environnement des passagers tels que climatisation, chauffage et éclairage, est la principale modification proposée aux opérateurs d'avions commerciaux. Le kit de reconversion utilisé comprend des pièces d'origine (*Original Equipment Manufacturer* — « OEM ») utilisées dans la fabrication des versions de séries d'avions de transport de fret Airbus. Par conséquent, l'avion reconverti est très proche d'un appareil de transport de fret produit en série.

Marché. Les clients du marché de la reconversion en avions commerciaux de transport de fret sont des sociétés de transport express comme UPS ou Federal Express, des compagnies aériennes aux flottes réduites et des groupes financiers. Deux considérations peuvent amener un opérateur à reconvertir un avion de transport de passagers en un avion de transport de fret : d'une part, la transformation est le moyen le plus efficace de disposer d'un avion de

transport de fret relativement moderne ; d'autre part, elle maintient la valeur résiduelle de l'appareil à un niveau relativement élevé en prolongeant la durée de vie utile, source de revenus.

Selon les prévisions d'Airbus, le marché du fret devrait connaître une progression supérieure à celle du transport de passagers, au cours des vingt prochaines années. En raison de la mise hors service des appareils anciens, il faudrait, pour répondre à cette demande, mettre sur le marché 1 900 avions de transport de fret dédiés, dont approximativement 75 % seraient issus de la reconversion d'avions de transport de passagers. Toutefois, compte tenu de la crise économique actuellement traversée et malgré des commandes importantes en 2002, notamment de la part de Federal Express portant sur le récent A300-600, des risques pèsent à court terme sur la pleine utilisation de la capacité de conversion et de fabrication d'aérostructures d'EADS.

Le principal concurrent d'EADS sur le marché de la reconversion des appareils en avions de transport de fret est Boeing, qui offre désormais des services de reconversion de l'ensemble de ses appareils, à l'exception des B777 et des anciens MD. Après l'interruption par BAE Services de ses programmes de reconversion de l'A300 B4 et de l'A300-600, il n'existe actuellement aucune concurrence pour la reconversion d'avions de transport de passagers Airbus en version de transport de fret.

Produits. Dans le domaine des reconversions d'avions de transport de passagers en avions de transport de fret, EADS est spécialisée dans la reconversion des Airbus A300 et A310 en avions de transport de fret. EADS tire parti de cette spécialisation en lançant de nouvelles versions telles que l'A310-300 en 2001 et l'A300-600 en 2002 afin de se positionner sur le marché des programmes de reconversion à venir. Parallèlement à ses activités de reconversion d'Airbus de transport de passagers en avions de transport de fret, EFW est également le seul fournisseur des panneaux de plancher des cabines passagers de tous les modèles Airbus.

Services techniques commerciaux — EADS SOGERMA SERVICES

EADS Sogerma Services (« **Sogerma** ») s'adresse principalement à deux segments d'activités : (1) les opérations de maintenance, de réparation et de révision (*Maintenance, Repair and Overhaul* — « **MRO** ») des appareils et des équipements et (2) la fabrication des aérostructures, essentiellement pour Airbus. Le chiffre d'affaires de EADS Sogerma Services a représenté en 2002 12 % du chiffre d'affaires total de la division Aéronautique.

MRO. Les activités de maintenance assurées par Sogerma incluent la maintenance régulière des cellules, les modifications de systèmes, la modernisation de l'intérieur des cabines et les réparations d'éléments structurels, que requièrent les grands appareils commerciaux. Ces services sont réalisés sur les sites de Bordeaux en France, de Lake Charles aux Etats-Unis et de Monastir en Tunisie. Sogerma propose également des services destinés aux avions militaires de combat et aux appareils de transport militaire, y compris des contrôles de C-130, pour des clients africains et sud-américains, à partir des installations de Maroc Aviation à Casablanca. La reconversion d'un DC9 en une vitrine technologique a été réalisée pour Thales, de même que la modernisation et la mise à jour des systèmes de l'avion de combat Mirage 40. En outre, Sogerma est un sous-traitant agréé par Airbus pour l'équipement de ses jets commerciaux. Cette dernière activité est réalisée sur le site de Toulouse en France.

Sogerma est également un spécialiste des moteurs auxiliaires (SECA au Bourget, France), des trains d'atterrissage, des APU (Revima à Rouen, France), de la maintenance, de la révision et de la réparation de l'avionique (Bordeaux, France) et dispose par ailleurs d'autres sites aux Etats-Unis (Barfield, Miami, Etats-Unis) et en Asie (Sogerma Asie à Hong Kong). Enfin, Sogerma conçoit et fabrique des composants intérieurs de cabines haut de gamme et des sièges passagers pour les premières classes et les classes affaires.

Aérostructures. Dans le domaine des aérostructures, Sogerma est présente dans la conception et la fabrication de panneaux de fuselage et de tronçons pour les avions Airbus, ainsi que d'éléments composites pour des applications aéronautiques et des applications destinées plus largement à l'industrie. Les ouvrages métalliques sont réalisés à Rochefort en France, et les activités composites le sont par Composites Aquitaine en France et Composites Atlantic au Canada.

4.1.5 SYSTÈMES CIVILS ET DE DÉFENSE

INTRODUCTION ET PRÉSENTATION

La division des Systèmes civils et de défense (la « **Division DCS** ») intervient dans les domaines des systèmes de missile, de l'électronique de défense, des télécommunications et des services. Sur une base consolidée, la Division DCS a réalisé un chiffre d'affaires de 3,3 milliards d'euros en 2002, soit 11 % du chiffre d'affaires 2002 total d'EADS.

Depuis la création d'EADS, la Division DCS a réorganisé et restructuré ses actifs afin de : (i) réduire sa dépendance excessive par rapport à des budgets de défense en stagnation, voire en baisse, sur certains segments de ses marchés allemands et français ; (ii) favoriser son accès au marché britannique.

En 2002, la Division DCS a poursuivi le processus d'intégration et de restructuration entamé en 2001, qui passe notamment par l'adaptation de sa main d'œuvre et l'optimisation de ses sites, ainsi que par la création de quatre pôles d'activité au sein de la division : Systèmes de missiles (MBDA et EADS/LFK), Systèmes et Electronique de défense, Services et Télécommunications. Ces efforts ont permis à la division de renouer avec la rentabilité en 2002.

La croissance à court terme de la Division DCS repose principalement sur les programmes sous contrat et les nouveaux programmes qui ont été confirmés dans les plans de financement à long terme des gouvernements. Parmi ces programmes figurent les systèmes de missile MBDA et LFK (tels Meteor, Taurus, Aster, Scalp EG/Storm Shadow), des systèmes aéroportés pour l'Eurofighter, le Tigre, le NH90 et d'autres plates-formes d'EADS, des systèmes de commandement, de conduite d'opérations, de transmissions et de renseignements (« **C3I** ») (SCCOA, SIR pour la France, ACCS pour l'Allemagne), des systèmes et sous-systèmes de combat naval pour l'Allemagne et des services sous-traités de défense tels que les services aériens réalisés par les filiales AVDEF en France et GFD en Allemagne.

En France, l'approbation de la Loi de Programmation Militaire (plan pluriannuel de financement de la défense) par le nouveau gouvernement offre à la Division DCS des opportunités dans les domaines des missiles nouveaux et modernisés (Exocet, Aster, Scalp Naval), ainsi que des drones (*Unmanned Aerial Vehicles* — « **UAV** »). En Allemagne, les contraintes du nouveau budget de la défense pourraient entraîner des retards supplémentaires dans les prises de commandes attendues, les programmes de défense étant en cours d'examen et restant soumis à l'approbation du parlement allemand. Au Royaume-Uni, la Division DCS est impliquée dans des appels d'offre clés pour des programmes tels que le *Future Strategic Tanker Aircraft* (« **FSTA** »), le *Ground Based Air Defence* (« **GBAD** ») et les *Combined Aerial Target Services* (« **CATS** »).

Par ailleurs, un certain nombre d'initiatives franco-allemandes et de l'OTAN en matière de défense devraient créer de nouvelles opportunités pour les produits et services militaires d'EADS.

STRATÉGIE

La Division DCS a pour objectif de contribuer au développement futur de l'ensemble des activités de défense d'EADS en conjuguant croissance interne des activités existantes et développement de nouveaux marchés et produits. Les priorités stratégiques de la Division DCS sont les suivantes :

- **Favoriser l'accès aux marchés en croissance**

Outre la progression des ventes de produits existants vers ses marchés d'exportation traditionnels, EADS vise à accroître sa présence locale sur le marché de la défense du Royaume-Uni et à pénétrer celui des Etats-Unis.

En effet, le Royaume-Uni dispose en Europe du plus important budget de défense et qui connaît la progression la plus rapide. Afin d'exploiter les besoins du marché britannique, la Division DCS entend passer du rôle de fournisseur de sous-systèmes au statut de maître d'œuvre pour des projets tels que le GBAD. EADS s'appuiera sur la solidité de sa présence industrielle au Royaume-Uni et sur les partenariats noués avec des fournisseurs de défense locaux pour améliorer son accès à ce marché déterminant.

Les Etats-Unis constituent le plus vaste marché de défense au monde, mais il est généralement fermé aux fournisseurs étrangers. La Division DCS a adopté une approche à trois niveaux pour y pénétrer : (i) concentration sur des créneaux tels qu'Hellas, système de contournement d'obstacles pour hélicoptères ou le radar TRS 3D destiné aux garde-côtes américains ; (ii) coopération transatlantique active comme dans le cadre du projet antimissile surface-air (« **MEADS** ») avec Lockheed Martin et du programme NATO AGS (surveillance air-sol) avec Northrop Grumman ; et (iii) étude d'opportunités d'acquisitions et de partenariats potentiels.

- **Exploiter les capacités existantes pour devenir un fournisseur majeur de systèmes de défense et de sécurité intégrés**

La Division DCS jouit d'une position idéale pour répondre aux besoins des gouvernements européens de systèmes de défense et de sécurité territoriale intégrés et en réseau. Les capacités particulières de la division en matière de télécommunications et de systèmes C3I et ISR la placent au centre des efforts de développement d'une approche européenne de guerre en réseaux (*network-centric warfare*), en complément des atouts technologiques offerts par le portefeuille de produits d'EADS. Les investissements consacrés aux nouveaux systèmes, tels que les drones pour le renseignement stratégique et de théâtre d'opérations, les systèmes C3I pour la gestion des combats et les réseaux de télécommunications sécurisées sont destinés à améliorer l'efficacité des forces combattantes et de sécurité territoriale. Au sein d'EADS, la Division DCS joue un rôle de maître d'œuvre pour les systèmes de défense intégrés. Elle a remporté un contrat majeur pour le drone EuroMALE et procède actuellement aux essais du drone haute altitude et grande autonomie EuroHawk, équipé des systèmes de mission européens conçus par EADS. La Division DCS est également impliquée, conjointement avec d'autres divisions d'EADS, dans une étude européenne d'un programme de défense anti-missiles balistiques pour le compte de l'OTAN.

SYSTÈMES DE MISSILES

INTRODUCTION ET PRÉSENTATION

La consolidation de l'industrie aéronautique et de défense aux Etats-Unis comme en Europe entraîne une intégration plus poussée des fabricants européens de systèmes de missiles. Le 18 décembre 2001, EADS, BAE SYSTEMS et Finmeccanica ont créé MBDA, qui regroupe les activités de Matra BAe Dynamics (« **MBD** »), d'Aérospatiale Matra Missiles (« **AMM** ») et les activités de systèmes de missiles d'Alenia Marconi Systems (« **AMS** »). EADS détient une participation de 37,5 % dans MBDA, aux côtés de BAE SYSTEMS (37,5 % également) et de Finmeccanica (25 %). En vertu d'un pacte d'actionnaires, EADS et BAE SYSTEMS exercent conjointement certains droits de contrôle au travers de MBDA Holdings, société holding qui est notamment en droit de nommer le *Chief Executive Officer*, l'un des deux *Chief Operating Officer* (directeur opérationnel) et le *Chief Financial Officer* (directeur financier) de MBDA. Un an après sa création, MBDA est désormais une société pleinement intégrée, proposant un vaste portefeuille de solutions de missiles optimisées pour tout type de missions et qui développe de nouveaux systèmes de missiles en mettant l'accent sur les segments air-sol et naval. En 2002, MBDA a créé une société commune pour ses activités de missiles en Espagne et finalise actuellement l'établissement d'une société commune avec Celerg (MBDA-SNPE) et Royal Ordnance Rocket Motors. MBDA envisage également la création d'une autre société commune en rapport avec son activité missiles basée en Allemagne.

Le groupe Systèmes de missiles d'EADS (composé de MBDA et d'EADS/LFK) offre des solutions pour des missions de contrôle de l'espace aérien, terrestre et maritime au travers d'une gamme innovante de missiles tactiques. MBDA offre actuellement un total de 45 missiles, systèmes de missiles et programmes de contre-mesure en production ou en service ainsi que 30 supplémentaires en phase de développement ou d'étude avancée. Les compétences de MBDA couvrent tous les sous-systèmes essentiels tels que les charges militaires, les têtes chercheuses, les systèmes de propulsion, les fusées de proximité et les systèmes de guidage. En sa qualité de pôle des activités missiles d'EADS, MBDA sert de base industrielle à la standardisation des armes des grands pays européens, un besoin essentiel. Par l'intermédiaire d'EADS, la société jouit d'un portefeuille de clients diversifié sur le plan géographique. En effet, grâce à son réseau multinational de filiales, EADS a un accès direct aux grands marchés domestiques européens des systèmes de missiles en France, en Allemagne, en Italie, en Espagne et au Royaume-Uni. Le groupe Systèmes de missiles dispose également d'un accès bien établi aux marchés à l'export et notamment, par l'intermédiaire d'EADS/LFK, il a réussi à nouer des liens commerciaux étroits outre-Atlantique, par voie de coopération dans le cadre des programmes MEADS, Stinger, Patriot, PAC3 et RAM.

Le chiffre d'affaires du groupe Systèmes de missiles a représenté 40 % du chiffre d'affaires total de la Division DCS en 2002.

MARCHÉS

Il existe peu de données de marché concernant le secteur des missiles, ces informations étant classées sensibles et les acheteurs et vendeurs de systèmes de missiles ne souhaitant pas voir ces données faire l'objet de publicité. Par conséquent, les chiffres repris dans la présente section ne sont que des estimations réalisées par EADS et ne se fondent pas sur des informations officielles accessibles au public.

Le marché mondial actuel des systèmes de missiles est estimé à plus de 10 milliards d'euros. Il devrait progresser grâce (1) au développement de nouveaux produits (tels que les systèmes de missiles anti-missiles balistiques tactiques et les missiles tirés à distance de sécurité), (2) au développement de nouvelles plates-formes entrant en phase de production (avions Mirage 200-5/9, Rafale, Eurofighter et Gripen, hélicoptère Tigre, nouvelles frégates et porte-avions), et (3) à l'émergence de nouveaux besoins issus de nouvelles doctrines opérationnelles, de l'évolution de l'environnement géopolitique et des enseignements tirés des récents conflits.

Les conflits au Kosovo et en Afghanistan ont montré l'importance des missiles guidés de précision, tirés à distance de sécurité. L'importance croissante du contrôle de l'espace aérien et le recentrage sur la sécurité du territoire national, récemment observés devraient conduire à accorder davantage de place aux missiles surface-air et air-air de nouvelle génération dans les budgets de défense européens (comme le récent contrat Meteor l'a confirmé). EADS bénéficie d'un excellent positionnement sur ces segments grâce au renouvellement de sa gamme de produits.

A l'heure actuelle, les entreprises européennes ne peuvent que difficilement pénétrer le marché américain. En raison de l'appui du pouvoir politique, ce sont les entreprises américaines, comme Raytheon, Lockheed Martin et Boeing, qui dominent ce marché. D'autres pays, comme la Russie et la Chine, sont également inaccessibles pour des raisons politiques. Toutefois, certains programmes transatlantiques entrant dans le cadre des initiatives de l'OTAN en matière de capacités de défense (*Defence Capability Initiative*) pourraient former une base de départ à une coopération future plus étroite.

Quatre grands industriels de la défense sont présents sur le marché mondial des missiles et systèmes de missiles tactiques. En termes de chiffre d'affaires, MBDA est classée au second rang derrière Raytheon (Etats-Unis), ex æquo avec Lockheed Martin (Etats-Unis), mais devant Boeing (Etats-Unis). Outre les considérations politiques et budgétaires, les critères déterminants motivant l'achat sont le prix, les performances de chaque produit, le respect des cahiers des charges, les plates-formes de lancement et le service assuré au niveau des systèmes.

PRODUITS

Répondant à l'objectif stratégique essentiel de maîtrise de l'espace aérien, terrestre et maritime, les systèmes de missiles peuvent être répartis en sept catégories principales, en fonction des plates-formes de lancement et des cibles : (1) air-air, (2) air-surface, (3) sol-air/ATBM, (4) surface-air/naval, (5) anti-navire, (6) anti-char et (7) surface-surface/ attaque profonde. EADS exerce ses activités dans l'ensemble de ces catégories.

Le tableau ci-dessous présente une liste des programmes dans lesquels EADS intervient en qualité de maître d'œuvre ou de fournisseur principal, en propre ou via des sociétés communes. Les parenthèses indiquent que le produit en est encore au stade de l'appel d'offres.

<u>Type de missile</u>	<u>Objectif</u>	<u>Produits ou projets clés</u>
Air-air.....	Courte portée Moyenne portée Longue portée	ASRAAM MICA Meteor
Air-Surface.....	Courte portée Tiré à distance de sécurité/ sous-munitions Tiré à distance de sécurité/ charge unitaire Tiré à distance de sécurité/pré-stratégique	Brimstone — AFDS- Diamond Back — Bang Apache — DWS39/AFDS Scalp EG/storm shadow — Taurus
Sol-air/ATBM	Anti-radar Très courte portée Courte portée Moyenne portée	ASMP — ASMP A/VESTA ALARM Mistral — Stinger (sous licence) VL Mica — Roland — Rapier — Spada — LFK NG Aster SAMP/T — MEADS — Patriot/PAC 3
Surface-air/naval	Très courte portée Courte portée Moyenne portée	Mistral VL Mica — VL Seawolf — Albatros — RAM Aster/PAAMS — Aster/SAAM — ESSM
Anti-navire	Léger Lourd Anti-sous-marin	Sea Skua — AS 15 TT — NSM — Marte — (Polyphem S) Exocet — Kormoran 2 — Otomat Milas
Anti-char.....	Courte portée Moyenne portée Longue portée	Eryx Milan — (Trigan) HOT — LR Trigat
Surface-surface, attaque profonde.....	Sol-sol Mer-sol	G-MLRS — (Polyphem) Scalp Naval

Les principaux programmes actuellement en cours de production concernent les missiles Mica, Aster, Scalp EG/Storm Shadow, Taurus et Meteor, avec des livraisons qui s'étaleront, pour la plupart, entre 2003 et 2007.

En avril 2002, la Malaisie a commandé le système de missiles Jernas de défense aérienne de courte portée (SHORAD) pour un montant de 175 millions d'euros (suite à sa commande du Sea Skua en 2001). La marine française a confirmé le lancement d'une version navale de la famille Storm Shadow, le Scalp Naval, par la signature d'un contrat de réduction des risques de développement du produit. En 2002, le lancement de la famille de missiles anti-navire MM40 de nouvelle génération, l'Exocet Bloc 3, a été confirmé par le ministère français de la Défense. Dans l'ensemble, le missile anti-navire Exocet a remporté des succès à l'exportation en 2002.

En août 2002, le ministère allemand de la Défense et TAURUS Systems GmbH (« TSG »), filiale à 100 % de LFK, ont signé un contrat de 485 millions d'euros portant sur le système de missiles guidés TAURUS, lancés à distance de sécurité. Ce contrat, qui couvre la préparation et la production de la série, ainsi que l'établissement du support logistique, revêt une grande importance pour EADS/LFK, tant sur le plan financier que stratégique. Ce contrat représente en effet le plus gros contrat (en euros) signé par EADS/LFK depuis quatorze ans et devrait permettre de renforcer sa position sur le marché allemand de la Défense.

La signature, le 23 décembre 2002, du contrat de maîtrise d'œuvre, pour un montant fixe de 1,82 milliards d'euros du METEOR par les gouvernements français, allemand, italien, espagnol, suédois et britannique, a été un événement majeur pour MBDA. La famille de missiles METEOR constitue le futur armement air-air de toutes les plates-formes aériennes de combat de prochaine génération (Eurofighter, Typhoon, Rafale et Gripen), en Europe.

En 2002, de grandes avancées ont été réalisées sur de nombreux programmes de missiles : premier lancement vertical de VL Mica, qualification opérationnelle de l'Aster 15 par une mise à feu directe à partir du porte-avions Charles de Gaulle, tir d'essai de qualification du SAAM/Italie à partir du navire d'essais italien Carabinere et tests de l'Aster SAMP/T, version terrestre du missile Aster/PAAMS.

Le missile de courte portée air-air ASRAAM, entré en service en 2002 auprès des forces aériennes britanniques, est actuellement en phase de test préalablement à son déploiement opérationnel. Ce missile est désormais utilisé tant par les forces aériennes anglaises qu'australiennes. En outre, les premiers missiles Apache et Scalp EG/Storm Shadow ont été livrés aux forces aériennes françaises et britanniques et font actuellement l'objet d'une série de tests de qualification de la part de ces deux clients.

Les programmes de coopération transatlantique portent sur les systèmes de défense anti-aérienne. Parallèlement à la participation au programme Patriot, le missile germano-italo-américain MEADS a connu une étape importante avec la signature d'un protocole d'accord tripartite de pré-développement en vue d'une réduction progressive des risques. EADS a été retenue en 2001 comme membre essentiel dans deux consortiums concurrents, mandatés par l'OTAN pour mener une étude de faisabilité sur un système de défense anti-missiles destiné aux forces aériennes déployées sur les théâtres d'opération. Par ailleurs, LFK est maître d'œuvre sur le projet Eurostinger et partenaire de Raytheon pour des systèmes navals de défense aérienne, tels le RAM.

EADS et MBDA mènent souvent leurs activités au travers de sociétés de programmes conjointement détenues, d'entreprises communes et de consortiums, tels que EUROMEADS, Euromissile ou EMDG. En février 2002, MBDA a mis sur pied Inmize en Espagne, en partenariat avec Indra, Izar et EADS-CASA. MBDA détient une participation de 40 % dans Inmize tandis qu'EADS-CASA détient une part de 10 %. En juin 2002, MBDA et Thales ont conclu un accord formel de coopération sur les têtes chercheuses, tout particulièrement pour le programme Meteor. De leur côté, MBDA, LFK et Rheinmetall Detec ont signé un contrat portant sur l'offre d'une solution navale combinant un canon de 35 mm et le missile Mistral.

Outre ses activités centrales dans le domaine des missiles et des systèmes de missiles, EADS assure également la conception et la fabrication, en propre ou par le biais de participations, de sous-systèmes critiques de missiles tels que charges militaires, systèmes de propulsion, fusées de proximité et systèmes de guidage. Ces sous-systèmes représentent plus de la moitié du coût d'un missile. Plus des trois-quarts des sous-systèmes produits par EADS sont destinés à ses propres missiles. EADS intervient également dans d'autres sous-systèmes de missiles comme les pylônes, les interfaces mécaniques et électroniques des plates-formes de missiles, ainsi que les batteries thermiques de missiles. EADS, MBDA, Finmeccanica, BAE SYSTEMS et SNPE ont conclu un pacte d'actionnaires en 2002 en vue de la création de ROXEL (JV Rocket Motors, détenue conjointement et à participation égale par MBDA et SNPE). La réalisation de l'opération est prévue début 2003. Cette société commune illustre la poursuite de la consolidation continue du secteur des principaux sous-systèmes de missiles en Europe.

MBDA est également un fournisseur important de systèmes embarqués de contre-mesures pour avions de combat, et de transport et pour hélicoptères.

CLIENTS ET MARKETING

Les commandes de systèmes de missiles émanent des ministères de la Défense. Les contraintes budgétaires ont conduit ces autorités en Europe à donner la priorité à des produits standardisés et à une harmonisation des achats entre gouvernements. La Direction estime que cette tendance pourrait être favorable à EADS ainsi qu'à ses clients car elle permet l'interopérabilité, une meilleure répartition des budgets de recherche et développement, des périodes de production plus importantes et une standardisation de la ligne de produits.

SYSTÈMES ET ÉLECTRONIQUE DE DÉFENSE

INTRODUCTION ET PRÉSENTATION

La supériorité sur théâtres d'opération et la guerre en réseaux (*network-centric warfare*) nécessitent, de plus en plus, des solutions robustes pour la collecte, la gestion et la distribution de l'information, ainsi qu'une intégration sans heurt de la source à l'utilisateur final, qu'il se situe dans les airs, sur terre ou en mer. L'unité opérationnelle Systèmes et électronique de défense contribue à la sécurité des flux d'informations et du traitement de données provenant de capteurs, jusqu'aux centres de prise de décision et de gestion.

Ces systèmes sont proposés sous la forme d'équipements et de sous-systèmes distincts, ou encore sous la forme de systèmes intégrés apportant des solutions clés en main. EADS maîtrise la quasi-totalité des sous-domaines et éléments que comportent ces systèmes. EADS fournit des systèmes de surveillance complets comprenant des plates-formes, des capteurs, des segments au sol, ainsi que des systèmes associés de commandement et de conduite d'opérations ou des systèmes complets de renseignement combinant imagerie et écoute électronique.

En 2002, l'unité Systèmes et électronique de défense a représenté 30 % du chiffre d'affaires total de la Division DCS.

MARCHÉ

EADS estime que l'activité Systèmes et électronique de défense va se développer à moyen, voire long terme, même si les budgets européens de défense sont globalement amenés à diminuer. En effet, les conflits les plus récents ont montré un besoin croissant d'interopérabilité des équipements électroniques de défense C3I entre les forces armées.

Les principaux concurrents d'EADS sur le segment de l'électronique de défense sont de grands groupes américains ou européens tels que Raytheon, Lockheed Martin, Thales et BAE SYSTEMS, ainsi que des concurrents israéliens.

PRODUITS

Systèmes C3I

Les systèmes de commandement, de conduite d'opérations, de transmissions et de renseignement (*Command, Control, Communication and Intelligence* — « **C3I** ») constituent une partie essentielle de la gestion actuelle et future des théâtres d'opérations. Ces systèmes informatisés fournissent une image du champ de bataille et permettent le commandement et la conduite des opérations, depuis le niveau tactique, sur le terrain, jusqu'au niveau supérieur du commandement stratégique. Ils peuvent être utilisés aussi bien en mode simulation, qu'en mode formation.

Les principaux objectifs des systèmes C3I sont la présentation des informations en temps opportun et l'échange rapide et fiable de données entre forces armées, notamment au sein des coalitions. Afin de répondre à l'exigence croissante d'interopérabilité et d'amélioration des échanges d'informations, EADS intègre des protocoles standardisés et des documents électroniques. A cet égard, EADS conçoit et fournit des systèmes C3I aux trois branches des armées françaises et allemandes, ainsi qu'aux états-majors interarmées d'Allemagne, de France et de l'OTAN.

Systèmes de renseignement, de surveillance et de reconnaissance (« ISR »)

EADS possède un savoir-faire considérable en ce qui concerne les systèmes de reconnaissance et de surveillance par avion et par satellite à vocation stratégique et tactique. Ses activités couvrent la conception et la réalisation de systèmes et de capteurs, l'intégration de charges utiles sur les plates-formes, les stations au sol, l'exploitation des images et le traitement des données. EADS fournit ainsi les équipements adaptés à chaque type de mission, tels que les radars à ouverture synthétique (SAR) pour avions ou drones.

Après la première génération de drones de reconnaissance, les CL289, livrés par EADS aux armées françaises et allemandes, utilisés dans le cadre des opérations menées en ex-Yougoslavie, EADS développe actuellement un système novateur de drone à moyenne altitude et autonomie élevée (« **MALE** ») qui couvre la gamme complète des missions de renseignement, de surveillance et de reconnaissance. Une première évaluation du drone MALE est menée dans le cadre d'un contrat avec le ministère français de la Défense et un vol d'essai a été conduit avec succès en 2002. Le drone MALE est en cours de commercialisation, particulièrement auprès des clients européens.

A l'initiative des ministères américain et allemand de la Défense, Northrop Grumman et EADS apportent leur participation au premier vol européen de démonstration du drone haute altitude et grande autonomie, EuroHawk, résultat de la conjugaison d'un système américain existant (GlobalHawk) et d'une électronique et de capteurs européens. EADS est responsable du concept, du système de capteurs et de l'intégration des capteurs sur la plate-forme EuroHawk. La coopération entre EADS et Northrop Grumman sur ce système de drones contribuera à répondre aux besoins urgents de la clientèle européenne en termes de systèmes ISR aéroportés.

EADS est un des leaders européens dans le domaine du traitement des images satellite et des stations de traitement d'informations au sol, et a été retenue pour fournir à l'armée de l'air américaine le terminal de réception au sol d'images multi-satellites Eagle Vision. EADS joue un rôle important sur le segment sol du programme allemand de satellites radars SAR-Lupe et agit également comme maître d'œuvre dans le domaine des stations de traitement d'images, localisées en France, des satellites d'observation militaire Helios et des satellites d'observation civile SPOT.

EADS jouera un rôle clé dans les futurs systèmes ISR utilisant des plates-formes avions ou drones et des satellites, notamment dans le cadre du programme de surveillance terrestre de l'OTAN. EADS est le chef de file du développement par cinq nations d'un radar à ouverture synthétique destiné à la reconnaissance terrestre aéroportée de l'OTAN et de son démonstrateur SOSTAR-X, ainsi que du programme commun de stations au sol. Dans les systèmes ISR, EADS a déjà obtenu un contrat pour le développement d'une station au sol qui intégrera les fonctions de reconnaissance et de surveillance actuelles et futures, en s'appuyant sur la technologie Internet.

Systemes aéroportés

EADS est le partenaire allemand de plusieurs programmes de radars aéroportés multi-fonctions, comme le radar Captor (ex-CR 90) de l'Eurofighter, et exerce également des activités importantes dans le domaine des services destinés aux systèmes, en ce compris leur maintenance et leur modernisation. Les systèmes d'avions de combat font généralement l'objet de plusieurs programmes de modernisation durant leur cycle de vie. On peut citer, comme exemple des programmes récents, l'amélioration du radar des avions de combat F-4 Phantom et Tornado.

En tant que membre du consortium germano-franco-britannique AMSAR, EADS participe au développement d'un programme technologique pour la prochaine génération de radars aéroportés destinés aux avions de combat.

EADS détient une participation de 50 % dans United Monolithic Semiconductors (« **UMS** »), société commune avec Thales. La société commune UMS assure à EADS l'accès à la technologie utilisant l'arséniure de gallium pour des applications telles que la future génération de radars à antenne active et ouverture synthétique.

EADS fournit également des systèmes d'écoute électronique, tels que le détecteur d'alerte radar pour les appareils Tornado et Transall et des systèmes de contre-mesure électroniques, tels que le brouilleur d'autoprotection du Tornado et les leurres remorqués. EADS fournira une solution de guerre électronique au ministère allemand de la Défense pour le premier lot d'hélicoptères de combat Tigre. EADS a également été retenue pour assurer l'intégration du système électronique d'autodéfense EURODASS (*Defensive Aids Subsystem*) sur les 180 Eurofighters allemands.

Le portefeuille d'EADS comprend également des systèmes de cartographie numérique pour aéronefs, ainsi que des systèmes de détection d'obstacles pour hélicoptères. Par ailleurs, après avoir développé le sous-système *Identification Friend Foe* (« **IFF** ») pour l'Eurofighter, EADS a signé avec l'Office fédéral allemand de technologie de défense et des achats, un contrat de production d'une nouvelle génération du sous-système IFF, qui sera exécuté dans le cadre d'une société commune détenue à parité avec Thales Communications. EADS développe également des technologies d'intégration multi-capteurs et de fusion de données, qui sont des éléments clés des technologies futures dans le domaine de l'identification. Parmi les produits offerts par EADS dans le domaine des transmissions et de l'identification, figurent les liaisons de données et un système de distribution d'informations multi-fonctions (MIDS).

En sa qualité de partenaire de travail de premier plan en Allemagne dans le domaine de l'avionique des missions militaires de l'A400M, EADS a la responsabilité des sous-systèmes pour le système de gestion des missions et le sous-système d'aide défensive.

Systemes de capteurs intégrés

L'unité Systèmes et électronique de défense est active dans les domaines de la défense aérienne, tant à partir de plates-formes navales (frégates ou corvettes) que de systèmes au sol (au niveau de l'armée de l'air et de l'armée de terre (bataillon/batterie)). L'un des atouts majeurs de l'unité est l'interopérabilité qu'elle permet entre les systèmes d'armes (de MBDA et des autres) et des systèmes C3I d'échelon supérieur, au travers de l'utilisation de systèmes de pointe de commandement et de conduite des opérations.

L'unité opérationnelle Systèmes et électronique de défense d'EADS fournit des équipements électroniques destinés aux navires de guerre. Ces équipements comprennent des systèmes de radar, des équipements de guerre électronique et des systèmes de commandement en situation de combat ainsi que des éléments de transmission navale qui constituent de véritables systèmes de combat intégrés. A cet égard, le système de combat de la nouvelle frégate germano-néerlandaise LFC est développé par l'intermédiaire de ET Marinesystem GmbH, filiale commune avec Thales Pays-Bas.

En sa qualité de sous-traitant pour la construction de cinq corvettes K130 pour l'Allemagne, EADS est responsable du logiciel de déploiement du système de combat et de certaines parties du système de capteurs de bord (y compris le radar multimode) et des transmissions. En 2001, la Finlande a choisi EADS comme maître d'œuvre et intégrateur de systèmes de son programme Squadron 2000. Ce programme inclut l'équipement de deux patrouilleurs à grande vitesse et de quatre aéroglisseurs avec le système de gestion de combat d'EADS ainsi que le radar TSR-3D. Ces systèmes permettent l'analyse et la transmission précises et rapides de grandes quantités de données issues de capteurs pendant des opérations navales conjointes. EADS exporte également des unités de conduite de tir (infrarouge et visible) pour systèmes de missile et canons embarqués à bord de navires.

EADS fournit des radars fixes et mobiles de défense aérienne et terrestre, des systèmes de combat et d'identification électronique pour les forces armées, ainsi que des systèmes radars pour le contrôle du trafic aérien militaire. Ceux-ci comprennent notamment des capteurs destinés à assurer l'autoprotection des chars, ainsi que des

systèmes d'asservissement des armes et des tourelles. EADS fournit également des systèmes de surveillance côtière et de théâtres d'opérations.

Les produits offerts par EADS en matière d'écoute électronique permettent d'assurer le suivi du spectre électromagnétique pour fournir des informations sur les forces ennemies, au sol comme à bord d'aéronefs. Ces produits permettent d'assurer la supériorité de leurs opérateurs en matière d'information. EADS produit également des systèmes de contre-mesures (brouilleurs) qui permettent de perturber les communications de l'ennemi.

CLIENTS ET MARKETING

Les principaux clients d'EADS en matière de défense sont les ministères de la Défense et de l'Intérieur, principalement français et allemand. De plus, EADS est présent auprès des ministères de la Défense d'autres pays membres de l'OTAN, en particulier au Royaume-Uni, en Espagne et en Italie, par le biais de sociétés communes et de partenariats. Les marchés à l'export présentent également des opportunités de croissance. La formation de sociétés communes avec d'autres maîtres d'œuvre contribue à garantir l'accès aux marchés européens et à travers le monde.

SERVICES

INTRODUCTION ET PRÉSENTATION

Jusqu'à la fin 2002, EADS organisait ses activités de services sur les marchés des systèmes de défense et systèmes civils en quatre grands domaines : (1) services externalisés (2) solutions de tests et services connexes, (3) services d'ingénierie des systèmes et (4) services de solutions d'ingénierie. A la fin de l'année, EADS est sorti de ce dernier segment en cédant les activités de services de solutions d'ingénierie de MDTV à IBM. Les services Internet et opérateurs avaient fait l'objet d'une cession en 2001.

La complexité croissante des systèmes et des outils d'ingénierie modernes, ainsi que les exigences de productivité poussent les clients à rechercher des solutions clés en main, au lieu du simple achat d'un équipement autonome. Grâce à ses capacités en matière de technique et d'organisation, EADS peut regrouper les ressources techniques et les produits de ses différentes filiales et fournisseurs externes pour proposer des solutions clés en main.

Pour les forces armées, l'externalisation constitue une solution efficace face à l'insuffisance des budgets publics et à la réduction des effectifs militaires qui en résulte. Afin de maintenir son rôle de maître d'œuvre auprès de ses clients militaires et de générer une croissance rentable sur des marchés stables de défense, EADS cherche à jouer un rôle clé dans le domaine de l'externalisation des activités de défense.

Les activités de services ont représenté 8 % du chiffre d'affaires total de la Division DCS en 2002.

PRODUITS

Services externalisés

EADS Services fait partie d'un consortium (ISIC 21) avec CSC Ploenzke et Mobilcom, considéré par le ministère allemand de la Défense comme un « soumissionnaire privilégié », en vue du projet Herkules d'une valeur de 6,5 milliards d'euros (externalisation des services de communication et informatiques du ministère allemand de la Défense). Si ce contrat est remporté, la part attribuée à EADS devrait s'élever à 1,5 milliards d'euros sur les dix prochaines années. L'attribution finale du projet est attendue pour 2003.

EADS Services, en association avec d'autres unités opérationnelles d'EADS, ainsi que des partenaires britanniques, participe au consortium Air Tanker, l'un des deux groupes en concurrence pour le projet FSTA du ministère britannique de la Défense. Le FSTA constitue le plus vaste projet financé par des fonds privés en Europe depuis plus de 27 ans. L'attribution finale du projet sera normalement décidée en 2003.

EADS participe également à différents projets d'externalisation pour le compte de clients militaires français, allemands, espagnols et britanniques dans le domaine de la logistique, de la formation, des télécommunications et des opérations aériennes.

En 2002, EADS a acquis *die Gesellschaft für Flugzieltarstellung* (« GFD ») pour consolider son portefeuille de services militaires sous-traités, en complément de sa prise de participation majoritaire en 2001 dans AVDEF. GFD (en Allemagne) et AVDEF (en France) fournissent des services d'entraînement à la défense aérienne, à la marine et à l'armée de l'air allemandes et françaises ainsi que d'autres services en Europe et en Amérique du Nord. GFD a été officiellement retenu par le ministère allemand de la Défense pour un contrat d'opérations aériennes, entre 2004 et 2008 (remorquage de cibles, formation ELOKA). AVDEF a connu une croissance de son chiffre d'affaires de 20 % par an au cours des trois dernières années.

Grâce à ses participations dans AVDEF et GFD, EADS Services, en consortium avec Serco, est bien placée pour participer à l'offre CATS du ministère britannique de la Défense.

Solutions de tests et services connexes

Les équipements électroniques de plus en plus complexes utilisés dans les systèmes aéronautiques et dans les systèmes d'armes requièrent des tests de maintenance continus.

EADS Services, par l'intermédiaire de sa branche Tests et Services, est le leader mondial en terme de part de marché dans le secteur des bancs de tests universels destinés à l'aviation civile, dont elle est aussi le premier fournisseur européen d'équipements polyvalents dans le domaine de la défense. Par ailleurs, EADS fournit des bancs de tests mobiles pour capteurs aéroportés, notamment pour les radars.

En 2002, la branche Tests et Services a bénéficié de commandes importantes de la part de Dassault Aviation (pour le Mirage 2000 et le programme Mermoz pour le Rafale), ainsi que du ministère français de la Défense (pour les unités optoélectroniques légères remplaçables du char Leclerc). En dehors de l'Europe, EADS Services a poursuivi le développement de ses activités de tests aux Etats-Unis au travers de TYX et d'ARC, acquis par EADS en 2001. Malgré le recul des activités commerciales pour le compte des compagnies aériennes aux Etats-Unis en 2002, EADS, en coopération avec Honeywell, a remporté un contrat majeur portant sur des systèmes de tests de nouvelle génération.

Services d'ingénierie des systèmes

EADS, agissant au travers d'APSYS, propose des études techniques et une expertise concernant des systèmes complexes de sécurité et de sûreté. D'importants contrats ont été gagnés en 2002 auprès d'Airbus et dans le secteur pétrolier (BP, Shell, TotalFinaElf).

Services de solutions d'ingénierie

Par le biais de MULTICOMS, EADS Services développe des services internationaux de communication vocale vers des destinations difficiles d'accès et pour les réseaux cellulaires.

TÉLÉCOMMUNICATIONS

INTRODUCTION ET PRÉSENTATION

EADS Telecom regroupe toutes les activités d'EADS en matière de réseaux de télécommunications pour les marchés de la défense et de la sécurité publique et civile. Cette unité se consacre à la fourniture de réseaux fixes et mobiles intégrés permettant la convergence du trafic voix et données, en se fondant sur les technologies les plus récentes, telles que le protocole Internet.

Le chiffre d'affaires de l'unité opérationnelle Télécommunications a représenté 22 % du chiffre d'affaires total de la Division DCS en 2002.

MARCHÉS

Défense. EADS Telecom propose des réseaux et applications sécurisés qui correspondent aux besoins croissants de ses clients (notamment les pays de l'OTAN) en matière de réseaux d'infrastructures ou de théâtres d'opérations, rapides à déployer par des forces conjointes d'intervention rapides. Ce marché est alimenté par l'utilisation de plus en plus répandue de technologies dites « *Commercial Off the Shelf* » (« **COTS** »), immédiatement disponibles, visant à fournir aux clients des solutions à forte valeur ajoutée et à coût réduit. Le marché de la défense se caractérise par une forte demande d'interopérabilité et par la convergence de sous-systèmes de communication différents (réseaux d'infrastructures, réseaux de théâtres d'opérations, réseaux tactiques, liaisons satellites, réseaux mobiles, C3I) vers une plate-forme unique permettant des communications voix/données intégrées à tous les niveaux de commandement (entre quartier général et soldats). Les principaux concurrents d'EADS sur ce marché sont Thales, BAE SYSTEMS et les intégrateurs américains de systèmes que sont General Dynamics et Northrop Grumman.

Sécurité publique. EADS Telecom fournit des systèmes de réseaux mobiles sécurisés aux services de police, des pompiers, de santé et de protection civile. Ces systèmes offrent des communications sans fil utilisant le cryptage et l'intégration avec des applications, C3I notamment, un positionnement GPS, des bases de données et portails, des communications de groupe, individuelles avec niveaux de priorité différentiels et mode talkie-walkie. Sur ce marché, les concurrents d'EADS sont principalement Motorola, suivi de Nokia et des intégrateurs de systèmes américains que sont General Dynamics et Raytheon.

Systèmes commerciaux. EADS Telecom propose des systèmes de communications intégrés aux aéroports, sociétés de transport (pour la gestion de leur flotte) et sites industriels sensibles (ex : centrales nucléaires). Les solutions clés en main d'EADS Telecom se fondent principalement sur les systèmes de radiocommunication ainsi que sur les PABX. EADS Telecom développe également des systèmes de centres d'appels pour les grandes entreprises et les sites éloignés. Alcatel, Cisco, Nortel et Avaya sont ses principaux concurrents sur ce segment.

Produits commerciaux. EADS Telecom fournit aux entreprises des réseaux de communication basés sur sa gamme de produits PBX IP. Sur ce segment, EADS Telecom utilise un modèle fondé sur la vente indirecte, en s'appuyant sur des partenaires tels que les distributeurs et les opérateurs afin d'optimiser la couverture du marché. Les réseaux de télécommunications des grandes entreprises organisent et transmettent la voix et les données sur leurs propres systèmes informatiques et téléphoniques internes. Ces réseaux d'entreprises sont constitués de systèmes de commutation et d'artères de transmission qui permettent de gérer le flux centralisé de trafic voix et données entre les réseaux locaux et les terminaux utilisateurs des réseaux privés. La tendance actuelle du marché est à l'intégration des réseaux voix et données par un recours accru aux protocoles Internet.

Au travers de ses filiales en France, en Allemagne, en Espagne, au Royaume-Uni, aux Etats-Unis et au Mexique, EADS Telecom jouit d'une présence établie sur de nombreux marchés nationaux, ce qui lui garantit une notoriété locale et un accès direct à une clientèle ciblée.

PRODUITS

Télécommunications militaires et sécurisées

La Direction d'EADS estime que les technologies employées dans les télécommunications civiles joueront un rôle d'une importance croissante dans les réseaux mobiles sécurisés et les télécommunications militaires. EADS est bien placée pour tirer profit de cette tendance en s'appuyant sur ses ressources technologiques et sur ses contacts bien établis avec sa clientèle gouvernementale. EADS Telecom fournit des réseaux de communications militaires, des réseaux fixes, des réseaux de théâtres d'opérations, des réseaux tactiques et des équipements de radiocommunication aux forces armées et aux autorités gouvernementales impliquées dans la sécurité du territoire national. Ces réseaux permettent la transmission d'informations entre différents postes, à tous les niveaux de commandement.

Marché de la défense. Sur le marché de la défense, EADS Telecom commercialise ses gammes sans fil et PBX, en tirant profit de son expertise en matière d'intégration de technologies de télécommunications civiles éprouvées, pour proposer des produits présentant un rapport valeur/coût élevé. EADS est le maître d'œuvre du réseau de théâtre d'opérations TWACN/Cormorant et l'un des sous-traitants principaux du système de communication Bowman pour les forces armées britanniques. EADS Telecom a signé des contrats par lesquels elle a fourni pour plus de 200 millions d'euros d'équipements de communication au ministère britannique de la Défense en 2001 et 2002.

EADS Telecom a également été retenue parmi les soumissionnaires privilégiés de programmes de télécommunications sécurisées à grande échelle, parmi lesquels Skynet 5 au Royaume-Uni et Herkules en Allemagne. EADS Telecom a également livré, pour le compte du ministère allemand de la Défense, des réseaux de communication pour Autoko 90, le réseau tactique semi-mobile de l'armée allemande. EADS Telecom fournira également quatre abris de communication Tetrapol aux forces d'intervention rapide de l'armée allemande qui seront déployés en Afghanistan, ainsi que 1 200 terminaux et mobiles. Dans le domaine des réseaux d'infrastructures, la Société met actuellement au point un réseau fixe de trafic voix et données crypté, basé sur son 6500 PABX, le MTGT, pour le compte des forces armées françaises.

L'offre de produits d'EADS Telecom comprend également des applications de traitement sécurisé des messages, tels que le système français MUSE destiné à des applications militaires.

Marché de la sécurité publique. La solution Tetrapol développée par EADS est une technologie de radio mobile professionnelle (« PMR ») reconnue comme l'une des deux plus importantes au monde pour les produits PMR numériques (Source : IMS). Il existe actuellement 59 réseaux déployés et en fonctionnement dans 28 pays. Les forces de police et paramilitaires sont les principaux clients de Tetrapol. Après avoir achevé avec succès la couverture du territoire français par le réseau Rubis utilisé par la gendarmerie française en 2001, EADS Telecom est passée à la phase finale du déploiement du système Acropol pour les forces de police parisiennes. Acropol sera ultérieurement étendu pour couvrir la totalité du territoire français d'ici 2008. En Allemagne, EADS Telecom a soumis une proposition pour le déploiement du réseau de sécurité publique BOS, basé sur la technologie Tetrapol. En Espagne, ce réseau, mis en place avec le concours de Telefonica, couvre déjà plus de la moitié du pays et des services de police. Tetrapol est également mis en place avec succès en République tchèque, en Suisse et à Singapour, ainsi qu'aux Etats-Unis, sur la base militaire de Fort Irwin.

Aux Etats-Unis, EADS Telecom conduit la phase II du P25, définition standard des communications sans fil pour les professionnels de la sécurité et de la sûreté, et s'efforce de transformer cette prédominance en une réussite commerciale en faisant reconnaître Tetrapol 3G comme un standard APCO américain.

Télécommunications commerciales

Dans le domaine commercial, EADS Telecom défend sa position de marché dans un environnement difficile face à la concurrence d'Alcatel, d'Avaya et de Tenovis en France, ainsi que celle de Siemens, d'Ericsson et de Nortel en Europe et aux Etats-Unis. Les solutions Entreprises d'EADS regroupent des solutions de trafic de données et voix, des centres d'appels et des solutions fondées sur l'IP en Europe et aux Etats-Unis. EADS développe la famille des PABX 6500, commercialisée sur les marchés civils, de la sécurité publique et militaires. La prochaine génération de PABX, le nouveau système Succession 6500, est une solution IP complète qui constituera le noyau central de toutes les solutions de réseaux d'EADS Telecom. En 2002, la SNCF a retenu le système Succession 6500 dans le cadre d'un grand centre d'appels composé de neuf sites et 1 000 agents.

En outre, EADS offre au secteur civil des services relatifs à l'architecture et à l'administration de systèmes d'information fondés sur la technologie IP.

4.1.6 ESPACE

INTRODUCTION ET PRÉSENTATION

EADS est le troisième fabricant mondial de systèmes spatiaux, derrière Boeing et Lockheed Martin et le premier fournisseur européen de satellites, d'infrastructures orbitales et de lanceurs. En 2002, la contribution de la division Espace au chiffre d'affaires consolidé d'EADS s'établit à 2,2 milliards d'euros, soit 7 % du total du chiffre d'affaires.

La Division Espace d'EADS conçoit, développe et fabrique des satellites, des infrastructures orbitales et des lanceurs, en grande partie par l'intermédiaire de ses filiales Astrium et EADS Launch Vehicles (« EADS LV ») et des activités de CASA Espacio.

Par ailleurs, EADS fournit des services de lancement, par le biais de ses participations dans Arianespace, Starsem et Eurockot, ainsi que des services liés aux satellites de télécommunication et d'observation de la terre, par l'intermédiaire de ses participations dans des sociétés communes dédiées. Sur le marché de la défense, EADS intervient dans les domaines de l'optronique et de l'équipement spatial (entre autres les capteurs terrestres et stellaires) par l'intermédiaire de sa filiale SODERN et dans le domaine des technologies laser par le biais de sa filiale CILAS.

Astrium est le numéro un européen de l'industrie spatiale et couvre tous les principaux segments du marché des satellites, des infrastructures orbitales, ainsi que des composants de lanceurs. Ses activités de satellites fournissent : (1) des satellites de télécommunication au bénéfice des grands opérateurs de services de télécommunications, (2) des satellites d'observation scientifique et de la terre pour les principales agences internationales et nationales et (3) des satellites d'applications militaires pour les ministères européens de la Défense. EADS contrôle actuellement 75 % des droits de vote d'Astrium — par le biais d'une participation directe de 66 % et d'une participation indirecte dans DADC et Dornier GmbH (ces deux dernières étant majoritairement détenues par EADS) qui détiennent conjointement 9 % d'Astrium tandis que les 25 % restants sont entre les mains de BAE SYSTEMS. En janvier 2003, EADS a fait part de son engagement d'acquiescer à la part de 25 % détenue par BAE SYSTEMS dans Astrium. Voir « 7.1.4 Evolution récente — Astrium ».

EADS LV intervient sur les segments des lanceurs commerciaux et des missiles balistiques. En sa qualité de responsable de l'architecture industrielle de la famille de lanceurs Ariane, la société est chargée de la conception globale des lanceurs, de l'organisation et de la supervision des équipes industrielles, ainsi que des étages complets d'Ariane 4 et Ariane 5. Par ailleurs, EADS LV assure la fourniture d'équipements pour les satellites et les lanceurs. EADS LV est également le fournisseur exclusif des systèmes de missiles balistiques pour le compte de l'Etat français.

Au cours de l'année 2002, la division Espace a poursuivi ses activités de restructuration qui ont entraîné des réductions d'effectifs au sein d'EADS LV et d'Astrium. Parallèlement, elle a mené de nouvelles actions pour augmenter son efficacité et améliorer sa rentabilité malgré un environnement concurrentiel difficile. Ces actions se sont axées sur une plus grande attention portée à la satisfaction du client, des réductions de coûts plus radicales par le biais d'intégration et une rationalisation de la direction et des fonctions. EADS a entamé en 2002 un important plan d'amélioration de ses activités de satellites tandis que la création de LiCo, société qui regroupera les activités de lanceurs et d'infrastructures orbitales d'Astrium avec celles d'EADS LV, est en cours. La poursuite des activités de restructuration tout au long de 2003 devrait permettre un retour à la rentabilité en 2004.

STRATÉGIE

La Direction considère la division Espace comme un élément important favorisant la croissance d'EADS en matière de systèmes militaires et civils complets. Dans le domaine militaire, les compétences de la division Espace viennent compléter les efforts de développement des capacités de guerre en réseaux (*network-centric warfare*), de systèmes de défense anti-missiles balistiques et de réseaux de télécommunications sécurisées, consentis par EADS. Dans le domaine civil, la division Espace peut exploiter de nouvelles opportunités de croissance sur les segments de la gestion du trafic aérien et de la navigation.

EADS estime que la prospérité du pôle commercial de l'industrie spatiale est indispensable pour atteindre la masse critique nécessaire au maintien de l'ensemble des activités spatiales, y compris les programmes militaires qui jouent un rôle important dans la stratégie globale d'EADS. EADS considère que consolidation et restructuration de l'industrie spatiale européenne constituent la réponse inéluctable à la contraction actuelle du marché privé spatial.

Au travers de sa division Espace, EADS entend jouer un rôle prépondérant dans ce mouvement de consolidation afin d'assurer sa place au sein de l'industrie spatiale. A cette fin, la division Espace entend :

- **Réorganiser ses activités de satellites et de lanceurs**

L'acquisition de la participation de 25 % détenue par BAE SYSTEMS dans Astrium (accord annoncé en janvier 2003) permettra à la division Espace de procéder à la refonte de ses activités de satellites et de lanceurs par le biais de la création de véritables centres de compétences placés au cœur de ces deux activités. Cette réorganisation devrait générer des économies en réduisant les chevauchements entre les activités d'Astrium et celles d'EADS LV et mieux positionner la division Espace pour participer à la consolidation renforcée de l'industrie spatiale européenne.

Outre la mise en œuvre de réductions d'effectifs préalablement annoncées (1 600 postes), la division Espace va supprimer 1 700 postes supplémentaires. Au travers du programme de réorganisation **SARA**, la division Espace compte générer de nouvelles économies mettant en œuvre des centres de compétences trans-nationales intégrées, en s'adaptant à la taille du marché, en réorganisant ses chaînes d'approvisionnement pour obtenir des réductions de coûts importantes et en intégrant ses ressources d'ingénierie de programmes, de conception de systèmes, d'intégration et de test.

- **Maintenir la position d'Ariane sur le marché des services de lancements commerciaux**

En tant que principal actionnaire industriel et fournisseur d'Arianespace, EADS a pour objectif, avec le soutien des pouvoirs publics européens, de mener la restructuration de l'industrie européenne du transport spatial qu'impose la faiblesse du marché des lancements commerciaux de satellites de télécommunications. Pour assurer la compétitivité à long terme du programme Ariane, EADS se positionne comme l'architecte industriel du développement et de la production d'Ariane, jetant les bases d'une refonte de l'industrialisation et de la commercialisation pour en réduire les coûts et accroître performance et fiabilité du lanceur.

- **Etendre le leadership d'EADS dans les programmes spatiaux militaires en Europe**

La Direction considère que les programmes spatiaux nationaux et européens, tels que le programme Paradigm Skynet 5 constituent un segment majeur de croissance future pour la Société. La prise de contrôle totale de Paradigm (dans le cadre de l'acquisition annoncée de la part de 25 % détenue par BAE SYSTEMS dans Astrium) permettra à EADS d'étendre son offre de services utilisant des satellites de télécommunications militaires. EADS jouit également d'un positionnement favorable sur le segment des systèmes militaires de reconnaissance tels qu'Helios 2, Pleiades ou Essaim, dans le sillage du succès commercial et militaire de ses satellites d'observation terrestre (notamment Spot, Helios et ERS). La Direction estime que les gouvernements européens qui prennent conscience de l'importance croissante des systèmes spatiaux après les campagnes militaires d'Afghanistan et du Kosovo seront ainsi prêts à engager des ressources plus importantes en faveur d'un accès à l'espace indépendant, lequel constitue un atout stratégique essentiel dans le contexte de menaces asymétriques croissantes. Par ailleurs, EADS est un acteur de premier plan en Europe du développement d'un programme de défense anti-missiles balistiques.

SATELLITES

PRÉSENTATION

Les systèmes de satellites peuvent être regroupés en quatre catégories : télécommunications, observation, science et navigation. Les satellites de télécommunications ont de multiples applications, parmi lesquelles les liaisons téléphoniques longue distance ou mobiles, la télédiffusion et la radiodiffusion, la transmission de données, le multimédia et l'Internet. Ils peuvent être utilisés pour des applications civiles ou militaires. Les satellites d'observation permettent la collecte d'informations dans un grand nombre de domaines tels que la cartographie, la météorologie, le suivi des évolutions climatiques, la gestion agricole et sylvicole, la gestion des ressources minérales, énergétiques et hydrauliques ainsi que les applications de surveillance militaire. Les satellites scientifiques sont des produits conçus sur mesure pour s'adapter aux spécificités de la mission qui leur est confiée. Ils sont, par exemple, utilisés pour l'observation astronomique des sources de radiation de l'univers, l'exploration des planètes et l'étude des sciences de la terre. Les systèmes de satellites de navigation émettent des signaux qui permettent aux utilisateurs de déterminer leur position géographique avec une précision extrême.

MARCHÉ

EADS compte parmi les plus grands fabricants européens de satellites et bénéficie de ses relations étroites et anciennes avec ses clients institutionnels en France, en Allemagne, en Espagne et au Royaume-Uni avec la

possibilité d'accéder aux budgets nationaux correspondants. Le marché de la fabrication de satellites de télécommunications commerciaux est un marché fortement concurrentiel où les décisions des clients se prennent essentiellement sur la base de critères de prix, de compétence technique et d'expérience. Les principaux concurrents d'EADS dans le monde sont Boeing, Loral et Lockheed Martin aux Etats-Unis, ainsi qu'Alcatel Space en France.

Alors que le segment des satellites de télécommunications est actuellement en repli du fait de la récession économique mondiale et des difficultés des opérateurs de satellites, la Direction estime qu'il pourrait se redresser sous l'effet de différents facteurs : (1) la croissance de la demande de télécommunications, y compris Internet, le multimédia et les applications militaires et (2) une hausse de la demande de remplacement des satellites existants. EADS cherche à augmenter significativement sa part de marché sur ce segment en pleine croissance.

En Europe, le marché des satellites scientifiques et d'observation est organisé sur une base nationale ou multilatérale et en vertu du principe de juste retour dans le cadre duquel les contrats sont attribués à des fournisseurs nationaux en proportion de la contribution respective des pays correspondants.

En matière de satellites d'observation et scientifiques, la Direction estime qu'EADS couvre environ la moitié du marché accessible. Au-delà du marché institutionnel européen, EADS estime que se développe, à l'export, une demande de systèmes d'observation de la terre.

Par ailleurs, le besoin de satellites d'observation terrestre devrait s'accroître pour les agences civiles nationales, y compris l'Agence Spatiale Européenne (« ESA »), dans le cadre des programmes européens de protection de l'environnement. EADS anticipe une stabilité à moyen terme du marché des satellites scientifiques.

Sur le marché institutionnel des satellites scientifiques et d'observation, EADS est en concurrence avec plusieurs acteurs, dont bon nombre peuvent intervenir en qualité de maître d'œuvre. Les agences spatiales et autres clients institutionnels scientifiques peuvent également choisir de conserver le contrôle de la conception de mission en intervenant en qualité de maître d'œuvre unique ou associé pour certains programmes.

Sur le marché des satellites militaires, EADS anticipe une hausse de la demande de satellites de télécommunications, ainsi que de satellites d'observation militaire. Au cours des récents conflits militaires, l'insuffisance des capacités militaires européennes dans ce domaine est apparue aux yeux de tous et la nécessité de se préparer aux menaces imprévisibles qui pèsent a fait passer ces moyens à un niveau de priorité supérieur. Une caractéristique importante des marchés militaires tient à leur caractère relativement prévisible en termes de volume sur une longue période.

En Europe, le segment des satellites de navigation est en phase initiale de développement. Une décision relative au développement du système de navigation européen Galileo a été prise lors de la conférence ministérielle de l'ESA qui s'est tenue à Edimbourg en novembre 2001 et la phase initiale de développement, d'une valeur de 500 millions d'euros, a été confirmée par le conseil des ministres du transport de l'Union européenne en mars 2002. La constellation GalileoSat devrait être déployée entre 2006 et 2008, permettant à des utilisateurs tels que les conducteurs, opérateurs de téléphonie mobile, opérateurs de flottes ou de services d'urgence, de disposer de données de navigation. Le budget relatif à la phase de développement, validation, déploiement et les phases opérationnelles, est estimé à 3,5 milliards d'euros.

PRODUITS

EADS construit des plates-formes de satellites, ainsi que des charges utiles et des sous-systèmes significatifs. La société est ainsi en mesure d'offrir à ses clients des systèmes de satellite clés en mains.

Satellites de télécommunications

EADS produit des satellites de télécommunications pour des applications fixes ou mobiles et des services de télédiffusion directe. Les satellites géostationnaires de télécommunications d'EADS sont construits sur la base des plates-formes de la famille EUROSTAR, dont la plus récente version est EUROSTAR 3000.

En 2002, EADS a remporté un contrat avec Hispasat, société de télécommunications espagnole, en vue de la construction du satellite de télécommunications Amazonas basé sur la plate-forme EUROSTAR 3000. Par ailleurs, EADS a également été retenu par Hellas-Sat pour un contrat EUROSTAR 2000+ satellite destiné à fournir des télécommunications lors des jeux olympiques de 2004 qui se dérouleront en Grèce.

Dans le domaine des satellites de télécommunications militaires, *Paradigm Secure Communications Limited* (« **Paradigm** ») a été sélectionné par le ministère britannique de la Défense comme soumissionnaire privilégié pour son programme Skynet 5 ; l'offre complète comprend le déploiement d'infrastructures spatiales et terrestres

(fournies par Astrium), ainsi que la fourniture des services de communications requis pour les 20 prochaines années. Dans le cadre de l'acquisition annoncée par EADS de la participation de 25 % détenue par BAE SYSTEMS dans Astrium, le contrôle total de Paradigm sera transféré à EADS en 2003, sous réserve de l'approbation des autorités de tutelle. Voir « 7.1.4 Evolution récente — Astrium ».

Satellites scientifiques et d'observation

EADS est le principal fournisseur européen de systèmes d'observation de la terre par satellite, pour des applications civiles aussi bien que militaires. Dans ce domaine, EADS tire profit des éléments communs à ses programmes civils et militaires.

EADS est le maître d'œuvre des programmes civils d'observation terrestre suivants : Envisat, satellite européen de surveillance de l'environnement lancé en mars 2002 ; Metop, système de satellite météorologique à orbite polaire et Spot 5, système de satellite de couverture étendue de haute résolution, lancé en mai 2002. EADS fournit également des équipements à MSG, système de satellites météorologiques de seconde génération. En janvier 2003, Astrium a signé un contrat avec l'ESA en vue de la construction du satellite de recherche climatique Cryosat.

EADS a été choisie par le CNES en qualité de maître d'œuvre du projet Pleïades, série de deux petits satellites d'observation de la terre offrant une grande souplesse pour des applications civiles et militaires. Alors que la première phase du programme s'est clôturée début 2001, la phase de définition a été achevée à la fin 2002. Le contrat définitif de mise en œuvre du programme est prévu début 2003. En avril 2002, EADS a signé un contrat avec l'agence spatiale allemande en vue de la construction du satellite TerraSar X-band d'observation de la terre par radar.

EADS est le maître d'œuvre du programme Helios, seul système satellite européen d'observation militaire optique existant à ce jour. EADS fabrique actuellement le système de seconde génération constitué du satellite Helios 2 et du segment sol. EADS est également le maître d'œuvre du démonstrateur, du lancement et du segment sol des microsatellites Essaim d'observation militaire d'activité électromagnétique.

EADS a fait ses preuves dans la fabrication de satellites scientifiques, tels que le *X-Ray Multi Mirror* (« **XMM** »). En outre, EADS est le maître d'œuvre pour le développement des sondes interplanétaires Mars Express et Rosetta.

Satellites de navigation

Avec Alcatel Space et Alenia Spazio, EADS a constitué une société spécialement chargée de la construction et de la mise en œuvre, dès son approbation, du système européen de navigation Galileo. Actionnaire à 45 % de Galileo Industries S.A., Astrium jouera un rôle crucial dans le développement de Galileo, qui devrait être opérationnel d'ici 2008. Le segment spatial de Galileo se composerait alors d'une constellation de 30 satellites, dont trois de réserve en orbite.

INFRASTRUCTURES ORBITALES

PRÉSENTATION

Le segment des infrastructures orbitales comprend des systèmes spatiaux habités et non habités. Le domaine d'activité le plus important de ce secteur est constitué par la Station Spatiale Internationale (« **SSI** »), ainsi que par les programmes de développement des véhicules et équipements et les services qui leur sont associés.

MARCHÉ

La demande en systèmes d'infrastructures orbitales émane essentiellement d'agences spatiales bénéficiant de financements publics, notamment l'ESA, la NASA, la RKA (Russie) et la NASDA (Japon). Ces systèmes sont généralement construits sur la base d'une coopération entre des partenaires internationaux. La contribution de l'Europe à la SSI inclut : (1) un module de laboratoire attaché à la SSI (*Columbus Orbital Facility*), (2) des véhicules permettant les livraisons de fret et le transport des équipages et (3) la fourniture de services logistiques et d'autres services pour la SSI.

Dès que la SSI sera totalement opérationnelle, une gamme de produits d'infrastructure orbitale sera ouverte à la concurrence, notamment les équipements pour les expériences scientifiques et un autre marché lié à l'utilisation et au soutien logistique de la SSI. EADS est actuellement en lice pour un contrat de douze ans portant sur la fourniture de services à la SSI.

PRODUITS

Laboratoires habités ou habitats

EADS, maître d'œuvre du développement et de l'intégration de la *Columbus Orbital Facility*, est chargée de son système de gestion de données embarquées. Elle participe en outre à la construction du système robotique du bras du robot européen de la SSI et fournit des structures à la station.

Véhicules

EADS est le maître d'œuvre du développement et de la fabrication de l'ATV (*Automated Transfer Vehicle*), servant au transport du carburant et des fournitures à la SSI, ainsi qu'à la fourniture d'une capacité de réalimentation et d'une solution de traitement des déchets. Les huit ATV prévus seront lancés par Ariane 5. Forte de son expérience avec l'ARD (*Atmospheric Re-entry Demonstrator*), EADS participe également, dans le cadre de la SSI, au développement technologique du véhicule habité américain de rentrée dans l'atmosphère connu sous le nom de CRV (*Crew Return Vehicle*). La NASA ayant annulé le programme CRV en 2002 en faveur du développement d'un véhicule plus performant, EADS s'efforce de déployer ses actifs sur le programme suivant.

LANCEURS ET SERVICES DE LANCEMENT

PRÉSENTATION

Les systèmes spatiaux (satellites et éléments d'infrastructures orbitales) dépendent de lanceurs à étages multiples propulsés par des fusées pour les placer en orbite. Le lanceur est lui-même détruit pendant le lancement. EADS développe deux types d'activités distinctes : (1) la fabrication de lanceurs à des fins civiles et militaires et (2) la fourniture de services de lancement par l'intermédiaire de ses participations dans Arianespace, Starsem et Eurockot.

MARCHÉ

Le développement du marché des lanceurs dépend de la demande de satellites et d'infrastructures orbitales. La Direction estime qu'en moyenne, le marché des services de lancement accessible à EADS reste faible, soit environ 20 à 25 charges utiles par an, composés pour la plupart de satellites de télécommunications géostationnaires. Cependant, ce chiffre peut varier en fonction de l'impact des cycles économiques. Ce marché ne comprend pas les services de lancement destinés aux agences gouvernementales et militaires américaine, russe et chinoise.

Il existe des barrières élevées à l'entrée sur ce marché, en raison de sa complexité technologique et de la concentration des financements des Etats sur un nombre réduit de sociétés en matière d'activités de développement. En 2002, Boeing et Lockheed Martin ont mis sur le marché les lanceurs nouveaux Delta 4 (Boeing) et Atlas 5 (Lockheed Martin).

L'émergence sur le marché des satellites d'une clientèle privée de plus en plus importante et mue par des impératifs de rentabilité a favorisé le développement de sociétés de services de lancement, désireuses de rivaliser en termes de prix et de qualité de service. Parmi ces nouveaux intervenants, certaines entités ont été fondées pour proposer des lanceurs spatiaux dérivés de missiles balistiques militaires, fiables et à faible coût, produits par des sociétés de l'ex-Union soviétique, associées à l'expérience de fabricants occidentaux en matière de commercialisation et d'accès au marché ouvert des satellites. Cette situation crée une forte concurrence sur le marché des lanceurs commerciaux.

En matière de défense, la France poursuit une politique stratégique indépendante, qui repose actuellement sur des systèmes de missiles balistiques lancés à partir de sous-marins. En 1998, l'Etat a décidé de développer une nouvelle génération de missiles balistiques. Outre les ventes nouvelles générées et le développement financé par l'Etat, le segment des missiles balistiques nécessite d'importants travaux de maintenance pour garantir la capacité opérationnelle des systèmes sur l'ensemble de la durée de vie des équipements, qui peut couvrir plusieurs décennies. Les activités d'EADS sur le segment des missiles balistiques sont conduites par sa filiale EADS LV, qui est le fournisseur exclusif de missiles auprès de l'Etat, son seul client dans ce domaine.

OFFRE DE PRODUITS ET SERVICES

Services de lancement

EADS intervient dans le domaine des services de lancement, via ses participations dans Arianespace pour les lanceurs lourds, Starsem pour les lanceurs moyens et Eurockot pour les lanceurs légers.

Arianespace. EADS est le second actionnaire d'Arianespace après le CNES, avec une participation (directe et indirecte) de 27,13 %, et le premier actionnaire industriel. En terme de chiffre d'affaires, Arianespace a été le

premier fournisseur mondial de services de lancements commerciaux en 2002, et a réalisé plus de 147 lancements de satellites depuis 1984. Arianespace commercialise et vend des lanceurs européens sur le marché mondial et réalise les lancements depuis le centre spatial de Kourou en Guyane française. Sa part sur le marché qui lui est accessible dépasse 50 %. En 2002, huit lancements d'Ariane 4 (dont 7 commerciaux) et quatre lancements d'Ariane 5 (dont 3 commerciaux) ont été réalisés. La version actuelle d'Ariane 5 est capable de placer en orbite de transfert géostationnaire une ou plusieurs charges utiles dont la masse totale peut atteindre 6 tonnes. Le premier lancement commercial d'Ariane 5 a eu lieu en 1999 et depuis, quatre autres lancements sont intervenus en 2000 et un en 2001, tous couronnés de succès. Le premier lancement commercial d'une version d'Ariane 5 à capacité d'emport supérieure (quatrième lancement d'Ariane 5 en 2002), capable de supporter une charge utile de dix tonnes a été interrompu, entraînant la destruction de la charge utile. Tous les efforts sont actuellement déployés pour que le lanceur puisse reprendre du service rapidement.

Starsem. EADS détient directement 35 % du capital de la société de droit français Starsem aux côtés d'Arianespace (15 %), de l'agence spatiale russe (25 %) et du Bureau central russe de Conception Spécialisée « Progress » (25 %). Starsem commercialise des services de lancement assurés par des lanceurs Soyouz pour les satellites en orbites basse et moyenne.

Eurockot. Astrium (à hauteur de 51 %) et Khrunichev (à hauteur de 49 %) détiennent le contrôle conjoint d'Eurockot, société fournissant des services à faible coût de lancement de petits satellites en orbite basse, en recourant à des lanceurs Rockot, dérivés des missiles balistiques SS-19. En 2002, Eurockot a procédé à deux lancements et a remporté quatre nouveaux contrats pour de prochains lancements.

Lanceurs commerciaux

EADS fabrique des lanceurs et réalise des travaux de recherche et développement dans le cadre des programmes Ariane. L'ESA finance le développement des lanceurs Ariane et des technologies associées. Une fois que l'ESA a procédé à la certification du lanceur, Arianespace assure la commercialisation et la vente des services de lancement dans le monde entier.

EADS est responsable de l'architecture industrielle des lanceurs Ariane 4 et Ariane 5. Elle est chargée de la conception globale des lanceurs et de l'organisation, ainsi que de la supervision des équipes industrielles. En réponse à l'initiative d'EADS d'optimiser le processus de fabrication du programme Ariane, la conférence ministérielle de l'ESA, tenue à Edimbourg en novembre 2001, a étendu la responsabilité d'EADS à un rôle de maître d'œuvre de la production, jetant ainsi les bases d'une refonte de la structure de fabrication, d'une baisse des coûts et de la compétitivité d'Ariane à long terme.

Le dernier vol d'Ariane 4 a eu lieu en février 2003. EADS se concentre désormais sur la production d'Ariane 5 et sur le retour à l'état opérationnel de la version à capacité de charge utile accrue d'Ariane 5. Parallèlement à son rôle au niveau de l'architecture industrielle, EADS fournit également les étages d'Ariane 5, assure la production des cases à équipement des lanceurs et fournit à Arianespace les logiciels propres à chaque vol, ainsi que les structures interétages. Ces activités réalisées dans le cadre des programmes Ariane mettent bien en évidence la position clé occupée par EADS sur le marché européen des lanceurs. Par ailleurs, EADS produit également des équipements de lanceurs pour des clients hors d'Europe, en particulier aux Etats-Unis.

La Direction reste engagée à réduire les coûts de production et à restructurer les activités de lanceurs d'EADS au sein d'une seule et même société afin d'assumer la responsabilité de maître d'œuvre du développement et de la production d'Ariane.

Missiles balistiques

EADS assure la conception, la construction, les essais et la maintenance de missiles balistiques, dont le M4/M45, missile balistique intercontinental lancé à partir de sous-marins. Dans le cadre de son contrat avec l'Etat, EADS fournira des services de maintenance industrielle pour ce type de missiles jusqu'au terme de leur vie opérationnelle. EADS a conclu un contrat en vue du développement du M51, un nouveau système stratégique sous-marin, doté de fonctionnalités techniques et opérationnelles accrues. L'achèvement de la phase initiale de conception de ce système est prévu en 2008. La Direction estime que le développement et la production du M51 assureront à EADS une charge de travail à haut contenu technologique à long terme, en liaison avec les travaux de développement et de production ultérieurs.

Outre qu'elles sont relativement prévisibles, les commandes en cours entraînant le développement de missiles balistiques coïncident avec le début de la phase de production d'Ariane 5, ce qui permet une utilisation optimale de la capacité de développement de cette activité.

Dans le cadre des efforts entrepris par les Etats-Unis pour développer des défenses anti-missiles, Astrium et EADS LV ont été choisis par l'OTAN pour faire partie du consortium transatlantique destiné à mener une étude de faisabilité d'une défense anti-missile (*Theatre Missile Defence*). En juillet 2002, EADS a conclu un protocole d'accord avec Boeing sur le projet d'un système de défense anti-missile ; celui ci souligne le rôle pivot joué par EADS dans le développement à l'échelle européenne d'un système de défense anti-missiles balistiques.

ACTIVITÉS ET SERVICES

EADS estime que les services de télécommunications militaires par satellites sont un vecteur de croissance pour la société. En juillet 2002, EADS et BAE SYSTEMS ont formé ensemble Paradigm pour répondre aux demandes de fourniture de services du programme Skynet 5 du ministère britannique de la Défense, le futur système de satellites de télécommunications militaires du Royaume-Uni. Paradigm, qui a été choisi comme soumissionnaire privilégié pour ces services, conclura un contrat avec Astrium pour la fabrication et la fourniture des satellites et systèmes au sol. Dans le cadre de l'acquisition annoncée de la participation de 25 % détenue par BAE dans Astrium par EADS, le contrôle total de Paradigm est transféré à EADS en janvier 2003, sous réserve de l'approbation des autorités de tutelle. Voir « 7.1.4 Evolution récente — Astrium ».

EADS détient également des participations dans certaines sociétés fournissant des services de télécommunications et d'observation de la terre (par exemple Spotimage/Infoterra).

PRODUCTION ET FOURNISSEURS

La division Espace dispose actuellement de sites de production situés en France (Vélizy, Les Mureaux, Bordeaux, Toulouse), en Allemagne (Backnang, Brême, Friedrichshafen, Lampoldshausen, Ottobrunn, Rostock, Trauen), en Espagne (Madrid), au Royaume-Uni (Portsmouth, Stevenage) et en Guyane française (Kourou).

4.1.7 PARTICIPATIONS

DASSAULT AVIATION

EADS détient une participation de 45,94 % dans Dassault Aviation, dont les actions sont admises au Premier Marché d'Euronext Paris aux côtés du Groupe Industriel Marcel Dassault (« GIMD ») (50,02 %), le flottant représentant 4,04 %.

Dassault Aviation est un acteur majeur sur le marché mondial des avions de combat et des jets d'affaires. Fondée en 1945, la société Dassault Aviation a livré plus de 7 500 avions civils et militaires à des clients situés dans plus de 73 pays.

Dassault Aviation se fonde sur son expérience de concepteur et d'architecte industriel de systèmes complexes pour concevoir, développer et produire une gamme d'avions militaires et de jets d'affaires.

Afin d'éviter le conflit potentiel entre les produits militaires de Dassault Aviation et d'EADS (Rafale et Eurofighter) et de favoriser une approche de type « *Chinese wall* », la participation d'EADS dans Dassault Aviation est gérée par la Coordination Stratégique, tandis que le programme Eurofighter est géré par la division Aéronautique.

Avions militaires

Dassault Aviation propose deux avions de combat polyvalents, à savoir le Rafale et la famille du Mirage 2000.

- *Rafale*. Le programme Rafale comprend trois versions d'un bimoteur de combat polyvalent destiné aux forces aériennes et navales. Conformément aux documents budgétaires de la Commission de la Défense Nationale, la France envisage l'acquisition de 294 Rafale, dont 234 pour l'armée de l'air et 60 pour la marine, pour un coût total de 32,3 milliards d'euros, dont 9,5 milliards d'euros consacrés au développement. 61 avions ont déjà été commandés ; parmi ceux-ci, 36 sont destinés aux forces aériennes et 25 à la marine. En 2001, le premier groupe opérationnel du Rafale version marine a été envoyé en mission sur le porte-avions Charles de Gaulle. Douze Rafale ont été livrés à la fin de 2002.
- *Mirage 2000*. La famille Mirage 2000 se décline en deux versions :
 - (1) Le Mirage 2000-5, la dernière version, est un avion de combat multi-rôles conçu pour des combats aériens à cibles multiples, ainsi que pour des missions air-sol. Le Mirage 2000-5 peut être armé avec le missile d'interception et de combat air-air MBD MICA ;
 - (2) Le Mirage 2000-D, avion de pénétration tout temps utilisé par l'armée de l'air française, est en cours d'adaptation pour être équipé du nouveau missile air-sol tiré à distance de sécurité, MBD SCALP EG. Les derniers avions commandés par l'armée de l'air française en 1996 ont été livrés en 2001.

Plus de 600 avions Mirage 2000 ont déjà été commandés, dont près de la moitié par des pays étrangers.

Jets d'affaires

Dassault Aviation offre un vaste choix de produits dans le haut de gamme des jets d'affaires. Plus de 1 400 jets d'affaires Falcon ont été livrés depuis la première livraison d'un Falcon 20 en 1965. Les appareils de la gamme actuellement en service opèrent dans plus de 60 pays du monde, et répondent aux besoins de transport des sociétés, des personnalités ou des gouvernements. La famille des jets Falcon comprend actuellement quatre tri-réacteurs : les Falcon 50EX, 900C, 900EX et 7X, le biréacteur Falcon 2000 et le Falcon 2000EX, lancé en octobre 2000. Le nouveau siècle a vu Dassault Falcon Jet clairement émerger en position de leader de sa catégorie. 72 commandes nettes ont été conclues en 2002, contre 73 en 2001. Malgré un niveau moins élevé de commandes reflétant le ralentissement économique général, 66 Falcon ont été livrés en 2002. En 2001, le tout dernier projet de la famille Falcon, le tri-réacteur long-courrier Falcon 7X, avait été révélé au grand public sur le site de Dassault à Teterboro (New Jersey), Etats-Unis. Ce projet est actuellement en cours de développement.

DASA-DORNIER LUFTFAHRT

DADC, détenue à 75 % par EADS, détient une participation de 75,9 % dans Dornier GmbH, qui à son tour détient 1,58 % du capital de Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs GmbH, actionnaire unique de Dornier Luftfahrt GmbH. Du fait de cette participation minoritaire, EADS ne participe à aucune décision commerciale concernant Dornier Luftfahrt.

4.2 Propriété intellectuelle

Les droits de propriété intellectuelle, tels que les brevets, les marques et le savoir-faire jouent un rôle important dans la production et la protection des technologies et produits d'EADS. L'utilisation des droits de propriété intellectuelle permet à EADS de conserver sa compétitivité sur le marché ainsi que de fabriquer et vendre librement ses produits.

Chacune des filiales du groupe EADS détient des droits de propriété intellectuelle spécifiques à son activité propre. Les droits de propriété intellectuelle utilisés au sein du groupe EADS sont détenus soit directement par les filiales qui les ont créés, soit au moyen de licences concédées par EADS lorsque ces droits de propriété intellectuelle relèvent de l'intérêt général du groupe EADS. EADS détient également des droits de propriété intellectuelle de manière directe ou en vertu de contrats de licence conclus avec ses filiales.

EADS centralise et coordonne le portefeuille de droits de propriété intellectuelle du groupe EADS, participe avec ses filiales à la gestion de ce portefeuille et se charge de promouvoir les licences des droits de propriété intellectuelle communes à ses filiales. EADS s'assure également que toutes les procédures sont mises en place afin de garantir la confidentialité des droits de propriété intellectuelle du groupe EADS et la protection des droits des tiers en la matière (dans le cas de sociétés communes).

4.3 Effectif

Au 31 décembre 2002, l'effectif d'EADS s'élevait à 103 967 salariés. Les tableaux ci-dessous montrent la répartition de l'effectif d'EADS par secteur d'activité et par zone géographique. Les salariés des sociétés consolidées par intégration proportionnelle (notamment ATR, MBDA et Astrium) y figurent sur la même base proportionnelle.

Effectif d'EADS par secteur d'activité

	<u>31 décembre 2002</u>	<u>31 décembre 2001</u>	<u>31 décembre 2000</u>
Airbus	46 409	45 543	33 927(*)
Avions de transport militaire.....	3 593	3 573	3 548
Aéronautique	25 547	24 230	23 091
Systèmes Civils et de Défense	16 782	17 650	17 485
Espace.....	10 366	10 414	9 400
Siège et centre de recherche	1 270	1 557	1 428
Total EADS	<u>103 967</u>	<u>102 967</u>	<u>88 879</u>

(*) Sur la base d'une consolidation proportionnelle à 80 %.

Effectif d'EADS par zone géographique

	<u>31 décembre 2002</u>		<u>31 décembre 2001</u>		<u>31 décembre 2000</u>	
	<u>Effectif</u>	<u>Pourcentage</u>	<u>Effectif</u>	<u>Pourcentage</u>	<u>Effectif</u>	<u>Pourcentage</u>
France.....	41 744	40,2	41 550	40,4	40 123	45,1
Allemagne	38 733	37,3	38 445	37,3	36 065	40,6
Espagne.....	7 759	7,5	7 893	7,7	7 454	8,4
Royaume-Uni.....	11 893	11,4	11 754	11,4	2 806	3,2
Italie.....	765	0,7	767	0,7	33	0,0
Etats-Unis.....	2 653	2,5	2 175	2,1	2 106	2,4
Reste du monde.....	420	0,4	383	0,4	292	0,3
Total EADS	<u>103 967</u>	<u>100,0</u>	<u>102 967</u>	<u>100,0</u>	<u>88 879</u>	<u>100,0</u>

4.4 Recherche et développement

Les programmes de recherche et de développement d'EADS sont actuellement en cours d'intégration afin d'améliorer leur efficacité dans les secteurs de l'aéronautique, de l'espace, des systèmes de missiles et des télécommunications.

Les activités de recherche et développement sont menées selon les principes suivants :

- accorder à chaque unité opérationnelle une responsabilité totale pour le développement des produits afin de répondre aux besoins spécifiques des marchés et des clients, et permettre une grande autonomie dans la conception de programmes de recherche ;
- coordonner les activités de recherche et de technologie au sein du groupe par l'intermédiaire d'un réseau de recherche et de technologie (le « **Réseau R&T** ») qui favorise la circulation des informations et des résultats de la recherche au sein du groupe EADS ; et
- partager les ressources, les compétences et les moyens de recherche par la création d'un centre commun de recherche (le « **Centre Commun de Recherche** » ou « **CCR** »), réparti sur trois sites (Suresnes, Ottobrunn et Getafe).

Plusieurs projets transversaux sont en cours de mise en oeuvre autour des deux axes suivants :

- Standardisation du Réseau R&T et extension à l'ensemble des entités du groupe en diffusant les meilleures pratiques existantes et en s'appuyant sur le CCR et sur des équipes de travail communes de manière à garantir l'optimisation des potentialités dans des domaines tels que les matériaux, les composites, l'électronique, l'énergie de la propulsion, l'aérodynamique, le contrôle de vol, le traitement de l'image ou la technologie de l'information ;
- Réallocation et intégration des compétences et des activités des laboratoires existants.

Voir également « 5.1 Examen et analyse par la Direction de la situation financière et du résultat des activités — Comptes consolidés audités 2002 et 2001 ».

4.5 Facteurs de risque

4.5.1 Risques de marché

Compte tenu de la nature de ses activités, EADS est exposée à un certain nombre de risques financiers, en particulier au risque de change et au risque de taux d'intérêt, comme indiqué ci-dessous. La gestion et la réduction de tels risques financiers affectant EADS est assurée par le département Trésorerie Centrale en accord avec une politique approuvée par le Conseil d'administration. L'identification, l'évaluation et la couverture des risques financiers est confiée à des comités de trésorerie et aux divisions et unités opérationnelles du groupe EADS.

RISQUES DE LIQUIDITÉ

Le groupe a pour politique de maintenir à tout moment un niveau de disponibilités et placements de trésorerie suffisant pour lui permettre d'honorer ses besoins de trésorerie présents et futurs. L'objectif de cette politique est actuellement atteint comme illustré par le montant total de disponibilités et placements de trésorerie constaté au bilan d'EADS. Il faut ajouter à ces disponibilités le crédit syndiqué de substitution d'un montant de 2,85 milliards d'euros et la ligne de crédit de 700 millions d'euros mise en place auprès de la Banque Européenne d'Investissement (« **BEI** »). Une tranche de 0,85 milliards d'euros du crédit syndiqué de substitution de 2,85 milliards arrivera à échéance en juillet 2003 (sauf prorogation), le solde arrivant à échéance en juillet 2007. La ligne de crédit accordée par l'EIB arrivera à échéance dans 10 ans. La position de trésorerie du groupe, ainsi que son portefeuille de valeurs mobilières sont placés dans des instruments financiers non spéculatifs, et en règle générale très liquides, tels que certificats de dépôt, dépôts au jour le jour, billets de trésorerie et autres instruments disponibles sur le marché monétaire, dont l'échéance est en général inférieure à 3 mois, ainsi que certains titres cotés à revenu fixe dont l'échéance est inférieure à un an. Par conséquent, le groupe EADS estime que son exposition au risque de variation de prix liée aux fluctuations des taux d'intérêts et de *spread* est minime. Voir « 5.1.3.4 Politiques — Politique de gestion de la trésorerie — Financement ».

Risque de crédit — EADS est exposée à un risque de crédit lié au risque de défaillance de ses contreparties concernant des instruments financiers ou des financements des ventes. Le groupe EADS a mis en place des procédures destinées à éviter la concentration du risque de crédit et s'assurer que l'encours total reste limité. Les opérations de financement des ventes ne sont mises en place qu'avec des clients et/ou par le biais de structures présentant une qualité de crédit satisfaisante. Il n'est conclu d'opérations de trésorerie et de contreparties de couverture qu'avec des établissements financiers bénéficiant d'une très bonne notation de crédit. EADS s'impose un système qui limite la mise en place de crédits afin de gérer activement ainsi que de limiter son exposition au risque de crédit. Ce système de limites permet de contrôler la mise en place des lignes avec les contreparties dans les opérations financières, en fonction notamment de la notation de crédit accordée à ces établissements par les

agences de notation Standard & Poor's, Moody's et Fitch IBCA. Les limites correspondantes sont régulièrement suivies et mises à jour.

Le tableau ci-dessous présente une synthèse des dettes financières de la Société :

	31 décembre 2002			Total
	Inférieurs à un an	Entre un et cinq ans	Au-delà de cinq ans	
	(en millions d'euros)			
Obligations	209	44		253
Dettes contractées auprès d'institutions financières.....	256	503	810	1 569
Dettes contractées auprès de sociétés du groupe	166	0	0	166
Emprunts	80	301	667	1 048
Dettes contractées au titre de contrats de location financement	100	778	688	1 566
Autres	374			374
Total	<u>1 185</u>	<u>1 626</u>	<u>2 165</u>	<u>4 976</u>

La politique du groupe EADS est très restrictive et vise à limiter au strict minimum les dispositions contractuelles établissant les cas de remboursement anticipé de ses dettes financières. Le groupe refuse systématiquement toutes les clauses de remboursement anticipé qui reposent sur une dégradation de la notation de crédit ou sur tout événement mesurable non significatif qui échappe à son contrôle. Il est à noter cependant que le crédit syndiqué de substitution de 2,85 milliards d'euros visé ci-dessus contient une clause de remboursement anticipé assise sur le ratio dettes/fonds propres d'EADS.

RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT

Le groupe EADS utilise une approche bilantielle avec l'objectif de limiter son risque de taux d'intérêt. EADS s'efforce de faire concorder le profil de risque de ses actifs avec la structure correspondante au niveau de ses passifs. Voir « 5.1.3.2 Politiques — Politique de gestion des taux ».

Le risque de taux d'intérêt net est géré au travers de plusieurs types d'instruments, tels que des produits dérivés de taux d'intérêt, afin de minimiser les risques et les répercussions financières liés aux variations de taux d'intérêt.

Les instruments de couverture spécifiquement adossés à des titres de créance ont au maximum les mêmes montants nominaux et 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 au 31 décembre 2002.

Les montants contractuels ou notionnels des produits dérivés de taux d'intérêt utilisés par EADS qui sont indiqués ci-dessous ne représentent pas forcément les montants échangés par les parties et ne constituent donc pas nécessairement une mesure adaptée de l'exposition du groupe à travers son utilisation de produits dérivés.

Les montants notionnels des produits dérivés de taux d'intérêt se présentent comme suit, selon leur année prévisible d'échéance :

Contrats de taux d'intérêt	Durée restante			Total
	Jusqu'à 1 an	Entre 1 et 5 ans	Plus de 5 ans	
	(en millions d'euros)			
Exercice clos le 31 décembre 2002				
Swaps de taux d'intérêt.....	562	409	0	971
Achats de <i>caps</i>	45	0	0	45
Ventes de <i>floors</i>	45	0	0	45

EADS a eu, depuis sa création, une position de trésorerie nette positive. Dans la mesure où l'analyse de la sensibilité des taux d'intérêts est surtout pertinente pour les sociétés ayant un fort endettement, EADS considère comme faible l'intérêt d'une telle analyse au regard de la compréhension du risque de taux d'intérêt de la Société. Elle n'est donc pas incluse dans le présent document, et le tableau des produits dérivés de taux d'intérêts ci-dessus n'a pas été comparé au précédent tableau retraçant les dettes financières. Selon l'évolution des circonstances, EADS pourra être amenée à inclure une telle analyse dans un document de référence ultérieur.

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.

RISQUES DE CHANGE

EADS gère un portefeuille de couverture de change à long terme dont les échéances s'étalent sur 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 de change du groupe.

La majeure partie du chiffre d'affaires d'EADS est réalisée en dollars alors qu'une part importante de ses coûts est encourue en euros. Par conséquent, dès lors qu'EADS n'utilise pas des instruments financiers pour se couvrir d'un risque de change actuel ou futur, ses résultats sont affectés par les fluctuations du taux de change de marché euro contre dollar. L'intention du groupe étant de générer des résultats uniquement au travers de ses activités opérationnelles, EADS utilise des stratégies de couverture pour gérer l'incidence sur ses résultats de la volatilité des taux de change. Voir « 5.1.3.1 Politiques — Politique de gestion de change ».

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 utilise 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.

Risque relatif aux ventes d'avions. 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 définis comme les premiers encaissements prévus les plus probables pour un mois donné 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 % de l'équivalent du risque en dollars américains. EADS estime qu'une transaction est hautement probable si la livraison future correspondante figure dans le carnet de commandes fermes ou est fortement susceptible de se réaliser en vertu de preuves contractuelles (comme par exemple une déclaration 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.

Risque relatif aux activités liées à des projets. Dans le cadre d'activités liées à des projets, EADS couvre en général à 100 % des flux spécifiquement liés à des contrats fermes ou individuels. Dans ce cas, la couverture est affectée spécifiquement à chaque projet individuel.

Les montants contractuels ou notionnels des produits dérivés de change d'EADS indiqués ci-dessous ne représentent pas forcément les montants échangés par les parties et donc, ne constituent pas nécessairement une mesure adaptée de l'exposition du groupe à travers son utilisation de produits dérivés.

Les montants notionnels des instruments financiers dérivés se présentent comme suit, selon leur année prévisible d'échéance :

<u>Contrats de change</u>	Durée restante			<u>Total</u>
	<u>Jusqu'à 1 an</u>	<u>Entre 1 et 5 ans</u>	<u>Plus de 5 ans</u>	
		(en millions d'euros)		
Exercice clos le 31 décembre				
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'option d'achat « call », nettes.....	1 094	343	0	1 437
Exercice clos le 31 décembre 2001 (en millions d'euros)				
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'option d'achat « call », nettes.....	4 184	1 507	0	5 691

RISQUES LIÉS AU PORTEFEUILLE DE PARTICIPATIONS

EADS détient plusieurs participations motivées par ses choix industriels. Aucune de ces participations n'est détenue à des fins spéculatives ou de placement. Ces participations sont comptabilisées selon la méthode de mise en équivalence (cas des « sociétés associées »), si EADS a la faculté d'exercer une influence notable, ou à défaut à la

valeur de marché. Dans ce dernier cas, si la valeur de marché d'une participation ne peut être aisément déterminée, cette participation est comptabilisée selon la méthode des coûts historiques.

Les variations de valeur de ces participations sont largement fonction de leurs résultats. La principale participation d'EADS dans des sociétés associées est celle détenue dans Dassault Aviation. La valeur nette comptable de celle-ci s'élève à 1 333 millions d'euros au 31 décembre 2002. EADS estime que son risque d'une variation exceptionnelle de la valeur de sa participation dans Dassault Aviation, comme de ses autres participations dans des sociétés associées, est faible.

EADS considère que le risque de baisse de la valeur de marché ou de dépréciation est faible en ce qui concerne ses participations autres que dans des sociétés associées qui par ailleurs représentent une part non significative de ses actifs.

Les actions propres rachetées et détenues par EADS ne sont pas traitées comme des titres de participation. En outre, ces actions ne présentent pas de risque particulier dans la mesure où toute fluctuation de leur valeur apparaît directement dans les capitaux propres lors de leur cession sur le marché, sans affecter le résultat net.

4.5.2 Risques juridiques

FAITS EXCEPTIONNELS ET LITIGES

EADS (ou plus précisément Euromissile GIE) a récemment obtenu gain de cause lors d'une procédure d'arbitrage qui l'opposait à Thales et a obtenu le versement de dommages et intérêts sur la base d'une demande reconventionnelle dont le montant principal s'élève à 107,6 millions d'euros. Cette décision ayant force exécutoire immédiate, les sommes ont été versées à Euromissile le 17 février 2003. Thales a néanmoins déposé une demande en annulation de cette décision.

EADS est partie à un certain nombre de contentieux et d'arbitrages dans le cadre de la conduite normale de ses affaires. EADS estime avoir comptabilisé des provisions adéquates en vue de la couverture des risques de litiges en cours ou prévisibles, généraux ou spécifiques.

A la connaissance d'EADS, il n'existe pas d'autres faits exceptionnels, procédures judiciaires ou arbitrales, en cours ou futures, pouvant avoir, ou ayant eu dans un passé récent, une incidence sensible sur sa situation financière, son activité, son résultat ou son groupe, à l'exception de ce qui est indiqué ci-dessous.

EADS (ou, plus spécifiquement, DADC et Dornier GmbH) est et a été partie à plusieurs procédures contentieuses et arbitrales l'opposant aux actionnaires de la famille Dornier, actionnaires minoritaires de Dornier GmbH. Ces procédures avaient trait à la validité de différentes résolutions d'assemblées d'actionnaires de Dornier GmbH concernant principalement des apports d'activités et d'actifs de Dornier. Ces apports ont fait l'objet de deux procédures d'arbitrage qui se sont récemment terminées favorablement puisque les jugements ont été prononcés en faveur d'EADS et de Dornier GmbH. Par ailleurs, la validité de certains de ces apports a été confirmée par la cour régionale d'appel de Stuttgart. Cependant, d'autres procédures, notamment liées à l'apport par Dornier d'actions Dornier Luftfahrt GmbH à Fairchild Dornier Luftfahrt Beteiligungs GmbH, sont toujours en cours.

EADS et Dornier GmbH estiment que les procédures toujours en cours seront jugées en leur faveur, à l'instar des récentes décisions de justices intervenues.

Fin 2002, une demande d'arbitrage a été déposée à l'encontre d'une filiale d'EADS qui intervient dans la fourniture d'équipements au sujet d'un contrat commercial qui avait été exécuté plusieurs années auparavant. EADS estime disposer d'une défense solide, tant sur les moyens de procédure que sur le fond, pour contrer cette plainte. A ce stade précoce de la procédure, le risque financier ne peut être évalué.

CONTRÔLE DES EXPORTATIONS ET AUTRES RÉGLEMENTATIONS

Les marchés à l'exportation ont une grande importance pour EADS. De plus, bon nombre de produits à usage militaire conçus et fabriqués par EADS sont considérés comme ayant un intérêt stratégique national. En conséquence, l'exportation de ces produits hors des marchés domestiques d'EADS risque d'être limitée par, ou d'être soumise à, l'obtention de licences et à des contrôles à l'exportation, imposés notamment par le Royaume-Uni, la France, l'Allemagne et l'Espagne, où EADS exerce ses principales activités militaires. Rien ne permet de garantir que les contrôles à l'exportation auxquels EADS est soumise ne s'alourdiront pas et que de nouvelles générations de produits développés par EADS ne feront pas également l'objet de contrôles similaires, voire plus rigoureux, ou que des facteurs géopolitiques ne rendront pas impossible l'obtention de licences d'exportation pour certains clients. Un accès réduit aux marchés militaires à l'exportation risquerait d'avoir une incidence négative sur la situation financière et le résultat des activités d'EADS.

EADS est également soumise à diverses autres réglementations nationales susceptibles d'affecter ses activités et sa situation financière, par exemple en matière de protection de l'environnement, d'utilisation de ses produits, de politique de l'emploi et de rapports avec les autorités étrangères. En outre, la possibilité pour EADS de commercialiser de nouveaux produits et d'accéder à de nouveaux marchés peut dépendre de l'obtention de certifications et d'autorisations gouvernementales.

RESPONSABILITÉ DU FAIT DES PRODUITS ET ACTIONS EN GARANTIE

EADS conçoit, développe et fabrique un certain nombre de produits haut de gamme d'une importante valeur unitaire, notamment les avions civils et militaires et les équipements spatiaux. EADS court donc un risque en matière de responsabilité et peut faire l'objet d'actions en garantie en cas de défaillance d'un produit. Bien que EADS s'estime suffisamment assurée pour couvrir ces risques et qu'elle n'ait fait l'objet d'aucune réclamation importante par le passé, aucune garantie ne saurait toutefois être donnée que des réclamations ne seront pas formulées à l'avenir contre EADS, ou que la couverture de ses assurances sera suffisante.

IMPORTANCE DES SOCIÉTÉS COMMUNES ET DES PARTICIPATIONS MINORITAIRES

EADS, dont une part importante du chiffre d'affaires provient de consortiums, de sociétés communes et de participations, estime que ses alliances et partenariats représentent un atout concurrentiel majeur. Ces accords et participations comprennent notamment : (i) le consortium Eurofighter dont EADS détient 46 %, (ii) trois principales sociétés communes : Astrium dans laquelle EADS détient 75 % des droits de vote (*), MBDA dans laquelle EADS possède une participation globale de 37,5 % et ATR dont EADS possède 50 %, (iii) des participations majoritaires : (a) Airbus, dans laquelle EADS détient une participation de 80 %, (b) Dornier GmbH : DADC, détenue à 75 % par EADS, détient une participation de 75,9 % dans Dornier GmbH, (c) EDSN dans laquelle EADS détient 59,1 % du capital, et (d) LFK, dans laquelle EADS détient 81,3 % des titres ; (iv) une participation dans une société affiliée : Dassault Aviation à hauteur de 45,9 % et (v) des participations minoritaires : (a) dans Nortel Networks France à hauteur de 45 %, (b) dans Nortel Networks Allemagne, dans laquelle EADS détient, conjointement avec Dornier, 42 % du capital ; et (c) dans Embraer dont EADS possède 2,5 % des actions ordinaires. La conclusion de partenariats et d'alliances avec d'autres acteurs du marché fait partie intégrante de la stratégie d'EADS. Ainsi, la part du chiffre d'affaires générée par des consortiums, des sociétés communes et des participations pourrait encore augmenter à l'avenir. Cette stratégie peut ponctuellement entraîner des modifications dans la structure organisationnelle des sociétés communes existantes auxquelles participe EADS, ou un réajustement dans le contrôle qui y est exercé par cette dernière.

Le degré de contrôle exercé par EADS sur les consortiums, sociétés communes et participations qu'elle détient est variable et susceptible d'évoluer. Dans la mesure où EADS participe à des sociétés communes à égalité avec ses partenaires, le risque de désaccord ou d'impasse, inhérent à toute entité conjointement contrôlée, existe notamment dans celles pour lesquelles toutes les décisions importantes doivent être prises à l'unanimité de leurs membres, ou au niveau desquelles il existe des droits de sortie limités. Par ailleurs, les autres parties associées dans ces entités peuvent également être des concurrentes d'EADS et, en conséquence, avoir des intérêts divergents de ceux d'EADS.

En outre, EADS ne peut avoir qu'un accès limité à la comptabilité et aux informations des entités dans lesquelles elle possède une participation minoritaire. Elle ne peut donc qu'avoir une connaissance limitée de leurs activités et de leurs résultats, par rapport aux entités dans lesquelles elle détient une participation majoritaire ou dans la gestion desquelles elle est quotidiennement impliquée.

(* Le 31 janvier 2003, EADS a annoncé l'acquisition de la participation de 25 % détenue par BAE SYSTEMS dans Astrium. La réalisation de l'opération reste soumise à l'approbation des autorités réglementaires. Voir « 4.1.6 Espace — Introduction et présentation » et « 7.1.4 Evolution Récente — Astrium ».

4.5.3 Risques industriels et liés à l'environnement

Comme toutes les autres sociétés des principaux secteurs dans lesquels elle opère, EADS est soumise à de nombreuses lois et réglementations européennes, nationales, régionales et locales en matière d'environnement, concernant les rejets dans la nature, dans les nappes d'eau de surface et phréatiques ainsi que l'enlèvement et le traitement de toutes sortes de déchets. EADS estime que ses activités actuelles sont conformes aux réglementations en vigueur dans ce domaine.

EADS a mis en œuvre des procédures internes en matière d'environnement afin de s'assurer de sa conformité avec les lois et réglementations en vigueur dans les différents pays dans lesquels la Société exerce ses activités et elle investit en recherche et développement dans l'optique d'améliorer sa capacité à satisfaire, voire à dépasser de telles

normes réglementaires. EADS apporte son soutien actif aux collaborateurs qui participent à la mise au point de produits et de technologies de nouvelle génération qui favorisent la préservation des ressources, la simplification de leur recyclage et la conservation du milieu naturel dans la mesure du possible.

En outre, EADS estime être actuellement en mesure de se conformer à des normes encore plus strictes que celles imposées par les lois et réglementations actuelles, y compris celles de plus en plus rigoureuses concernant la qualité des produits en matière de protection de l'environnement qui seront mises en application dans les prochaines années, sans avoir pour autant à engager d'importantes dépenses d'équipement. Il ne peut cependant être garanti que l'augmentation de ces dépenses d'équipement et des coûts d'exploitation résultant de la mise en conformité avec de nouvelles réglementations environnementales sera sans conséquence néfaste sur le résultat des activités et la situation financière d'EADS.

Les unités opérationnelles d'EADS travaillent actuellement sur la mise en application de systèmes de gestion de l'environnement basés sur la norme ISO 14001 ou EMAS. Celle-ci garantira que des mesures cohérentes d'amélioration des performances environnementales d'EADS sont systématiquement adoptées dans tous les segments d'activités du groupe EADS.

4.5.4 Risques d'assurance

La gestion des risques d'assurance (« IRM ») d'EADS est centralisée par une équipe de direction au sein du siège d'EADS. Cette équipe est responsable de toutes les activités d'assurance et de protection du groupe, et s'assure que des polices et normes d'assurance harmonisées au niveau du groupe sont bien mises en oeuvre.

Un système complet d'information et de reporting est en place pour s'assurer que l'IRM, en étroite coopération avec les directeurs de l'assurance désignés par EADS au sein de chacune des divisions et unités opérationnelles du groupe, soient en mesure de réagir à tous les risques liés à l'assurance du groupe EADS.

Les programmes d'assurance sont identifiés comme appartenant à l'un des deux groupes d'exposition suivants, selon le niveau de risque encouru: risque élevé et stratégique (risque majeur) ou risque de faible exposition (risque accessoire).

Les polices d'assurance couvrant les risques majeurs, souscrites par IRM pour le compte du groupe EADS, se rapportent à des risques tels que :

- Dommages matériels et Pertes d'exploitation
- Responsabilité civile Aviation, notamment la responsabilité du fait des produits
- Assurance des constructeurs de fuselage d'avions jusqu'à la valeur à neuf de chaque avion
- Responsabilité civile Espace, notamment la responsabilité du fait des produits
- Responsabilité civile générale, notamment la responsabilité du fait des produits hors activités Aviation et Espace et responsabilité pour les risques environnementaux
- Responsabilité des mandataires sociaux et dirigeants

Les réclamations, relatives aux Dommages Matériels, sont prises en charge à hauteur d'un montant maximum de 2 milliards d'euros par sinistre et par année d'assurance. La Responsabilité Aviation est couverte par un montant maximum de 2 milliards d'euros par sinistre et par année d'assurance pour la responsabilité du fait des produits. Des sous-limites sont applicables par les autres types d'assurance couvrant des risques majeurs, comme décrit ci-dessus.

Les polices d'assurance couvrant des risques accessoires souscrites par les divisions et unités opérationnelles, après approbation d'IRM, se rapportent aux risques suivants :

- Accidents personnels
- Assurance flotte automobile de la Société
- Biens et personnes lors des déplacements d'affaires
- Assurance-vie

Les lignes d'assurances couvrant des risques accessoires couvrent les montants assurés à hauteur des sommes assurées et valeurs à neuf respectives.

Les normes de protection obligatoires pour l'ensemble des polices d'assurance respectent la politique stricte adoptée par EADS en vue d'obtenir une couverture d'assurance externe pour tous les risques principaux et

individuels qui peuvent être assurés à des taux raisonnables, selon des modalités et des limites satisfaisantes offerts sur le marché international de l'assurance.

La couverture d'assurance d'EADS est renforcée par une politique volontariste de gestion des risques. Celle-ci inclut des modes opératoires stricts, ainsi que des règles en matière de contrats d'approvisionnement et de vente. Une procédure systématique d'examen et de suivi des systèmes de protection applicables à chacun des sites d'EADS est mis en place, celle-ci permet une identification globale des risques et les ajustements nécessaires de la couverture d'assurance.

4.5.5 Autres risques

CARACTÈRE CYCLIQUE DU MARCHÉ DE L'AVIATION

En 2002, le chiffre d'affaires combiné d'Airbus et d'ATR représentait plus des deux-tiers du chiffre d'affaires consolidé d'EADS. Le marché des avions commerciaux pour le transport de passagers a traditionnellement montré des tendances cycliques découlant en partie de l'influence de la croissance du produit intérieur brut (PIB) sur la demande du marché du transport aérien. La croissance des activités d'EADS dans le domaine de l'aviation commerciale est donc liée à celle du PIB. D'autres facteurs jouent néanmoins un rôle important, tels que le vieillissement et l'obsolescence de la flotte par rapport aux avions nouveaux, le nombre et les caractéristiques des appareils retirés du marché et immobilisés dans l'attente de leur remise en service, les taux de remplissage, la politique tarifaire des compagnies aériennes, la santé financière des compagnies aériennes, la déréglementation et la perception par les voyageurs des facteurs de sécurité et de confort. EADS estime que les cycles continueront à caractériser le marché des avions de passagers et que les périodes de conjoncture économique difficile, telles que celles traversées à l'heure actuelle, pourraient affecter le résultat de ses activités et sa situation financière futurs.

EADS et la division Airbus ont mis en place une organisation structurée et flexible de fabrication qui leur permet de s'adapter à ces variations de demandes qui sont fonction du caractère cyclique de ce marché. Voir « 4.1.2 Airbus — Marché ».

UN MARCHÉ DÉPENDANT DES INVESTISSEMENTS CONSACRÉS À LA DÉFENSE

En 2002, 20 % du chiffre d'affaires consolidé d'EADS a été généré par des dépenses militaires. Quel que soit le marché considéré, les investissements dans le domaine de la défense dépendent d'un ensemble complexe de considérations géopolitiques, de contraintes budgétaires et de l'aptitude des forces armées à faire face à des menaces spécifiques et à accomplir certaines missions. Les dépenses militaires de défense peuvent connaître des fluctuations importantes d'une année sur l'autre et d'un pays à l'autre. Des conditions économiques et politiques défavorables ou une conjoncture difficile sur les marchés de la défense sur lesquels EADS est présente peuvent donc avoir des conséquences négatives sur le résultat des activités et la situation financière futurs d'EADS.

Dans le cas où plusieurs pays décident de signer conjointement des contrats d'approvisionnement consacrés à leur défense nationale, toute contrainte économique, politique et/ou budgétaire dans l'un de ces pays peut avoir un effet négatif sur la capacité d'EADS à conclure ou à exécuter ces contrats.

CONCURRENCE ET ACCÈS AU MARCHÉ

La plupart des activités d'EADS font l'objet d'une très vive concurrence, notamment sur le marché de l'aviation commerciale où, par le passé, Airbus a connu de fortes pressions sur les prix. EADS estime que les causes de cette guerre des prix ont été atténuées par les restructurations en cours dans ce secteur. Le fléchissement actuel de la demande a créé une pression supplémentaire des clients, ce qui a stimulé la concurrence sur un certain nombre de paramètres tels que les prix et les modalités de paiement. Rien ne permet néanmoins de garantir que la vive concurrence des années précédentes ne se reproduira pas, tout particulièrement dans le contexte d'une phase de repli prolongée.

De plus, beaucoup de marchés de l'aéronautique, de l'espace et de la défense sont attribués, implicitement ou explicitement, sur la base d'une préférence nationale. Bien que le regroupement que constitue EADS confère une plus large assise au marché domestique, EADS risque de rester dans une situation de désavantage concurrentiel dans certains pays, notamment hors d'Europe, face à certains fournisseurs locaux. Compte tenu de l'importance stratégique et de la sensibilité politique des secteurs de l'aéronautique, de l'espace et de la défense, les considérations politiques continueront de peser sur de nombreux marchés dans un avenir prévisible.

FINANCEMENTS PUBLICS

Dans le passé, EADS et ses principaux concurrents ont bénéficié de financements publics pour la recherche et le développement de leurs produits. Bien que depuis le début des années 1990, le montant de ces financements ait diminué sur les marchés d'EADS, EADS a récemment constaté des engagements de la part de certains gouvernements quant au financement du programme A380. Rien ne permet de garantir que de tels financements continueront à être disponibles dans l'avenir. En 1992, l'Union Européenne et les Etats-Unis ont conclu un accord fixant les modalités et conditions de l'aide financière que les gouvernements peuvent apporter aux fabricants d'avions civils. Rien ne permet de garantir que ces modalités et conditions ne risquent pas de varier dans l'avenir.

PRODUITS ET SERVICES DE HAUTE TECHNOLOGIE

La plupart des produits conçus et fabriqués par EADS sont à la pointe de la technologie et impliquent parfois des systèmes entièrement nouveaux destinés à fonctionner dans des conditions d'utilisation très exigeantes. Bien que la conception et les méthodes de fabrication et d'essai des produits d'EADS soient particulièrement sophistiquées, il ne peut être garanti que ces produits seront développés ou exploités avec succès, ou auront les performances prévues. Certains des contrats conclus par EADS stipulent l'abandon d'une partie du bénéfice escompté, une réduction des paiements, la fourniture d'un lanceur ou d'un autre produit ou service de remplacement, ou une réduction de prix pour des ventes ultérieures au même client, au cas où les performances de ses produits ne répondraient pas aux attentes. Des pénalités ou des annulations de contrats peuvent également être imposées si EADS ne respecte pas ses délais de livraison ou d'autres obligations contractuelles. Comme dans d'autres entreprises, il arrive que certains produits d'EADS aient des défaillances ou des problèmes, y compris en ce qui concerne certains de ses satellites ou lanceurs. Rien ne permet de garantir que de tels problèmes ne se reproduiront pas à l'avenir. Outre les coûts éventuels liés à la garantie des produits, à l'exécution du contrat ou aux opérations nécessaires pour y remédier, ces défaillances peuvent entraîner des coûts ou induire des pertes de chiffre d'affaires et peuvent également avoir des conséquences négatives importantes sur la réputation des produits EADS.

PRINCIPAUX PROGRAMMES DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

Bon nombre des principaux secteurs d'activité d'EADS sont caractérisés par des dépenses importantes de recherche et développement, et requièrent par conséquent des investissements initiaux considérables. Les plans d'activité qui programment ces investissements prévoient une rentabilisation sur une période longue. Il ne peut être donné aucune garantie que les hypothèses commerciales, techniques et de marché sous-jacentes à ces plans d'activité, et par conséquent la période d'amortissement ou les taux de rentabilité envisagés par ces plans d'activité, se vérifieront.

ENGAGEMENTS DE FINANCEMENT DES RETRAITES AU ROYAUME-UNI

EADS détient plusieurs sociétés communes avec BAE SYSTEMS, dont les plus importantes en terme de personnel sont Airbus et MBDA. En ce qui concerne chaque société commune, tant que BAE SYSTEMS demeure actionnaire, les salariés britanniques peuvent rester affiliés aux régimes de retraite de BAE SYSTEMS, qui remplissent actuellement les critères de régimes de retraite à prestations définies. BAE SYSTEMS a récemment annoncé un déficit concernant les fonds de retraite gérés par rapport aux obligations de retraite correspondantes qui s'élèvent à 2,164 milliards de livres sterling (après prise en compte des impôts différés) qui auraient été comptabilisées dans les comptes de BAE SYSTEMS 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 BAE SYSTEMS, les sociétés communes d'EADS pourraient potentiellement être affectées par ce déficit. Toutefois, les accords d'actionnaires entre EADS et BAE SYSTEMS ont pour effet de plafonner les cotisations que la société commune doit verser au régime de retraite pendant une certaine durée (soit, jusqu'en 2011 pour Airbus). Toute cotisation supplémentaire serait versée par BAE SYSTEMS. 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 société commune avec BAE SYSTEMS. 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 30 millions de livres sterling et serait traité en coût d'acquisition, n'affectant pas de ce fait le résultat net.

CHAPITRE 5 — ACTIF NET — SITUATION FINANCIERE — RESULTATS

CHAPITRE 5 TABLE DES MATIERES

5.1	EXAMEN ET ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE ET DU RÉSULTAT DES ACTIVITÉS — COMPTES CONSOLIDÉS AUDITÉS	97
5.1.1	Introduction et présentation	97
5.1.2	Considérations comptables	97
5.1.2.1	<i>Modifications du périmètre de consolidation</i>	97
5.1.2.2	<i>Résultat relatif aux opérations de dilution</i>	98
5.1.2.3	<i>Réévaluations à la juste valeur</i>	98
5.1.2.4	<i>Dépréciations des actifs</i>	98
5.1.2.5	<i>Frais de recherche et développement</i>	99
5.1.2.6	<i>IAS 39 — Comptabilisation de la couverture du risque de change</i>	99
5.1.3	Politiques	100
5.1.3.1	<i>Politique de gestion de change</i>	100
5.1.3.2	<i>Politique de gestion des taux</i>	101
5.1.3.3	<i>Politique de financement des ventes</i>	101
5.1.3.4	<i>Politique de gestion de la trésorerie</i>	105
5.1.4	Résultat des activités	106
5.1.4.1	<i>Comptes de résultat consolidés</i>	106
5.1.4.2	<i>Information par secteur d'activité</i>	107
5.1.4.3	<i>Résultats des activités d'EADS — Comparaison des exercices 2002 et 2001</i>	108
5.1.5	Tableau de variation des capitaux propres consolidés	111
5.1.6	Variation de la position de trésorerie nette	112
5.1.7	Éléments de passif financier consolidé	115
5.1.8	Position de trésorerie	116
5.2	ÉTATS FINANCIERS	117
5.2.1	États financiers consolidés	117
5.2.2	Comptes statutaires	161
5.3	HONORAIRES DES AUDITEURS	167

5.1 Examen et analyse par la Direction de la situation financière et du résultat des activités — Comptes consolidés audités 2002 et 2001^(*)

5.1.1 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.

5.1.2 Considérations comptables

5.1.2.1 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. Voir « 4.1.5 Systèmes Civils et de Défense — Systèmes de missiles — Introduction et présentation ».

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

(*) La présente section comprend un examen comparatif par la Direction de la situation financière et du résultat des activités d'EADS pour les exercices 2002 et 2001. Aucun examen de la situation financière et du résultat des activités pour 2000 n'est présenté ci-dessous afin d'éviter toute confusion qui pourrait naître de la comparaison du chiffre d'affaires consolidé pro forma non audité pour 2000 avec le chiffre d'affaires consolidé audité pour 2001 et 2002.

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 d'euros. 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 d'euros. A compter de la date de leur cession, les résultats et actifs nets de ces sociétés n'apparaissent plus dans les Comptes.

5.1.2.2 *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 d'euros au titre de la dilution de sa participation de 20 % dans Airbus et de 257 millions d'euros 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 ».

5.1.2.3 *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 d'euros, 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 d'euros, 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 ».

5.1.2.4 *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 ».

5.1.2.5 *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 d'euros) apparaisse au poste « coût des ventes ». Voir « Notes aux Comptes consolidés — Note 6 : Frais de fonctionnement et autres coûts ».

5.1.2.6 *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.

5.1.3 Politiques

5.1.3.1 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.

	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>Total</u>
	(en milliards de dollars)								
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
livre sterling-dollar	1,8	1,4	1,0	1,0	0,9	0,7	0,3	0,1	7,1

	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>
Taux à terme								
euro-dollar.....	0,98 ⁽¹⁾	0,94	0,94	0,95	0,95	0,95	0,95	0,98
livre 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.

5.1.3.2 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.

5.1.3.3 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 : Participations et autres 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 : Revenus différés ».

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 ; et Note 12 : Investissements 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 :

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
	(en millions d'euros)	
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 d'euros 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 ; et Note 12 : Investissements 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 :

	ATR 50 %	
	2002	2001
	(en millions d'euros)	
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 ».

5.1.3.4 *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.

5.1.4 Résultat des activités

5.1.4.1 Comptes de résultat consolidés

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

Comptes de résultat consolidés des exercices clos les 31 décembre 2002 et 2001

	Exercice clos le 31 décembre	
	2002	2001
	(en millions d'euros, sauf pour les données par action)	
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	3024
Autres charges	(241)	(375)
Dotation 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.

	Exercice clos le 31 décembre	
	2002	2001
	(en millions d'euros)	
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

5.1.4.2 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.

	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⁾ (en millions d'euros)	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.....	<u>29 901</u>	<u>1 426</u>	<u>30 798</u>	<u>1 694</u>

(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.

5.1.4.3 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'établit 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.

Dotation 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.

	2002		2001	
	Dotations aux amortissements des écarts d'acquisition et dépréciation des	Dont dépréciation des survaleurs	Dotations aux amortissements des écarts d'acquisition et dépréciation des	Dont dépréciation des survaleurs
	(en millions d'euros)			
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	<u>936</u>	<u>350</u>	<u>1 466</u>	<u>790</u>

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. Voir « 4.1.7 Participations — Dassault Aviation ».

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. Voir « 3.3.7 Répartition du capital et des droits de vote — Rachat par la Société de ses propres actions » et « 6.3.2 Participation et intéressement — Offre d'actions aux salariés ».

5.1.5 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.

	<u>(en millions d'euros)</u>
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.....	<u>3 730</u>
Solde au 31 décembre 2002	<u><u>12 765</u></u>

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 2 022 939 actions, ce qui lui a permis de lever 16 millions d'euros environ. Voir « 3.2.5 Renseignements de caractère général concernant le capital social — Evolution du capital social émis depuis la constitution de la Société » et « 6.3.2 Participation et intéressement — Offre d'actions aux salariés ».

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. Voir « 3.5.1 Dividendes — Dividendes payés depuis la constitution de la Société ».

Rachat par la Société de ses propres actions

En 2002, EADS a procédé au rachat de 10 241 252 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 800 957 248. Voir « 3.3.7 Répartition du capital et des droits de vote — Rachat par la Société de ses propres actions ».

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 3 730 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 5 224 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 2 405 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 2 819 millions d'euros. L'impact fiscal correspondant à cette variation est de 1 879 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 1 051 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 2 713 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 1 027 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.

5.1.6 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 « 5.2.1 Etats financiers consolidés — Tableaux des flux de trésorerie consolidés ».

	Exercice clos le 31 décembre	
	2002	2001
	(en millions d'euros)	
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)
<i>Quote-part affectée aux investissements en capital</i>	(2 093)	(1 311)
<i>Quote-part affectée aux opérations de financement des clients</i>	(865)	(93)
<i>Autres</i>	5	(478)
Flux de trésorerie disponible ⁽¹⁾	(287)	774
<i>Dont flux de trésorerie disponible avant financement des clients</i>	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	(1 001)
Position de trésorerie nette consolidée au 31 décembre	<u>1 224</u>	<u>1 533</u>

(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 milliards d'euros en 2002, soit un niveau légèrement supérieur à celui de 2001, qui ressortait à 1,5 milliards 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 milliards 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. Voir « 4.1.2 Airbus — Produits et services ». 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. Voir « 4.1.2 Airbus — Produits et services ».

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 milliards 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.

5.1.7 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 :

	Montant principal à échoir	
	2002	2001
	(en millions d'euros)	
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) :

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 :

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

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.

5.1.8 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.

5.2 Etats financiers

5.2.1 Etats financiers consolidés

EADS N.V.

Comptes de résultat consolidés pour les exercices 2002, 2001 et 2000

	Note	2002	2001	2000
		(en millions d'€)		
Chiffre d'affaires.....	5,26	29 901	30 798	19 427
Coût des produits vendus	6	<u>(24 465)</u>	<u>(25 440)</u>	<u>(16 157)</u>
Marge brute		<u>5 436</u>	<u>5 358</u>	<u>3 270</u>
Frais administratifs, commerciaux et autres charges	6	(2 492)	(2 561)	(2 144)
Frais de recherche et développement		(2 096)	(1 841)	(924)
Autres produits.....	7	248	3 024	251
Dotations aux amort. des écarts d'acquisition et dépréciations	10	<u>(936)</u>	<u>(1 466)</u>	<u>(277)</u>
Bénéfice avant résultat financier, impôts sur les bénéfices et intérêts minoritaires		<u>160</u>	<u>2 514</u>	<u>176</u>
Produit (perte) des participations		87	(342)	110
<i>dont produit des sociétés mises en équivalence</i>		108	22	93
Produits (charges) financiers, nets.....		(81)	63	(42)
Autres éléments du résultat financier		21	(234)	(1 388)
Résultat financier.....	8	<u>27</u>	<u>(513)</u>	<u>(1 320)</u>
Profit (perte) avant impôts sur les bénéfices et int. minoritaires		<u>187</u>	<u>2 001</u>	<u>(1 144)</u>
Impôts sur les bénéfices.....	9	(453)	(646)	264
Intérêts minoritaires		<u>(33)</u>	<u>17</u>	<u>(23)</u>
Bénéfice (perte) net		<u>(299)</u>	<u>1,372</u>	<u>(903)</u>
		€	€	€
Résultat par action				
De base et dilué	31	(0,37)	1,70	(2,34)
Distribution par action (2002 : proposition)	17	<u>0,30</u>	<u>0,50</u>	<u>0,50</u>

Dans la mesure où EADS n'existait pas au premier semestre 2000, le résultat par action est fondé sur le nombre de souscription d'actions attribuées au 31 décembre 2000.

Les montants présentés pour 2000 incluent uniquement l'activité d'Aérospatiale Matra au titre du premier semestre

Les notes annexes font partie intégrante des comptes consolidés.

EADS N.V.

Bilans consolidés
aux 31 décembre 2002 et 2001

	<u>Note</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>
		(en millions d'€)	
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	<u>3 542</u>	<u>3 474</u>
Actif immobilisé		<u>25 173</u>	<u>25 364</u>
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.....		<u>1 703</u>	<u>2 692</u>
Actif circulant		<u>18 270</u>	<u>18 318</u>
Impôts différés	9	2 992	4 288
Charges constatées d'avance		965	745
Total actif		<u>47 400</u>	<u>48 715</u>
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	<u>12 765</u>	<u>9 877</u>
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	<u>10 246</u>	<u>10 631</u>
Dettes		<u>20 292</u>	<u>22 597</u>
Impôts différés	9	2 014	806
Produits constatés d'avance	21	<u>2 720</u>	<u>2 958</u>
Total passif		<u>47 400</u>	<u>48 715</u>

Les notes annexes font partie intégrante des comptes consolidés,

EADS N.V.

Tableaux des flux de trésorerie consolidés
pour les exercices 2002, 2001 et 2000

	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	(en millions d'€)		
Bénéfice (perte) net	(299)	1 372	(903)
Part des intérêts minoritaires.....	33	(17)	23
<i>Retraitements pour rétablir la concordance entre le résultat net et les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation :</i>			
Dotations aux amortissements et aux provisions sur actif immobilisé.....	2 768	3 560	1 121
Dotations aux provisions pour dépréciation des stocks.....	177	493	483
Profits de dilution Airbus/MBDA.....	0	(2 817)	0
Variation des impôts différés	255	109	(694)
Plus ou moins-values sur cession des immos corporelles/activités et résultat des mises en équ.	(227)	(93)	(62)
Variation des provisions pour risques et charges.....	(845)	47	1 019
Variation des autres éléments constitutifs du Besoin en Fonds de Roulement :			
— Stocks, net.....	804	2	1 594
— Créances clients	274	(655)	(574)
— Dettes fournisseurs	895	(894)	53
— Autres actifs et passifs circulants.....	(139)	766	661
	<u>(226)</u>	<u>785</u>	<u>1 454</u>
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation.....	<u><u>2 666</u></u>	<u><u>2 656</u></u>	<u><u>2 581</u></u>
Investissements :			
— Acquisitions d'immobilisations corporelles et augmentation des équipements de biens loués.....	(2 314)	(2 196)	(879)
— Versements pour investissements en actifs financiers et acquisitions de filiales.....	(1 134)	(1 096)	(549)
— Produits des cessions d'immobilisations corporelles et diminution des équip. de biens loués.....	240	402	233
— Produits des cessions d'actifs financiers et de filiales.....	849	850	254
— Variation des créances sur contrats de crédit-bail	(599)	138	(118)
Acquisition de valeurs mobilières de placement	(264)	(390)	0
Trésorerie liée aux changements de périmètre.....	5	20	2 671
Flux de trésorerie provenant (affectés) aux activités d'investissement.....	<u><u>(3 217)</u></u>	<u><u>(2 272)</u></u>	<u><u>1 612</u></u>
Variation des dettes financières	(774)	(465)	(103)
Apports en espèces, minoritaires.....	0	253	0
Distributions aux actionnaires.....	(403)	(404)	(31)
Remboursements/dividendes aux minoritaires.....	(127)	(52)	0
Augmentation de capital	16	21	1 540
Achat d'actions propres	(156)	0	0
Autres mouvements.....	(3)	(30)	(16)
Flux de trésorerie provenant des (affectés aux) activités de financement...	<u><u>(1 447)</u></u>	<u><u>(677)</u></u>	<u><u>1 390</u></u>
Incidence des variations des taux de change sur les comptes de trésorerie.....	(82)	14	6
Augmentation (diminution) nette des comptes de trésorerie.....	<u><u>(2 080)</u></u>	<u><u>(279)</u></u>	<u><u>5 589</u></u>
Trésorerie			
A l'ouverture de l'exercice	<u><u>7 481</u></u>	<u><u>7 760</u></u>	<u><u>2 333</u></u>
A la clôture de l'exercice.....	<u><u>5 401</u></u>	<u><u>7 481</u></u>	<u><u>7 760</u></u>
Valeurs mobilières de placement à moyen terme supplémentaires.....	<u><u>799</u></u>	<u><u>552</u></u>	<u><u>162</u></u>
Disponibilités et valeurs mobilières de placement telles qu'indiquées au bilan.....	<u><u>6 200</u></u>	<u><u>8 033</u></u>	<u><u>7 922</u></u>

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

	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>2000</u>
	(en millions d'€)		
Intérêts payés	(407)	(335)	(239)
Impôts sur les bénéfices courants décaissés	(318)	(520)	(206)

Les intérêts perçus pour 2002 s'élèvent à 403 millions d'€ (2001 : M € 506), les dividendes perçus à 19 millions d'€ (2001 : M € 36).

Les montants présentés pour 2000 incluent uniquement l'activité d'Aérospatiale Matra au titre du premier semestre de l'exercice.

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 »

EADS N.V.

Tableaux de variation des capitaux propres consolidés
pour les exercices 2002, 2001 et 2000

	Note	Capital social	Réserves	Autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés (AOCI) (en millions d'€)	Actions propres	Total
Solde au 1^{er} janvier 2000		<u>1 231</u>	<u>992</u>	<u>87</u>		<u>2 310</u>
EADS N.V. (cinquante mille €).....		—	—	—		—
Apport d'ASM à EADS N.V. (valeur comptable).....		(827)	827			0
Apport de Dasa à EADS N.V. (valeur de marché).....		266	5 969			6 235
Apport de Casa à EADS N.V. (valeur de marché).....		45	1 002			1 047
Augmentation de capital.....		80	1 366			1 446
Augmentation de capital ESOP (Régime d'actionnariat des salariés).....		12	193			205
Coûts liés à l'introduction en bourse (IPO) (nets d'impôts).....			(56)			(56)
Perte nette.....			(903)			(903)
Dividendes versés.....			(31)			(31)
Autres écarts de réévaluation de juste valeur.....				(3)		(3)
Solde au 31 décembre 2000		<u>807</u>	<u>9 359</u>	<u>84</u>		<u>10 250</u>
Première application de la norme IAS 39.....				(337)		(337)
Solde au 1^{er} janvier 2001, retraité		<u>807</u>	<u>9 359</u>	<u>(253)</u>		<u>9 913</u>
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		<u>809</u>	<u>10 346</u>	<u>(1 278)</u>		<u>9 877</u>
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		<u>811</u>	<u>9 658</u>	<u>2 452</u>	<u>(156)</u>	<u>12 765</u>

Les montants présentés pour 2000 incluent uniquement Aerospatiale Matra au titre du premier semestre de l'exercice.

Les notes annexes font partie intégrante des comptes consolidés.

Index

	<u>Page</u>
Règles de présentation	123
1. La société.....	123
2. Principales règles et méthodes comptables.....	123
3. Périmètre de consolidation.....	128
4. Acquisitions et cessions.....	128
Notes annexes aux comptes de résultat consolidés.....	129
5. Chiffre d'affaires.....	129
6. Coûts par fonctions et autres charges.....	129
7. Autres produits d'exploitation.....	130
8. Résultat financier.....	130
9. Impôts sur les bénéfices.....	130
Notes annexes aux bilans consolidés.....	133
10. Immobilisations incorporelles.....	133
11. Immobilisations corporelles.....	134
12. Autres participations et actifs financiers à long terme.....	136
13. Stocks.....	137
14. Créances clients.....	137
15. Autres créances et autres actifs d'exploitation.....	137
16. Valeurs mobilières de placement.....	137
17. Capitaux propres consolidés.....	138
18. Provisions.....	138
a) Régimes de retraite.....	139
b) Instruments financiers.....	140
c) Autres provisions.....	141
19. Dettes financières.....	142
20. Dettes fournisseurs et autres dettes.....	142
21. Produits constatés d'avance.....	143
Notes annexes aux tableaux des flux de trésorerie consolidés.....	143
22. Tableau des flux de trésorerie consolidés.....	143
Autres informations.....	143
23. Litiges et réclamations.....	143
24. Engagements hors bilan.....	144
25. Informations relatives aux instruments financiers.....	146
a) Gestion des risques financiers.....	146
b) Montants notionnels.....	148
c) Juste valeur des instruments financiers.....	148
26. Informations sectorielles.....	149
27. Rémunérations en actions.....	152
a) Plans d'options de souscription d'actions.....	152
b) Plan d'actionnariat des salariés (ESOP).....	153
28. Opérations entre parties liées.....	153
29. Placements immobiliers.....	153
30. Participations à des coentreprises.....	154
31. Bénéfice par actions.....	154
32. Effectif.....	155
33. Événements postérieurs à la clôture.....	155

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

REGLES DE PRESENTATION

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'arrêté de ces comptes établis et présentés en euros (« € ») le 7 mars 2003.

EADS est né de la fusion des activités d'AerospatialeMatra S.A. (« **ASM** »), des activités aérospatiales et de défense de DaimlerChrysler AG (« **Dasa** ») et de Construcciones Aeronauticas S.A. (« **Casa** ») en juillet 2000. Pour répondre aux normes comptables, le regroupement d'ASM, de Dasa et de Casa a été traité comme un regroupement d'entreprises en appliquant la méthode de l'acquisition d'entreprise, avec ASM comme acquéreur. Dans le cadre de cette opération, les comptes consolidés d'ASM pour la période de l'exercice 2000 antérieure au regroupement EADS préparés en normes comptables françaises ont été retraités afin de les adapter aux normes IFRS.

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

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

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

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

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).

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

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.

Disponibilités — 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

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

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 ».

Jusqu'au 31 décembre 2000, certains instruments de couverture du Groupe ont été comptabilisés comme des instruments de macro couverture. Afin d'opérer le même traitement que pour les micro couvertures existantes, EADS a été en mesure de justifier que, pour la plupart de ces instruments, à compter de la date de désignation, il existait une relation de couverture entre chaque position couverte et chaque instrument financier dérivé de couverture. Les instruments financiers dérivés qui ne pouvaient être considérés comme entrant dans une logique de comptabilité de couverture ont été en conséquence considérés comme étant détenus à des fins de transaction et comptabilisés à la juste valeur, leur variation étant constatée dans le « Résultat financier ». La provision constituée pour la réévaluation à la valeur de marché des instruments financiers dérivés qui faisaient partie de ces opérations de macro couverture au 31 décembre 2000 évolue jusqu'à l'échéance de ces instruments financiers dérivés.

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 ».

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

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.

Retraitements — 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.

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

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.

Les montants présentés dans les comptes de résultat consolidés des exercices 2002 et 2001, par rapport à ceux de 2000, reflètent la consolidation à 100 % de la société Airbus intégrée (Airbus SAS) au 1^{er} janvier 2001, par rapport à 2000, lorsque le périmètre de consolidation ne comprenait pas la filiale de BAES, Airbus UK ni la participation de BAES dans le GIE Airbus. Avant 2001, EADS consolidait sa participation de 80 % dans le GIE Airbus selon la méthode de l'intégration proportionnelle.

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 M € 63.

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 M € 12.

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 M € 73 en 2002. Les comptes consolidés au 31 décembre 2001, tels que présentés, ne reflètent pas ces ajustements.

NOTES ANNEXES AUX COMPTES DE RESULTAT CONSOLIDES

5. Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires en 2002 a atteint M € 29 901 par rapport à M € 30 798 en 2001 et M € 19 427 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 M € 19 216 (2001 : M € 20 036 ; 2000 : M € 12 027).

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 M € 99. Sont également inclus dans le coût des produits vendus de 2001 et 2000 des retraitements pour, respectivement, M € 205 et M € 153, 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 M € 245.

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

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

Les frais de personnel se composent de :

	<u>2002</u>	<u>2001</u> (en M €)	<u>2000</u>
Traitements, salaires et cotisations sociales.....	7 147	6 606	3 971
Coût de retraite périodique net (voir Note 18 a).....	<u>319</u>	<u>257</u>	<u>144</u>
Total	<u>7 466</u>	<u>6 863</u>	<u>4 115</u>

7. Autres produits d'exploitation

Les autres produits d'exploitation de M € 248 (2001 : M € 3 024 ; 2000 : M € 251) comprennent essentiellement la plus-value sur la cession de la participation de 50 % détenue par EADS dans Aircelle (M € 63) et des produits locatifs immobiliers (M € 45 en 2002, M € 33 en 2001 et M € 32 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 M € 2 817.

8. Résultat financier

	<u>2002</u>	<u>2001</u> (en M €)	<u>2000</u>
Résultats des participations et sociétés non consolidées.....	87	(342)	110
Produits financiers/(charges financières), nets.....	(81)	63	(42)
Autres résultats financiers.....	<u>21</u>	<u>(234)</u>	<u>(1 388)</u>
Total	<u>27</u>	<u>(513)</u>	<u>(1 320)</u>

Les **résultats des participations et sociétés non consolidées** en 2002 proviennent essentiellement des résultats de la mise en équivalence de Dassault Aviation de M € 111 (2001 : M € 111 ; 2000 : M € 116) et de la dépréciation d'Arianespace Participation S.A. (M € (29)). 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 M € (315).

Les **produits financiers/ (charges financières), nets** en 2002 comprennent des produits financiers de M € 526 et des charges financières de M € (607). 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 M € (607)117. 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 M € (607)187 pour l'exercice clos le 31 décembre 2002 (2001 : M € (607) 2 001 ; 2000 : M € (607) (1 144)).

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

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

	2002	2001	2000
	(en M €)		
Charges d'impôt de l'exercice	(198)	(549)	(430)
Economie (charge) d'impôts différés	(255)	(97)	694
Total	(453)	(646)	264

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 $\frac{1}{3}$ % 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, 2001 et 2000 sont reflétées dans le rapprochement présenté ci-dessous.

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.

	2002	2001	2000
	(en M €)		
Bénéfice (perte) avant impôts et intérêts minoritaires	187	2 001	(1 144)
* Taux théorique d'impôt sur les sociétés.....	34,5 %	35 %	35 %
Economie (charge) théorique d'impôts sur les bénéfices	(65)	(700)	400
Incidences des modifications des législations fiscales	0	(1)	88
Différentiel des taux d'imposition étrangers.....	(35)	(4)	15
Gains de dilution non taxables	—	936	—
Dotations aux amortissements des écarts d'acquisition (<i>goodwill</i>) et dépréciation	(321)	(588)	(123)
Provision pour dépréciation/ reprise de la provision pour dépréciation des actifs d'impôts différés, nette	(11)	(264)	(133)
Crédit d'impôt au titre des frais de R&D	53	48	25
Résultats des sociétés mises en équivalence.....	28	15	34
Incidences fiscales sur les dépréciations des investissements	(39)	(73)	0
Divers	(63)	(15)	(42)
Economie (charge) d'impôts constatée	(453)	(646)	264

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

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 :

	<u>31 décembre 2002</u>	<u>31 décembre 2001</u>
	(en M €)	
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.....	<u>725</u>	<u>870</u>
	<u>3 513</u>	<u>5 370</u>
Réduction des actifs d'impôts différés	<u>(564)</u>	<u>(625)</u>
Actifs d'impôts différés (avant compensation)	<u>2 949</u>	<u>4 745</u>
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.....	<u>—</u>	<u>29</u>
Passifs d'impôts différés (avant compensation)	<u>1 971</u>	<u>1 263</u>
Actifs d'impôts différés, nets	<u><u>978</u></u>	<u><u>3 482</u></u>

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 M € 23, de déficits fiscaux reportables et de crédits d'impôt étrangers de M € 1 723 (dont M € 602 pour l'Allemagne, M € 520 pour le Royaume Uni, M € 347 pour la France et M € 159 pour l'Espagne) et de déficits reportables sur les taxes professionnelles allemandes de M € 524. Le montant total de déficits fiscaux reportables et de crédits d'impôt représente un montant d'actifs d'impôts différés de M € 654, dont M € 282 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 :

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

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

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

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
	(en M €)	
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	<u>(1 051)</u>	<u>606</u>
Total	<u><u>(1 043)</u></u>	<u><u>829</u></u>

NOTES ANNEXES AUX BILANS CONSOLIDÉS

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 :

<u>Coût</u>	<u>Solde au 1^{er} janvier 2002</u>	<u>Gains ou pertes de change</u>	<u>Acquisitions</u>	<u>Changements du périmètre de consolidation</u> (en M €)	<u>Reclassifications</u>	<u>Cessions</u>	<u>Solde au 31 décembre 2002</u>
Autres immobilisations incorporelles.....	378	(10)	132	(5)	—	(25)	470
Ecarts d'acquisition (Goodwill).....	<u>12 263</u>	<u>(9)</u>	<u>79</u>	<u>9</u>	<u>—</u>	<u>(3)</u>	<u>12 339</u>
Total	<u><u>12 641</u></u>	<u><u>(19)</u></u>	<u><u>211</u></u>	<u><u>4</u></u>	<u><u>—</u></u>	<u><u>(28)</u></u>	<u><u>12 809</u></u>

<u>Amortissements</u>	<u>Solde au 1^{er} janvier 2002</u>	<u>Gains ou pertes de change</u>	<u>Dotations aux amortissements</u>	<u>Changements du périmètre de consolidation</u> (en M €)	<u>Reclassifications</u>	<u>Cessions</u>	<u>Solde au 31 décembre 2002</u>
Autres immobilisations incorporelles	(232)	6	(68)	4	—	23	(267)
Ecarts d'acquisition (Goodwill).....	<u>(1 821)</u>	<u>1</u>	<u>(936)</u>	<u>3</u>	<u>—</u>	<u>0</u>	<u>(2 753)</u>
Total	<u><u>(2 053)</u></u>	<u><u>7</u></u>	<u><u>(1 004)</u></u>	<u><u>7</u></u>	<u><u>—</u></u>	<u><u>23</u></u>	<u><u>(3 020)</u></u>

<u>Valeur nette</u>	<u>Solde au 1^{er} janvier 2002</u> (en M €)	<u>Solde au 31 décembre 2002</u> (en M €)
Autres immobilisations incorporelles.....	146	203
Ecarts d'acquisition (Goodwill).....	<u>10 442</u>	<u>9 586</u>
Total	<u><u>10 588</u></u>	<u><u>9 789</u></u>

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 (M €+39), Cogent (M €+29) et Tesat Spacecom (M €+5).

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

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 M € 350 a été constatée en résultat consolidé en 2002 et est incluse dans la dotation aux amortissements de M € 936.

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 M € 210 relatives à Astrium et de M € 240 pour Systems & Defence Electronics (S&DE), de M € 170 pour LFK et de M € 170 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 :

<u>Valeurs brutes</u>	<u>Solde au 1^{er} janvier 2002</u>	<u>Gains ou pertes de change</u>	<u>Acquisitions</u>	<u>Changements du périmètre de consolidation</u>	<u>Reclassifications</u>	<u>Cessions</u>	<u>Solde au 31 décembre 2002</u>
	(en M €)						
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.....	<u>812</u>	<u>(31)</u>	<u>1 074</u>	<u>2</u>	<u>(108)</u>	<u>(62)</u>	<u>1 687</u>
Total.....	<u>16 419</u>	<u>(636)</u>	<u>2 183</u>	<u>24</u>	<u>227</u>	<u>(653)</u>	<u>17 564</u>

<u>Amortissements cumulés</u>	<u>Solde au 1^{er} janvier 2002</u>	<u>Gains ou pertes de change</u>	<u>Dotations aux amortissements</u>	<u>Changements du périmètre de consolidation</u>	<u>Reclassifications</u>	<u>Cessions</u>	<u>Solde au 31 décembre 2002</u>
	(en M €)						
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.....	<u>(10)</u>	<u>—</u>	<u>(46)</u>	<u>—</u>	<u>4</u>	<u>—</u>	<u>(52)</u>
Total.....	<u>(6 369)</u>	<u>350</u>	<u>(1 425)</u>	<u>(12)</u>	<u>(24)</u>	<u>425</u>	<u>(7 055)</u>

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

<u>Valeur nette comptable</u>	<u>Solde au 1^{er} janvier 2002</u> (en M €)	<u>Solde au 31 décembre 2002</u> (en M €)
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.....	<u>802</u>	<u>1 635</u>
Total	<u>10 050</u>	<u>10 509</u>

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 M € 1 336 (2001 : M € 1 294) 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 M € 1 709 (2001 : M € 1 912). 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 M € 3 045 au 31 décembre 2002 et M € 3 206 au 31 décembre 2001 (avant amortissements cumulés de M € 1 445 et M € 1 384). La dotation aux amortissements correspondante pour 2002 s'est élevée à M € 263 (2001 : M € 419). 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 :

	<u>(en M €)</u>
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 M € 146 (2001 : M € 169), net d'amortissements cumulés de M € 296 (2001 : M € 273), respectivement. La dotation aux amortissements correspondante pour 2002 s'est élevée à M € 23.

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

12. Autres participations et actifs financiers à long terme

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

	31 décembre 2002	31 décembre 2001
	(en M €)	
Sociétés associées mises en équivalence.....	1 333	1 252
Titres non consolidés.....	810	766
Autres actifs financiers.....	<u>2 732</u>	<u>2 708</u>
Total	<u><u>4 875</u></u>	<u><u>4 726</u></u>

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 M € 1 333 (2001 : M € 1252). 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 M € 156, de 45 % dans Nortel Networks France pour M € 119 et dans Embraer pour M € 75. 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 M € 656 (2001 : M € 949), des créances au titre de contrats de crédit-bail liés aux opérations de financement d'avions de M € 749 (2001 : M € 514) et des dépôts de garantie pour M € 1 146 (2001 : M € 1 044). 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 M € 444 et M € 477 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 :

	31 décembre 2002	31 décembre 2001
	(en M €)	
Créances sur loyers minimums	1 114	1 022
Produits financiers constatés d'avance	(217)	(222)
Provisions	<u>(148)</u>	<u>(286)</u>
Total	<u><u>749</u></u>	<u><u>514</u></u>

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

	(en M €)
En 2003.....	76
De 2004 à 2007.....	340
Après 2007.....	698

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

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 M € 181 (2001 : M € 201), par exemple aux salariés.

13. Stocks

	31 décembre 2002	31 décembre 2001
	(en M €)	
Matières premières et fournitures de production.....	853	929
En-cours de production.....	8 478	8 108
Produits finis, pièces et marchandises détenues pour la revente.....	1 525	1 796
Avances versées aux fournisseurs.....	<u>1 342</u>	<u>1 230</u>
	<u>12 198</u>	<u>12 063</u>
Moins : Avances et acomptes reçus.....	<u>(9 498)</u>	<u>(9 594)</u>
Total	<u><u>2 700</u></u>	<u><u>2 469</u></u>

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 M € 1 518 de produits finis en en-cours de production au 31 décembre 2001.

14. Créances clients

	31 décembre 2002	31 décembre 2001
	(en M €)	
Créances sur ventes de biens et de services.....	4 472	5 572
Provisions pour créances douteuses.....	<u>(358)</u>	<u>(389)</u>
Total	<u><u>4 114</u></u>	<u><u>5 183</u></u>

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 M € 275 (31 décembre 2001 : M € 155).

15. Autres créances et autres actifs d'exploitation

Les autres créances et autres actifs d'exploitation de M € 5 256 (2001 : M € 2 633) comprennent les justes valeurs positives d'instruments financiers dérivés d'un montant de M € 2 819 (2001 : M € 92) ainsi qu'un montant de M € 355 (2001 : M € 454) 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 M € 247 (2001 : M € 189) et des créances sur des sociétés non consolidées pour un montant de M € 357 (2001 : M € 352), nets des provisions pour dépréciation de M € (132) (2001 : M € (112)) ainsi qu'une créance d'impôt courant d'un montant de M € 389.

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

16. Valeurs mobilières de placement

Les valeurs mobilières de placement de M € 4 497 (2001 : M € 5 341) sont entièrement considérées comme disponibles à la vente. Les valeurs mobilières de placement susceptibles d'être réalisées dans un délai de

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

douze mois à compter de la date d'arrêté des comptes considérées comme des actifs courants s'élèvent à M € 4 043 (2001 : M € 4 954).

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, « rémunération 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 :

	31 décembre 2002	31 décembre 2001
	(en M €)	
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)	<u>4 695</u>	<u>5 069</u>
Total	<u><u>8 248</u></u>	<u><u>11 918</u></u>

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

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

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.

	(en M €)
Variation des provisions pour engagements de retraite en 2002	
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.....	<u>12</u>
Provision pour engagements de retraite à la clôture de l'exercice	<u>3 357</u>

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

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
	(en M €)	
Variation des engagements de retraite à prestations définies		
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	<u>(155)</u>	<u>(131)</u>
Obligations de retraite à prestations définies à la clôture de l'exercice	<u>4 287</u>	<u>3 880</u>

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 M € 201 résultent essentiellement de la diminution du taux d'actualisation au titre des engagements de retraite en Allemagne passant de 6 % à 5,75 %.

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
	(en M €)	
Modifications des fonds de retraite gérés		
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.....	<u>(46)</u>	<u>(42)</u>
Juste valeur des fonds gérés à la clôture de l'exercice	<u>532</u>	<u>571</u>

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 :

	<u>31 décembre</u>	
	<u>2002</u>	<u>2001</u>
	(en M €)	
Excédent des obligations de retraite sur la valeur des fonds ⁽¹⁾	3 755	3 309
Gains (pertes) nets actuariels non comptabilisés.....	<u>(398)</u>	<u>(158)</u>
Montant net comptabilisé.....	<u>3 357</u>	<u>3 151</u>

(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 :

	<u>31 décembre</u>	
	<u>2002</u>	<u>2001</u>
	(en %)	
Hypothèses		
Taux d'actualisation.....	5-5,75	5-6
Taux d'augmentation des salaires.....	3	3-3,5
Taux d'inflation.....	1,75	2

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 :

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
	(en M €)	
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.....	<u>8</u>	<u>0</u>
Charge de retraite périodique nette	<u>319</u>	<u>257</u>

b) Instruments financiers

Les provisions au titre des instruments financiers (M € 161 ; 2001 : M € 3 673) représentent la juste valeur de marché négative des instruments financiers dérivés en devises étrangères. La diminution de ce poste est due au

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

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 :

	31 décembre 2002	31 décembre 2001
	(en M €)	
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 (M € 689) et des risques liés à la valeur des actifs (M € 526) correspondant à Airbus et ATR de la division Aéronautique.

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

	Solde au 1 ^{er} janvier 2002	Gains ou pertes de change	Acquisitions	Reclassements	Utilisées/ Reprises	Solde au 31 décembre 2002
	(en M €)					
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

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

19. Dettes financières

	31 décembre 2002	31 décembre 2001
	(en M €)	
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	<u>374</u>	<u>444</u>
Dettes financières à court terme (exigibles à moins d'un an)	<u>1 185</u>	<u>1 462</u>
Obligations	44	195
Dettes à l'égard d'établissements financiers.....	1 313	1 541
<i>Dont part exigible à plus de cinq ans : 810 (2001 : 1 162)</i>		
Dettes à l'égard de sociétés affiliées.....	0	18
<i>Dont part exigible à plus de cinq ans : 0 (2001 : 9)</i>		
Prêts	968	1 648
<i>Dont part exigible à plus de cinq ans : 667 (2001 : 1 217)</i>		
Dettes au titre des contrats de location financement.....	1 466	1 636
<i>Dont part exigible à plus de cinq ans : 688 (2001 : 1 094)</i>		
Dettes financières à long terme	<u>3 791</u>	<u>5 038</u>
Total.....	<u><u>4 976</u></u>	<u><u>6 500</u></u>

La diminution des engagements financiers qui passent de M € 6 500 à M € 4 976 est due aux effets positifs des taux de change de M € 782, aux remboursements de certains engagements au titre des obligations de M € 368 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 crédit-bailleurs sont adossées à des dépôts de garantie de M € 1 146 (2001 : M € 1 044).

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

	Engagements financiers
	(en M €)
2003.....	1 185
2004.....	193
2005.....	325
2006.....	393
2007.....	715
Au-delà.....	2 165

20. Dettes fournisseurs et autres dettes

	31 décembre 2002	31 décembre 2001
	(en M €)	
Dettes fournisseurs.....	5 070	5 466
Autres dettes.....	<u>10 246</u>	<u>10 631</u>
Total.....	<u><u>15 316</u></u>	<u><u>16 097</u></u>

Au 31 décembre 2002, les autres dettes comprennent essentiellement des avances et acomptes reçus des clients pour un montant de M € 3 578 (2001 : M € 4 509), ainsi que des avances remboursables des gouvernements européens pour M € 4 265 (2001 : M € 3 469). Ils incluent également d'autres dettes à l'égard de participations de

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

M € 85 (2001 : M € 68) et des filiales s'élevant à M € 80 (2001 : M € 85). L'augmentation des avances remboursables des gouvernements européens résulte principalement du programme de l'A380.

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

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 (M € 2 031 ; 2001 : M € 2 309).

NOTES ANNEXES AUX TABLEAUX DES FLUX DE TRESORERIE CONSOLIDES

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) M € 227 (2001 : M € 386) représentant la trésorerie d'Airbus gérée par BAES. Est en outre inclus un montant de M € 596 (2001 : M € 414), 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 M € 160 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 :

	31 décembre 2002	31 décembre 2001
	(en M €)	
Prix d'acquisition (cession) total, cumulé	(71)	415
dont partie réglée avec la trésorerie.....	<u>(71)</u>	<u>415</u>
Trésorerie totale au titre des acquisitions et cessions	<u>(9)</u>	<u>13</u>

Est inclus dans le prix de vente total cumulé de M € 71 reçu en 2002, le montant en espèces reçu résultant de la cession d'Aircelle qui s'est élevé à M € 63. En 2001, le prix d'achat total cumulé payé de M € 415 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 M € 134.

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

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

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 M € 107,6, 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 M € 459 pour les contrats de location simple et M € 444 pour les prêts et contrats de location financement. Un montant de M € 72 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 :

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

	(en M €)
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 M € 3 004 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 (M € 1 552) 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 M € 1 853 en 2001 à M € 1 452, essentiellement en raison de l'affaiblissement du dollar américain par rapport à l'euro pour un montant de M € 296. 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 M € 617 (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 M € 280 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 M € 526 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 M GBP 2 164 (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

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

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 M GBP 30 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 M € 740 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 M €)
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

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

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 premiers flux est décidé par un comité de trésorerie et couvre en général jusqu'à 100 % du risque net 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.

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

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			
	Durée restante			Total
	Jusqu'à 1 an	1 à 5 ans	Plus de 5 ans	
	(en M €)			
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			
	Durée restante			Total
	Jusqu'à 1 an	1 à 5 ans	Plus de 5 ans	
	(en M €)			
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 :

	31 décembre 2002		31 décembre 2001	
	Valeur nette comptable	Juste valeur	Valeur nette comptable	Juste valeur
	(en M €)			
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)

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

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 M € 1 498, 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'arrêté 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.
- *Défense et systèmes civils* — 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/ Elimin. ».

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

	<u>Airbus</u>	<u>Transport militaire</u>	<u>Aéro- nautique</u>	<u>Défense et systèmes civils</u>	<u>Espace</u>	<u>Siège/ Elimin.</u>	<u>Consolidés</u>
	(en M €)						
Informations sectorielles							
Exercice clos le 31 décembre 2002							
Chiffre d'affaires externe	19 512	524	5 304	3 306	2 216	(961)	29 901
Chiffre d'affaires inter-segments..	<u>177</u>	<u>184</u>	<u>599</u>	<u>91</u>	<u>7</u>	<u>43</u>	<u>1 101</u>
Chiffre d'affaires global.....	<u><u>19 689</u></u>	<u><u>708</u></u>	<u><u>5 903</u></u>	<u><u>3 397</u></u>	<u><u>2 223</u></u>	<u><u>(918)</u></u>	<u><u>31 002</u></u>
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 ...	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>(3)</u>	<u>111</u>	<u>108</u>
Résultat financier (hors résultat des participations)							(81)
Impôts sur les bénéfices							(453)
Intérêts minoritaires.....							(33)
Résultat net consolidé							<u>(299)</u>
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
Ecarts 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	<u>1 682</u>	<u>40</u>	<u>150</u>	<u>167</u>	<u>59</u>	<u>(2)</u>	<u>2 096</u>

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

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

	<u>Airbus</u>	<u>Transport militaire</u>	<u>Aéronautique</u>	<u>Défense et systèmes civils</u>	<u>Espace</u>	<u>Siège/ Elimin.</u>	<u>Consolidés</u>
	(en M €)						
Informations sectorielles							
Exercice clos le 31 décembre 2001							
Chiffre d'affaires externe	20 549	547	5 065	3 345	2 439	(1 147)	30 798
Chiffre d'affaires inter-segments	<u>179</u>	<u>185</u>	<u>721</u>	<u>131</u>	<u>15</u>	<u>57</u>	<u>1 288</u>
Chiffre d'affaires global	<u><u>20 728</u></u>	<u><u>732</u></u>	<u><u>5 786</u></u>	<u><u>3 476</u></u>	<u><u>2 454</u></u>	<u><u>(1 090)</u></u>	<u><u>32 086</u></u>
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	<u>(12)</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>(14)</u>	<u>(63)</u>	<u>111</u>	<u>22</u>
Résultat financier (hors résultat des participations)							(535)
Impôts sur les bénéfices							(646)
Intérêts minoritaires.....							17
Résultat net consolidé							<u><u>1 372</u></u>
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...	<u>1 425</u>	<u>53</u>	<u>132</u>	<u>173</u>	<u>60</u>	<u>(2)</u>	<u>1 841</u>

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.

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

	2002	2001
	(en M €)	
Schedule 8 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 :

	2002	2001
	(en M €)	
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 (M € 218), qui était auparavant classé en Asie. En 2002, le chiffre d'affaires extérieur en Turquie s'élevait à M € 201.

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 7000 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

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

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	<u>21 365 834</u>	<u>13 301 825</u>	<u>—</u>	<u>(600)</u>	<u>20 577 925</u>

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 M € 7,29 en 2002 (2001 : M € 5,60). 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.

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

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 :

	Net au 31 décembre 2001	Gains ou pertes de change	Acquisitions	Cessions	Dotations aux amortissements	Changements du périmètre de consolidation	Net au 31 décembre 2002
	(en M €)						
Valeur comptable des placements immobiliers	97	0	0	0	(1)	0	96

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

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 :

	2002	2001
	(en M €)	
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.....	M € (299)	M € 1 372
Nombre moyen pondéré des actions ordinaires en circulation.....	804 116 877	807 295 879
Bénéfice / (Perte) par action de base.....	€ (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.

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
Bénéfice net (perte) attribuable aux actionnaires.....	M € (299)	M € 1 372
Nombre moyen pondéré des actions ordinaires en circulation.....	<u>804 116 877</u>	<u>807 295 879</u>
Bénéfice / (Perte) par action dilué (e)	<u>€ (0,37)</u>	<u>€ 1,70</u>

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 pour cent (part économique de 27,5 pour cent) 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 M € 84. Préalablement à l'opération, EADS et BAES ont chacun réalisé un apport en capital au profit d'Astrium N.V. s'élevant à M € 84 (total de M € 168). 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 M € 55 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'euros-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 %.

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

Annexe « 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	Toulouse (France)
	F	80.00	F	80.00	EADS CASA S.A. (Unit : EADS CASA AIRBUS)	Madrid (Espagne)
<i>Liquidée</i>			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)
<i>Fusion Airbus Deutschland GmbH (01.01.2002)</i>	F	80.00	F	80.00	DEX Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH	Ottobrunn (Allemagne)
<i>Fusion Airbus Deutschland GmbH (01.01.2002)</i>	F	80.00	F	80.00	ZDW Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH	Munich (Allemagne)
<i>Fusion Airbus Deutschland GmbH (01.01.2002)</i>	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)
<i>Liquidée</i>	F	80.00	F	80.00	AI Participations S.A.R.L.	Blagnac (France)
			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
<i>Cédée</i>	F	80.00	F	80.00	Airbus China limited	Hong-Kong
			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)	U.S.A.
	F	80.00	F	80.00	Airbus Service Company Inc. (ASCO)	U.S.A.
	F	80.00	F	80.00	AI leasing Inc.	U.S.A.
	F	80.00	F	80.00	Norbus	U.S.A.
	F	80.00	F	80.00	AINA Inc.	U.S.A.
	F	80.00	F	80.00	128829 Canada Inc.	Canada
<i>Entrée</i>	F	80.00			Wichita	U.S.A.
	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	A 320 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

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

	<u>2002</u>	<u>%</u>	<u>2001</u>	<u>%</u>	<u>Société</u>	<u>Siège social</u>
	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
34 structures ad hoc sont également consolidées	F	80,00	F	80,00	AFC (USA) 1 inc	USA
Défense et Systèmes Civils						
	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)
<i>Cédée</i>	F	100,00	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 System & Defence Electronics	Velizy (France)
	F	50,97	F	50,97	APIC	Arcueil (France)
<i>Cédée</i>	F	100,00	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)
<i>Entrée</i>	F	100,00			Operations Services Germany	Unterschleißheim
<i>Entrée</i>	F	100,00			Gesellschaft für Flugziieldarstellung 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, Virginia (USA)
	F	99,99	F	99,99	ARC	Californie (USA)
	F	100,00	F	100,00	EADS Telecom Federal Systems Division	San Antonio, Texas (USA)
<i>Entrée</i>	F	100,00			Proj2	Paris (France)
	F	100,00	F	100,00	M.P. 13	Paris (France)
<i>Cédée</i>	F		F	100,00	EADS Matra Datavision S.A	Paris (France)
<i>Cédée</i>	F		F	100,00	EADS Matra Datavision International	Les Ulis (France)
<i>Cédée</i>	F		F	100,00	EADS Matra Datavision Ltd	Coventry (Royaume Uni)
<i>Cédée</i>	F		F	100,00	EADS Matra Datavision AG	Regensdorf (Suisse)
<i>Cédée</i>	F		F	100,00	EADS Matra Datavision Benelux	Brussels (Belgique)
<i>Cédée</i>	F		F	100,00	EADS Matra Datavision Asia Pacific	Wanchai (Hong Kong)
<i>Cédée</i>	F		F	100,00	EADS Matra Datavision B.V.	Leiden (Pays Bas)
<i>Cédée</i>	F		F	100,00	EADS Matra Datavision GmbH	Munich (Allemagne)
<i>Cédée</i>	F		F	100,00	EADS Matra Datavision Iberia	Madrid (Espagne)
<i>Cédée</i>	F		F	100,00	EADS Matra Datavision Inc.	Andover (USA)
<i>Cédée</i>	F		F	100,00	EADS Matra Datavision Kk	Tokyo (Japon)
	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)

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

	<u>2002</u>	<u>%</u>	<u>2001</u>	<u>%</u>	<u>Société</u>	<u>Siège social</u>
	P	37,50	P	37,50	MBDA France	Velizy (France)
	P	37,50	P	37,50	MBDA UK Ltd.	Stevenage, Herts (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, Californie (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)
<i>Cédée</i>			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)
<i>Entrée</i>	F	100,00			Sycomore S.A.	Boulogne (France)
<i>Espace</i>	F	100,00	F	100,00	Amanthea Holding B.V.	Amsterdam (Pays Bas)
	P	75,00	P	75,00	ASTRIUM GmbH	München (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)

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

	<u>2002</u>	<u>%</u>	<u>2001</u>	<u>%</u>	<u>Société</u>	<u>Siège social</u>
	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	NRSLC 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, Floride (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)
<i>Entrée</i>	F	100,00			EADS Revima APU S.A.	Caudebec en Caux (France)
<i>Entrée</i>	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	Singapore
	F	76,52	F	76,52	Helibras — Helicopteros do Brasil S.A.	Itajuba (Brésil)
<i>45 structures ad hoc sont également consolidées</i>	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)
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	

EADS N.V.

Notes annexes aux comptes consolidés

<u>2002</u>	<u>%</u>	<u>2001</u>	<u>%</u>	<u>Société</u>	<u>Siège social</u>
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		100,00	EADS CASA France	Paris (France)

F : Intégration Globale

P : Intégration Proportionnelle

E : Mise en Equivalence

5.2.2 Comptes statutaires

Comptes sociaux d'EADS N.V.

Bilans

	Note	Aux 31 décembre	
		2002	2001
		(en M €)	
Actif			
Ecarts d'acquisition.....	3	4 618	5 068
Actifs financiers.....	3	5 479	2 232
Actif immobilisé		<u>10 097</u>	<u>7 300</u>
Créances clients et autres actifs d'exploitation.....	4	5 335	2 825
Valeurs mobilières de placement.....	5	4 355	5 047
Disponibilités.....		95	828
Actif circulant		<u>9 785</u>	<u>8 700</u>
Impôts différés		8	22
Total de l'Actif		<u>19 890</u>	<u>16 022</u>
Passif			
Capital social.....		811	809
Réserves.....		11 954	9 068
Capitaux propres	6	<u>12 765</u>	<u>9 877</u>
Autres dettes d'exploitation.....	7	7 125	6 145
Dettes		<u>7 125</u>	<u>6 145</u>
Total du Passif		<u>19 890</u>	<u>16 022</u>

Comptes de résultat

	2002	2001
	(en M €)	
Produits des participations.....	118	1 807
Autres charges.....	(417)	(435)
Résultat net de l'exercice	<u>(299)</u>	<u>1 372</u>

1. Généralités

EADS N.V., dont le siège social est situé à Amsterdam, aux Pays-Bas, a pour objet de détenir, coordonner et gérer des participations et autres intérêts, de financer et d'assumer les obligations financières, de se porter caution et/ou de garantir les dettes d'entités juridiques, de sociétés de personnes, d'organisations à but commercial et d'entreprises qui interviennent dans l'industrie aéronautique, de la défense, de l'espace et/ou des communications ou des activités qui sont complémentaires, accessoires ou contribuent auxdites industries.

La description des activités de la société et de la structure du groupe, telle qu'elle est donnée dans les notes annexes aux comptes consolidés, s'applique aussi aux comptes sociaux de la société. Conformément à l'article 402 Livre 2 du Code civil néerlandais, le compte de résultat est présenté sous forme synthétique.

2. Principes comptables

Sauf indication contraire, les principes comptables décrits dans les notes annexes aux comptes consolidés s'appliquent également aux comptes sociaux de la société.

3. Immobilisations

Les variations des immobilisations s'analysent comme suit:

	<u>Ecart</u> <u>d'acquisition</u> <u>(Goodwill)</u>	<u>Actifs financiers</u> <u>Participations</u> <u>(en M €)</u>	<u>Total</u>
Solde au 31 décembre 2001	5 068	2 232	7 300
Cessions	—	(171)	(171)
Amortissement des écarts d'acquisition	(450)	—	(450)
Produits nets des participations.....	—	118	118
Variation de la juste valeur des instruments financiers / autres mouvements	—	3 730	3 730
Dividendes perçus.....	—	(430)	(430)
Solde au 31 décembre 2002	<u>4 618</u>	<u>5 479</u>	<u>10 097</u>

La variation de la juste valeur des instruments financiers / autres mouvements reflète essentiellement l'impact dans les autres écarts de réévaluation à la juste valeur de l'application de la norme IAS 39.

4. Créances et autres actifs d'exploitation

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
	<u>(en M €)</u>	
Créances sur les filiales	5 214	2 675
Créances sur les sociétés liées.....	49	47
Autres actifs d'exploitation	<u>72</u>	<u>103</u>
Total créances et autres actifs d'exploitation	<u>5 335</u>	<u>2 825</u>

Les créances sur les filiales comprennent essentiellement des créances liées à la gestion centralisée de la trésorerie au sein de EADS N.V.

Les créances et autres actifs d'exploitation ont une échéance à moins d'un an.

5. Valeurs mobilières

Les valeurs mobilières se composent principalement de titres de placement.

6. Capitaux propres

	Capital social	Primes d'apports	Primes d'émission	Ecarts de réévaluation à la juste valeur cumulés (AOCl) (en M €)	Actions propres	Réserve légale	Autres réserves	Total
Solde au 31 décembre 2001	809	8 459	1 065	(1 278)	—	240	582	9 877
Augmentation de capital.....	2		14					16
Perte nette de l'exercice							(299)	(299)
Dividendes versés							(403)	(403)
Transfert à la réserve légale.....						40	(40)	
Achat d'actions propres					(156)			(156)
Variation des autres écarts de réévaluation à la juste valeur.....				3 730				3 730
Solde au 31 décembre 2002	<u>811</u>	<u>8 459</u>	<u>1 079</u>	<u>2 452</u>	<u>(156)</u>	<u>280</u>	<u>(160)</u>	<u>12 765</u>

Pour de plus amples informations relatives aux capitaux propres, veuillez vous reporter à la note 17 de l'annexe aux comptes consolidés.

Les différences de conversion cumulées dégagées lors de la conversion des états financiers des sociétés étrangères sont incluses dans le poste « écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés ».

Les autres écarts de réévaluation à la juste valeur cumulés se rapportent essentiellement aux variations constatées sur les justes valeurs des instruments financiers affectés aux filiales.

7. Autres dettes

	<u>2002</u>	<u>2001</u>
	(en M €)	
Dettes à l'égard des filiales.....	6 335	5 829
Dettes à l'égard des sociétés liées	741	214
Autres dettes	<u>49</u>	<u>102</u>
Total	<u>7 125</u>	<u>6 145</u>

Les dettes à l'égard des filiales comprennent essentiellement des dettes liées à la gestion centralisée de la trésorerie au sein d'EADS N.V.

8. Engagements hors bilan

Des garanties ont été données pour le compte de sociétés du Groupe pour un montant total de M € 298.

9. Rémunérations

Rémunérations versées aux membres du conseil d'administration en 2002 :

	<u>2002</u> en euros
Part fixe.....	4 493 538
Part variable.....	2 578 743
Rémunération au titre de missions spéciales	<u>220 000</u>
	<u>7 292 281</u>

Rémunération individuelle versée aux membres du Conseil d'administration :

	<u>Part fixe en euros</u>	<u>Part variable en euros</u>	<u>Jetons de présence en euros</u>	<u>Total 2002 en euros</u>
Administrateurs				
Manfred Bischoff.....	60 000	133 000	70 000	263 000
Jean-Luc Lagardère.....	60 000	133 000	70 000	263 000
Philippe Camus.....	1 202 281 ⁽¹⁾	614 000	—	1 816 281
Rainer Hertrich.....	1 500 146 ⁽²⁾	614 000	—	2 114 146
Noël Forgeard.....	1 042 997	482 953	—	1 525 950
Eckhard Cordes.....	30 000	66 500	25 000	121 500
Pedro Ferreras.....	30 000	66 500	35 000	131 500
Jean-René Fourtou.....	30 000	66 500	5 000	101 500
Michael Rogowski.....	30 000	66 500	15 000	111 500
Anciens administrateurs				
Axel Arendt.....	<u>508 114</u>	<u>335 790</u>	—	<u>843 904</u>
Total :	<u>4 493 538</u>	<u>2 578 743</u>	<u>220 000</u>	<u>7 292 281</u>

(1) y compris des versements complémentaires d'un montant de € 57 399 liés aux exercices précédents

(2) y compris des versements complémentaires d'un montant de € 355 632 liés aux exercices précédents

Le tableau ci-après indique les options de souscription d'actions d'EADS attribuées aux membres du conseil d'administration :

	Nombre d'options			Prix d'exercice en euros	Date d'expiration
	au 1 ^{er} janvier 2002	attribuées en 2002	au 31 décembre 2002		
Philippe Camus.....	135 000	—	135 000	20,90	8 juillet 2010
	135 000	—	135 000	24,66	12 juillet 2011
Rainer Hertrich.....	—	135 000	135 000	16,96	8 août 2012
	135 000	—	135 000	20,90	8 juillet 2010
Noël Forgeard.....	135 000	—	135 000	24,66	12 juillet 2011
	—	135 000	135 000	16,96	8 août 2012
Noël Forgeard.....	50 000	—	50 000	20,90	8 juillet 2010
	88 000	—	88 000	24,66	12 juillet 2011
	—	<u>108 000</u>	<u>108 000</u>	16,96	8 août 2012
Total :	<u>678 000</u>	<u>378 000</u>	<u>1 056 000</u>		

Les engagements de retraite relatifs aux membres du Comité exécutif représentés au conseil d'administration s'analysent de la manière suivante :

Monsieur Camus, Monsieur Hertrich et Monsieur Forgeard bénéficient d'un engagement de retraite prévu dans leur contrat de travail qui leur donnera droit à une pension annuelle correspondant à 50 % de leur salaire annuel de base au terme de cinq ans au sein du Comité exécutif d'EADS, à l'âge de 60 ans. Cet engagement passera à 60 % après dix ans au sein du Comité exécutif d'EADS.

Ces régimes de retraite ont été mis en place et financés à travers des plans de retraite collectifs destinés aux cadres dirigeants en France et en Allemagne.

EADS n'a accordé aucun prêt, ni avances, ni garanties pour le compte des administrateurs en exercice ou à la retraite.

INFORMATIONS SUPPLEMENTAIRES

1. Rapport des auditeurs

Rapport des auditeurs (traduction française du rapport original rédigé en anglais — seule la version originale fait foi)

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.

Eléments 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 et € 1 333 millions.

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 2ème Tome du Code Civil Néerlandais.

La Haye, le 7 mars 2003

Amsterdam, le 7 mars 2003

KPMG Accountants N.V

Ernst & Young Accountants

2. Affectation du résultat

Les articles 30 et 31 des Statuts stipulent que le Conseil d'administration détermine la part du résultat qui sera affectée aux réserves. L'assemblée générale des actionnaires ne peut décider d'une distribution des réserves que sur proposition du Conseil d'administration et dans la mesure où cela est en accord avec la loi et les Statuts. Les dividendes ne doivent être versés qu'après l'arrêté des comptes annuels et dans la mesure où ceux-ci font apparaître que les capitaux propres de la société sont supérieurs à la fraction du capital émis et libéré, augmentée des réserves légales.

Il sera proposé à l'Assemblée générale annuelle des actionnaires que le déficit net de M € 299, tel que résultant du compte de résultat de l'exercice 2002, soit imputé sur les réserves et qu'un montant brut de € 0,30 par action soit versé aux actionnaires à titre de dividende par prélèvements sur les réserves ou primes distribuables.

3. Événements postérieurs à la clôture

Pour de plus amples informations, veuillez vous reporter à la note 33 de l'annexe aux comptes consolidés.

5.3 Honoraires des auditeurs

Honoraires des auditeurs et des membres de leurs réseaux pris en charge par le groupe EADS pour l'exercice 2002.

	KPMG Accountants N.V.		Ernst & Young Accountants	
	2002		2002	
	Montant (en milliers d'euros)	%	Montant (en milliers d'euros)	%
Audit				
• Audit légal et certification des comptes annuels et consolidés.....	4 049	62,0	3 728	56,8
• Missions accessoires.....	1 804	27,7	2 785	42,5
Sous-total	<u>5 853</u>	<u>89,7</u>	<u>6 513</u>	<u>99,3</u>
Autres prestations				
• Juridique, fiscal, social.....	675	10,3	45	0,7
• Technologies de l'information.....	—	—	—	—
• Audit interne.....	—	—	—	—
• Autres	—	—	—	—
Sous-total	<u>675</u>	<u>10,3</u>	<u>45</u>	<u>0,7</u>
Total	<u>6 528</u>	<u>100 %</u>	<u>6 558</u>	<u>100 %</u>

CHAPITRE 6 — DIRECTION DE LA SOCIÉTÉ

6.1 Direction et contrôle

6.1.1 Conseil d'administration, Chairmen (Présidents) et Chief Executive Officers

En vertu de ses Statuts, les affaires de la Société sont gérées par le Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration comprend onze membres au plus, qui sont nommés et révoqués par l'assemblée générale des actionnaires. Le Conseil d'administration peut adopter un règlement d'ordre intérieur. Celui-ci (le « **Règlement Intérieur** ») a été adopté, dans sa forme actuelle, lors d'une réunion du Conseil d'administration qui s'est tenue le 7 juillet 2000 et a été amendé lors d'une réunion du Conseil d'administration qui s'est tenue le 24 juillet 2002. Le Règlement Intérieur précise la composition, le rôle et les principales responsabilités du Conseil d'administration. Il établit le mode de désignation et les responsabilités des *Chairmen* (Présidents) et des *Chief Executive Officers*. Le Règlement Intérieur prévoit également la création de deux comités (le Comité d'Audit et le Comité du Personnel) dont il fixe la composition, les rôles et les règles de fonctionnement.

Le Conseil d'administration a également adopté ses propres Règles relatives au Délit d'Initié, qui imposent à ses membres des restrictions concernant la négociation des actions du groupe EADS dans certaines circonstances (pour plus d'informations, voir « 3.1.3 Droit applicable — Réglementation néerlandaise »).

Les parties au *Participation Agreement* sont convenues que les droits de vote attachés aux Actions Indirectes EADS seront exercés par EADS Participations B.V. de façon à ce que le Conseil d'administration d'EADS soit composé des administrateurs d'EADS Participations B.V. ainsi que de deux administrateurs indépendants qui n'ont pas de lien avec les groupes DaimlerChrysler, SOGEPA ou Lagardère, ni avec l'Etat. En vertu du *Participation Agreement*, le premier Conseil d'administration comprend onze membres dont :

- quatre désignés par DaimlerChrysler ;
- quatre désignés par SOGEADE ;
- un désigné par SEPI(*) ;
- deux administrateurs indépendants, dont l'un désigné par DaimlerChrysler et l'autre par SOGEADE.

Conformément aux Statuts, le mandat des membres du premier 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 des actionnaires peut décider, à tout moment, de suspendre ou de révoquer un membre du Conseil d'administration. Le nombre de mandats successifs pour lesquels un administrateur peut être nommé n'est pas limité.

Le Conseil d'administration initial a nommé deux *Chairmen* (« Présidents »), l'un choisi parmi les administrateurs désignés par DaimlerChrysler, l'autre choisi parmi les administrateurs désignés par SOGEADE.

Les Présidents assurent le bon fonctionnement du Conseil d'administration, en particulier dans ses relations avec les *Chief Executive Officers* à qui ils apporteront leurs concours en ce qui concerne les discussions stratégiques de haut niveau avec les partenaires extérieurs.

Le Conseil d'administration a également nommé deux *Chief Executive Officers* qui sont 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.

La Société est représentée par le Conseil d'administration ou par les deux *Chief Executive Officers* agissant conjointement. En outre, la Société a donné à chacun des deux *Chief Executive Officers* un pouvoir général pour pouvoir représenter chacun individuellement la Société.

En cas de désaccord entre les deux *Chief Executive Officers*, la question objet du désaccord sera soumise aux deux Présidents.

Les *Chief Executive Officers* ne concluront pas d'opérations qui relèvent des responsabilités principales du Conseil d'administration à moins que ces opérations n'aient été approuvées par ce dernier.

(*) Le droit de SEPI de désigner un membre du Conseil d'administration expirera au troisième anniversaire de la réalisation en juillet 2000 des apports effectués par Aeorspatiale Matra, Dasa AG et SEPI au profit d'EADS dans le but de regrouper leurs activités au sein de celle-ci.

Les responsabilités principales du Conseil d'administration comprennent entre autres :

- approbation de toute modification dans la nature et le domaine d'activité du groupe EADS ;
- approbation de la stratégie d'ensemble et du plan stratégique du groupe EADS ;
- approbation du *business plan* et du budget annuel du groupe EADS ;
- fixation des principaux objectifs de performance du groupe EADS ;
- nomination des membres du Comité Exécutif (voir ci-dessous) ;
- approbation des propositions de nomination du président du conseil de surveillance (ou organe équivalent) et du *Chief Executive Officer* (ou fonction équivalente) des autres sociétés et principales branches d'activités du groupe EADS ;
- approbation des modifications importantes de la structure organisationnelle du groupe EADS ;
- approbation des principales décisions relatives aux investissements, projets, produits ou désinvestissements du groupe EADS, prévus au *business plan* et dont la valeur est supérieure à 200 000 000 euros ;
- approbation des alliances stratégiques et partenariats majeurs du groupe EADS ;
- approbation de toute décision importante affectant l'activité missiles balistiques du groupe EADS ;
- approbation des questions relatives à la politique actionnariale et des mesures ou annonces importantes vis-à-vis du marché ;
- approbation d'autres mesures et activités d'une importance fondamentale pour le groupe EADS ou impliquant un niveau de risque inhabituel.

Le Conseil d'administration s'est réuni sept fois en 2002. Le taux moyen de participation aux 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 de EADS North America), les questions dominantes liées à l'activité (tels que le plan industriel de production Airbus 2002/2003, le contrat Skynet 5/Paradigm et le programme Deepwater avec les garde-côtes américains), les grands projets d'investissements (tels 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 options de souscription d'actions et les plans d'actionnariat salarié) ainsi que les résultats financiers et 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'activités présentés par les *Chief Executive Officers*, 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 *Chief Executive Officers*, respectivement des sociétés Astrium, Eurocopter, EADS Telecom et MBDA.

Messieurs Philippe Camus et Rainer Hertrich ont été nommés administrateurs par l'assemblée générale des actionnaires d'EADS qui s'est tenue le 10 mai 2000 et ont été nommés en qualité de *Chief Executive Officers* lors de la réunion du Conseil d'administration qui s'est tenue le même jour. Messieurs Manfred Bischoff et Jean-Luc Lagardère(*) ont été nommés administrateurs par l'assemblée générale d'EADS qui s'est tenue le 19 juin 2000 et leur nomination a pris effet le 7 juillet 2000 ; ils ont été nommés Présidents lors de la réunion du Conseil d'administration du 7 juillet 2000.

Chaque administrateur dispose d'une voix, étant entendu toutefois qu'en cas de vacance au sein du Conseil d'administration d'un poste d'administrateur désigné par DaimlerChrysler ou par SOGEADE, les administrateurs désignés par DaimlerChrysler et qui sont présents ou représentés lors de la réunion disposeront ensemble du même nombre de voix que les administrateurs désignés par SOGEADE et qui sont présents ou représentés à la réunion et vice versa. Sauf en ce qui concerne les Questions Relatives à CASA (voir définition au

(*) Décédé en cours de mandat. Voir « 7.1.1 — Evolution récente — Disparition de Jean-Luc Lagardère ».

paragraphe 3.3.2), les décisions prises par le Conseil d'administration devront être approuvées par au moins sept administrateurs votant en personne ou par procuration. Toute Question Relative à CASA ne pourra être approuvée que par un vote favorable de sept administrateurs au moins, en ce compris l'administrateur désigné par SEPI.

Lors des réunions du Conseil d'administration, le quorum est d'au moins un administrateur désigné par SOGEADE et un administrateur désigné par DaimlerChrysler (sauf si une Question Relative à CASA est à l'ordre du jour, auquel cas l'administrateur désigné par SEPI devra également être présent ou représenté).

Les règles spéciales de majorité et de quorum applicables aux Questions Relatives à CASA cesseront de s'appliquer à compter de juillet 2003, troisième anniversaire de la date de la Réalisation, ou de la date à laquelle SEPI cessera de détenir des Actions Indirectes EADS, si cette dernière date est antérieure.

Dans l'hypothèse d'une situation de blocage au sein du Conseil d'administration d'EADS, autre qu'une de celles donnant droit à DaimlerChrysler d'exercer la promesse d'achat qui lui sera consentie par SOGEADE (voir « 3.3.2 Répartition du capital et des droits de vote — Relations avec les principaux actionnaires »), il en sera référé à Jean-Luc Lagardère(*) (ou à toute personne désignée par Lagardère) en tant que représentant de SOGEADE et au président de DaimlerChrysler. S'il apparaît qu'une situation de blocage, y compris relevant de celles donnant droit à DaimlerChrysler d'exercer ladite promesse d'achat (mais en ce cas avec l'accord de SOGEPA et de DaimlerChrysler), peut être soumise à l'assemblée générale des actionnaires d'EADS, une telle assemblée sera convoquée à l'effet d'en délibérer; les droits de vote de DaimlerChrysler, SOGEADE et SEPI étant neutralisés lors de ladite assemblée.

Conformément aux dispositions du Règlement Intérieur, le Conseil d'administration a le pouvoir de constituer des comités composés de certains de ses membres. Outre les comités d'audit et du personnel, le Conseil d'administration a la possibilité de constituer d'autres comités auxquels il pourra déléguer certaines fonctions mineures ou accessoires; cette délégation ne dégageant cependant pas l'ensemble des administrateurs de leur responsabilité collective. Le quorum pour l'examen des questions figurant à l'ordre du jour de toute réunion des comités sera d'au moins un administrateur désigné par SOGEADE et un administrateur désigné par DaimlerChrysler. Toutes les décisions des comités seront prises à la majorité simple. Si les questions examinées lors d'une réunion sont des Questions Relatives à CASA, la présence et le vote favorable de l'administrateur désigné par SEPI seront également requis.

6.1.2 Comité d'Audit

Le Comité d'Audit est chargé de formuler des recommandations au Conseil d'administration quant à la nomination des commissaires aux comptes et la fixation de leur rémunération ainsi qu'à l'approbation des comptes annuels et des comptes intérimaires, de s'entretenir avec les commissaires aux comptes sur leur programme d'audit et sur les résultats de leur contrôle des comptes, et de s'assurer du suivi du caractère adéquat des contrôles internes du groupe EADS, de ses principes comptables et des ses procédures d'information financière. Le Comité d'Audit a la responsabilité de s'assurer du bon déroulement des activités d'audit internes et externes ainsi que de veiller à ce qu'il soit accordé l'importance nécessaire aux questions d'audit lors de réunions du Conseil d'administration.

Le Comité d'Audit revoit les comptes annuels et semestriels à la fois sur la base des documents préalablement distribués et de ses discussions avec les commissaires aux comptes. Le responsable de la comptabilité et le directeur financier sont présents aux réunions du Comité d'Audit afin de répondre à toutes les questions soulevées.

Le Comité d'Audit est présidé par Manfred Bischoff et Jean-Luc Lagardère* et comprend, en outre, Eckhard Cordes et Louis Gallois. Le Comité d'Audit se réunit deux fois par an ou plus fréquemment selon les circonstances. Le Comité d'Audit s'est réuni à deux reprises en 2002 avec un taux de participation de 100 %, pour réviser les résultats 2001 et les résultats semestriels 2002 de la Société.

6.1.3 Comité du Personnel

Le Comité du Personnel est chargé de formuler des recommandations au Conseil d'administration en ce qui concerne les nominations au Comité Exécutif et aux postes de *Chief Executive Officers* des principales branches d'activités d'EADS, la politique des ressources humaines et des rémunérations ainsi que les plans de rémunération à long terme (il joue notamment un rôle central dans la détermination et la révision de la part variable de la rémunération des membres du Conseil d'administration et du Comité Exécutif). Il approuve les contrats de travail et les autres questions contractuelles intéressant 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.

Le Comité du Personnel se réunit deux fois par an, ou plus fréquemment selon les circonstances. Le Comité du Personnel s'est réuni à cinq reprises en 2002, avec un taux de participation moyen de 90 %, pour réviser 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.

Composition du Conseil d'administration

<u>Nom</u>	<u>Age</u>	<u>Début de mandat</u>	<u>Fin de mandat</u>	<u>Fonction principale exercée dans le groupe EADS</u>	<u>Fonction principale exercée en dehors du groupe EADS</u>
Manfred Bischoff	60	2000	2005	<i>Chairman</i> d'EADS	Membre du Directoire de DaimlerChrysler
Jean-Luc Lagardère*	75	2000	2005	<i>Chairman</i> d'EADS	Gérant-Commandité de Lagardère
Philippe Camus	56	2000	2005	<i>Chief Executive Officer</i> d'EADS	Président Directeur Général de Arjil Commanditée — Arco (gérant commandité de Lagardère)
Rainer Hertrich	53	2000	2005	<i>Chief Executive Officer</i> d'EADS	<i>Chief Executive Officer</i> de DCLRH
Eckhard Cordes	52	2000	2005	Membre du Conseil d'administration d'EADS	Membre du Directoire de DaimlerChrysler
Pedro Ferreras	48	2000	2005	Membre du Conseil d'administration d'EADS	Président du conseil d'administration de Aluminio Catalán, SA
Noël Forgeard	56	2000	2005	Président et <i>Chief Executive Officer</i> d'Airbus	Membre du conseil d'administration de IMS SA
Louis Gallois	59	2000	2005	Membre du Conseil d'administration d'EADS	Président de la SNCF
Jean-René Fourtou	63	2000	2005	Membre du Conseil d'administration d'EADS	Président du conseil d'administration et Directeur Général de Vivendi Universal
Michael Rogowski	64	2000	2005	Membre du Conseil d'administration d'EADS	Président du Conseil de Surveillance de J.M. Voith AG

Autres mandats et fonctions exercés par les membres du Conseil d'administration

Manfred Bischoff

- président de EADS Participations B.V. ;
- président du conseil de surveillance de EADS Deutschland GmbH ;
- président du conseil de surveillance et membre des comités des ressources humaines et de médiation de Dasa AG ;
- président du conseil de surveillance de DCLRH ;
- président du conseil de surveillance de MTU Aero Engines GmbH ;
- membre du conseil de surveillance de Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG ;
- membre du conseil de surveillance de Fraport AG ;
- membre du conseil de surveillance de Gerling-Konzern Versicherungs-Beteiligungs-AG ;
- membre du conseil de surveillance de J.M. Voith AG ;
- membre du conseil de surveillance de Lagardère ;
- membre du conseil d'administration de Mitsubishi Motors Corporation.

Jean-Luc Lagardère*

- président de EADS Participations B.V. ;
- président assumant les fonctions de directeur général de Lagardère Capital & Management ;
- président assumant les fonctions de directeur général de Hachette SA ;
- président de France Galop ;
- représentant permanent de Lagardère en qualité de membre de l'association Le Cercle de l'Industrie ;
- président de Lagardère SAS ;
- président de la Fondation Hachette ;
- gérant de Lagardère Elevage ;
- membre du comité consultatif de la Banque de France (Paris).

Philippe Camus

- *chief executive officer* de EADS Participations B.V. ;
- président de GIFAS — Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales ;
- représentant Permanent de Lagardère au conseil d'administration de Hachette SA ;
- représentant permanent de Hachette SA au conseil d'administration de Hachette Distribution Services ;
- président d'EADS France ;
- membre du conseil d'administration de Stichting Administratiekantoor EADS (la « **Fondation** ») ;
- membre du conseil d'administration du Crédit Lyonnais ;
- membre du conseil d'administration de Dassault Aviation ;
- membre du conseil d'administration de Lagardère Active Broadcast ;
- membre du conseil d'administration de Hachette Filipacchi Medias ;
- membre du conseil d'administration de La Provence ;
- membre du conseil d'administration de Nice Matin ;
- membre du conseil de surveillance des Editions P. Amaury ;
- membre du comité des actionnaires et du comité des rémunérations d'Airbus ;
- pilote du contrôle interne du groupe Aero Ré.

Rainer Hertrich

- *chief executive officer* d'EADS Participations B.V. ;
- *chief Executive Officer* de Dasa AG ;
- *chief Executive Officer* de EADS Deutschland GmbH ;
- président du comité des actionnaires d'Astrium N.V. ;
- président du comité des actionnaires et membre du comité des rémunérations d'Airbus ;
- président de l'association allemande des industries aérospatiales, BDLI ;
- membre du conseil d'administration de Aspen Institute Berlin.

Eckhard Cordes

- président de Detroit Diesel Corporation ;
- président de MTU Motoren-und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH ;
- président de EvoBus GmbH ;
- membre du conseil d'administration de Rheinmetall AG ;
- membre du conseil d'administration de TAG McLaren Holdings Ltd ;
- membre du conseil d'administration de Deutsche Messe AG ;
- membre du conseil d'administration de Deutsche BP AG.

Pedro Ferreras

- vice-président de Consorcio Zona Franca de Barcelona ;
- membre du rectorat de l'Asociación para el Progreso y la Direccion (A.P.D) et de l'Asociación para el Progreso y la Direccion (A.P.D. zona mediterranea).

Noël Forgeard

- président assumant les fonctions de directeur général d'Airbus Holding SA ;
- président du comité exécutif d'Airbus France ;
- président du conseil d'administration d'Airbus España, SL ;

- président du conseil de surveillance et membre des comités des ressources humaines et de médiation d'Airbus Deutschland GmbH ;
- représentant permanent d'Airbus au conseil d'administration d'Airbus Simulators Services ;
- membre du conseil d'administration d'Airbus UK Ltd ;
- membre du conseil d'administration d'EADS CASA ;
- membre du conseil d'administration de l'Ecole Polytechnique.

Louis Gallois

- membre du conseil d'administration de Thales ;
- membre du conseil d'administration de l'Ecole Centrale des Arts et Manufactures.

Jean-René Fourtou

- membre du conseil d'administration de la Fondation ;
- *chief executive officer* de US1 Entertainment Inc ;
- président du conseil de surveillance de Vivendi Environnement ;
- président du conseil de surveillance de groupe Canal+ ;
- membre du conseil d'administration de USA Interactive ;
- membre du conseil de surveillance d'Axa ;
- membre du comité de direction d'Axa Millesimes SAS ;
- vice-président du conseil d'administration d'Axa Assurances IARD Mutuelle ;
- vice-président du conseil d'administration d'Axa Assurances Vie Mutuelle ;
- vice-président du conseil d'administration d'Axa Courtage Assurances Mutuelle ;
- membre du conseil d'administration d'Axa Financial Inc ;
- membre du conseil d'administration de The Equitable Life Assurance ;
- membre du conseil de surveillance d'Aventis ;
- membre du conseil d'administration de Cap Gemini ;
- président de la Chambre de Commerce Internationale (CCI).

Michael Rogowski

- membre du conseil d'administration de la Fondation ;
- membre du conseil de surveillance de Deutsche Messe AG ;
- membre du conseil de surveillance de HDI Versicherung auf Gegenseitigkeit ;
- membre du conseil de surveillance de IKB Deutsche Industrie-Bank AG.

Un Conseil d'administration s'est réuni le 28 mars 2003 afin que les propositions de résolutions de l'assemblée générale des actionnaires de 2003 soient modifiées pour y ajouter (i) la nomination d'Arnaud Lagardère en qualité de membre du Conseil d'administration et (ii) sous réserve de cette nomination qui sera soumise à l'assemblée générale et qui deviendra effective à compter de ladite assemblée générale, la nomination d'Arnaud Lagardère en tant qu'un des deux Présidents du Conseil d'administration et en qualité de membre des Comités d'Audit et du Personnel.

Une résolution sera soumise à l'assemblée générale des actionnaires d'EADS, convoquée pour le 6 mai 2003, en vue de nommer Hans-Peter Ring en qualité de membre du Conseil d'administration d'EADS, en remplacement d'Axel Arendt qui a démissionné de ses fonctions à compter du 1^{er} novembre 2002.

Les deux administrateurs indépendants sont Jean-René Fourtou et Michael Rogowski.

La Société n'a pas nommé de censeurs au Conseil d'administration. Conformément à la loi néerlandaise en vigueur, les salariés ne sont pas autorisés à élire un administrateur.

Les administrateurs ne sont soumis à aucune obligation de détention minimale d'actions de la Société.

La Société envisage de mettre en place des procédures d'évaluation de la performance future du Conseil d'administration.

6.1.4 Comité Exécutif

Les *Chief Executive Officers*, assistés par un Comité Exécutif (le « **Comité Exécutif** »), sont chargés d'assurer la gestion quotidienne de la Société. Le Comité Exécutif, présidé par les *Chief Executive Officers*, comprend également les dirigeants des grandes divisions et unités fonctionnelles du groupe EADS. 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 oeuvre de la stratégie des activités d'EADS ;
- la gestion, l'organisation et la structure juridique du groupe EADS ;
- le niveau de performance des activités et des fonctions de support du groupe EADS ; et
- toutes les questions liées à l'activité 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 *Chief Executive Officers*. Nonobstant les responsabilités collectives définies ci-dessus, chaque membre du Comité Exécutif est responsable, à titre personnel, de la gestion de sa division ou unité et est tenu de se conformer aux décisions prises par les *Chief Executive Officers* ou par le Comité Exécutif, selon les cas.

Les *Chief Executive Officers* s'efforcent de trouver un consensus sur les questions débattues entre les membres réunis au sein du Comité Exécutif. Faute de parvenir à un consensus, les *Chief Executive Officers* sont autorisés à trancher la question. En cas de divergence sur une question fondamentale ou significative, le membre du Comité Exécutif ayant exprimé son désaccord sur cette question pourra demander aux *Chief Executive Officers* qu'ils soumettent la question à l'avis des Présidents.

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

Composition du Comité Exécutif

<u>Nom</u>	<u>Age</u>	<u>Début de mandat</u>	<u>Fin de mandat</u>	<u>Fonction principale</u>
Philippe Camus.....	56	2000	2005	<i>Chief Executive Officer</i>
Rainer Hertrich.....	53	2000	2005	<i>Chief Executive Officer</i>
François Auque.....	46	2000	2005	Directeur de la Division Espace
Ralph Crosby.....	55	2002	2007	Président et <i>Chief Executive Officer</i> de EADS North America
Thomas Enders.....	44	2000	2005	Directeur de la Division Systèmes Civils et de Défense
Francisco Fernández-Sainz.....	57	2002	2007	Directeur de la Division Avions de transport militaire
Noël Forgeard.....	56	2000	2005	Directeur de la division Airbus et Président et <i>Chief Executive Officer</i> d'Airbus
Jean-Louis Gergorin.....	56	2000	2005	Directeur de la coordination stratégique
Jean-Paul Gut.....	41	2000	2005	Directeur d'EADS International
Gustav Humbert.....	53	2000	2005	<i>Chief Operating Officer</i> d'Airbus
Jussi Itävuori.....	47	2002	2007	Directeur des ressources humaines
Hans-Peter Ring.....	52	2002	2007	Directeur financier
Dietrich Russell.....	61	2000	2005	Directeur de la Division Aéronautique

Philippe Camus, *Chief Executive Officer*

Ancien Président du Directoire d'Aérospatiale Matra, il est entré dans le groupe Lagardère en 1982 à la Direction Générale où il est a été 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 ainsi que de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris. Il est également agrégé de Physique et en Sciences actuarielles.

Rainer Hertrich, *Chief Executive Officer*

Il a démarré sa carrière en 1977 chez Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH. En 1994, il est nommé à la direction en tant que Vice-Président du Contrôle de Gestion de Deutsche Aerospace AG. En 1996, il devient Directeur de la Division Moteurs Aéronautiques de Dasa AG et, parallèlement, président et *chief executive officer* de Motoren- und Turbinen-Union München GmbH (MTU), une société de Dasa AG. En mars 2000, il devient président et *chief executive officer* de Dasa AG. M. Hertrich a étudié la gestion d'entreprises à l'Université technique de Berlin et à l'Université de Nuremberg et est titulaire d'une licence de commerce.

François Auque, Directeur de la Division Espace

Il a été nommé Directeur Financier en 1991 et Directeur Général du groupe en charge des satellites chez Aerospatiale Matra et est devenu membre du Directoire d'Aerospatiale Matra en 1999. Il a rejoint le groupe Aerospatiale en 1991 en qualité de Directeur financier. M. Auque est diplômé de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales (HEC), de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris et est un ancien élève de l'Ecole Nationale d'Administration (ENA).

Ralph D. Crosby Jr., Président et *Chief Executive Officer* de EADS North America

Ancien Président de la branche Systèmes Intégrés de Northrop Grumman Corporation, Vice-Président et Directeur Général de la Division Aviation Commerciale et de la division B-2 de la société, M. Crosby est titulaire d'une licence en sciences de la *Military Academy* aux Etats-Unis, d'une maîtrise en relations internationales de l'Institut Supérieur des Etudes Internationales à Genève et d'une autre en économie de l'université de Harvard.

Thomas Enders, Directeur de la division Systèmes Civils et de Défense

Il a rejoint MBB/Dasa AG en 1991 après diverses fonctions dans différents instituts de recherche internationaux, auprès 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 AG 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.

Francisco Fernandez Sainz, Directeur de la Division Avions de transport militaire

Ancien Directeur Général de Airbus España, il est entré chez CASA en 1971 comme ingénieur et a ensuite occupé les diverses 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 responsable des programmes (1997). M. Fernandez-Sainz est diplômé de l'ICADE (maîtrise en gestion des entreprises) et est un ingénieur aéronautique de haut rang.

Noël Forgeard, Président et *Chief Executive Officer* d'Airbus

Il est entré dans le groupe Matra en 1987 en tant que Vice-Président des activités Défense et Espace. En 1992, il est nommé Directeur Général de Lagardère et *Chief Executive Officer* de Matra Hautes Technologies. Il a rejoint Airbus Industrie en qualité de Directeur Général en 1998 avant de devenir le premier Président et *Chief Executive Officer* d'Airbus en 2001. M. Forgeard est diplômé de l'Ecole Polytechnique et de l'Ecole des Mines de Paris.

Jean-Louis Gergorin, Vice-Président exécutif et Directeur de la coordination stratégique

Ancien Directeur Général en charge de la Coordination Stratégique d'Aerospatiale Matra, M. Gergorin a débuté sa carrière au service du gouvernement français, devenant Directeur de Prévision au ministère des Affaires Etrangères et membre du comité franco-allemand en charge de la sécurité et de la défense. A partir de 1984, il a occupé différents postes de direction stratégiques pour Matra et Lagardère. M. Gergorin est un ancien élève de l'École Polytechnique (Paris) et de l'Ecole Nationale d'Administration (ENA). Il fait également partie des anciens élèves du *Stanford Executive Program*.

Jean-Paul Gut, Directeur d'EADS International

Avant juillet 2000, Jean-Paul Gut était Président exécutif d'Aerospatiale Matra Lagardère International et directeur général du groupe, en charge de la Défense et du Transport Spatial chez Aerospatiale Matra. En mars 1998, il est nommé membre du Directoire du groupe Lagardère, responsable des opérations internationales et du secteur des Hautes Technologies. M. Gut est diplômé de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris (IEP) et possède une maîtrise en économie.

Gustav Humbert, *Chief Operating Officer* d'Airbus

Ancien membre du Directoire de Dasa AG en charge de la division Avions commerciaux, M. Humbert est entré chez Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) en 1980 avant de devenir Président et *chief executive officer* de Daimler Benz Aerospace Airbus GmbH en 1994. Il est titulaire d'un diplôme de l'Université Technique de Hanovre en mécanique et technique de production et d'un Doctorat en ingénierie du département d'ingénierie mécanique de l'Université de Hanovre.

Jussi Itävuori, Vice-Président exécutif et Directeur des Ressources humaines

M. Itävuori a rejoint EADS en septembre 2001. Entré chez Kone Corporation en 1982, il est nommé en 1989 directeur des ressources humaines et membre du comité exécutif de Kone Elevators. 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 en Finlande.

Hans Peter Ring, Directeur financier

Titulaire d'un diplôme de gestion des entreprises, il a démarré 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 est ensuite devenu Directeur du Contrôle de Gestion la division Aviation et Systèmes de Défense de Dasa AG. De 1992 à 1995, M. Ring a occupé les fonctions de directeur financier et administrateur de Dornier Luftfahrt, filiale de Dasa AG. En 1996, il a été nommé Vice-Président en charge du Contrôle de Gestion de Dasa AG, puis d'EADS.

Dietrich Russell, Directeur de la Division Aéronautique

Ancien *Chief Operating Officer* d'Airbus Industrie, M. Russell est entré chez Dasa AG 1995 en tant que membre du conseil d'administration responsable de la division Aéronautique. M. Russel est diplômé en économie et en ingénierie métallurgique et est titulaire d'un Doctorat d'ingénieur de l'Université Technique RWTH d'Aix-la-Chapelle. Il a travaillé pendant 24 ans pour le compte de Mannesmann avant de rejoindre Dasa AG.

6.2 Intérêts des administrateurs et des dirigeants

6.2.1 Rémunération et avantages en nature accordés aux administrateurs et aux principaux dirigeants

Rémunération des administrateurs

Les administrateurs non-membres du Comité Exécutif reçoivent une rémunération totale sur objectifs de 900 000 euros sur la base d'une année pleine. Cette rémunération sur objectif se compose d'une partie fixe, de jetons de présence (5 000 euros par administrateur et 10 000 euros par président, par réunion) et d'un bonus calculé en fonction du résultat d'exploitation avant impôts et charges d'intérêt (EBIT) du groupe EADS.

En 2002, les jetons de présence perçus par les administrateurs non-membres du Comité Exécutif se sont établis comme suit :

— Manfred Bischoff.....	: 70 000 euros
— Jean-Luc Lagardère*.....	: 70 000 euros
— Eckhard Cordes.....	: 25 000 euros
— Pedro Ferreras.....	: 35 000 euros
— Jean-René Fourtou	: 5 000 euros
— Louis Gallois	: 0 (M. Gallois ayant renoncé à toute rémunération)
— Michael Rogowski	: 15 000 euros

Les administrateurs qui sont également membres du Comité Exécutif ne reçoivent pas de rémunération en tant qu'administrateurs en sus de leur rémunération à titre de membres du Comité Exécutif.

Pour plus d'information sur les rémunérations versées aux membres du Conseil d'administration au cours de l'année 2002, se reporter à la note annexe n°9 des comptes sociaux de la Société, située au chapitre 5.

A la date du présent document, les membres du Conseil d'administration (y compris ceux également membres du Comité Exécutif) détenaient un total de 24 680 actions EADS (hors titres détenus par le biais de fonds communs de placement).

Rémunération des membres du Comité Exécutif

Les membres du Comité Exécutif perçoivent une rémunération sur objectifs d'un montant total de 11 383 000 euros sur la base d'une année pleine. Cette rémunération se compose d'une partie fixe et d'un bonus calculé en fonction de la réalisation d'objectifs personnels et du résultat d'exploitation avant impôts et charges d'intérêt (EBIT) du groupe EADS.

(*) Décédé en cours de mandat. Voir « 7.1.1 — Evolution récente — Disparition de Jean-Luc Lagardère ».

Le montant total des rémunérations versées de manière directe ou indirecte par EADS et toutes les sociétés du groupe EADS aux deux Chief Executive Officers de la Société, M. Philippe Camus et M. Rainer Hertrich, au cours de l'année 2002, s'élève respectivement à 1 816 281 euros et 2 114 146 euros.

En outre, les administrateurs également membres du Comité Exécutif bénéficient d'une retraite complémentaire dont les détails figurent dans la note annexe n°9 des comptes sociaux de la Société, située au chapitre 5.

6.2.2 Options accordées aux deux Chief Executive Officers

Voir ci-dessous « — 6.3.3 Participation et intéressement — Options consenties aux salariés ».

6.2.3 Conventions réglementées

EADS étant une société de droit néerlandais, les articles L.225-38 à L-225-43 et L.225-86 à L-225.91 du Code de commerce français relatifs aux conventions réglementées ne lui sont pas applicables.

L'Article 2:146 du code civil néerlandais prévoit les dispositions suivantes : « Sauf stipulation contraire des statuts, une société sera représentée par les membres de son conseil de surveillance pour toutes les questions donnant lieu à un conflit d'intérêt entre la société et un ou plusieurs des membres de son conseil d'administration. L'assemblée générale des actionnaires aura à tout moment pouvoir de désigner une ou plusieurs personnes à cette fin ». Dans le cas d'EADS, les Statuts prévoient des dispositions différentes puisqu'ils autorisent le Conseil d'administration à représenter la Société pour toutes les questions où elle se trouve en conflit d'intérêt avec un ou plusieurs membres du Conseil d'administration.

Au cours de l'exercice 2002, aucune convention n'a été conclue entre la Société et l'un des membres de son Conseil d'administration ou de ses principaux dirigeants ou encore avec un actionnaire détenant plus de 5 % des droits de vote de la Société, autres que des conventions courantes conclues à des conditions normales.

Pour une description des relations entre la Société et ses principaux actionnaires, « 3.3.2 Répartition du capital et des droits de vote — Relations avec les principaux actionnaires ».

Comme stipulé au paragraphe « 3.1.3.1 Description générale de la Société — Droit applicable — Obligations d'information permanente », la Société a l'obligation, en vertu de la loi financière espagnole, de transmettre à la CNMV certaines informations relatives à toute opération réalisée avec toute partie intéressée.

6.2.4 Prêts et garanties

EADS n'a accordé aucun prêt à ses administrateurs ni aux membres de son Comité Exécutif.

6.3 Participation et intéressement

6.3.1 Plans de participation et d'intéressement existant en faveur des salariés

La politique de rémunération d'EADS est étroitement liée à la réalisation des objectifs des employés individuellement et de l'entreprise, tant au niveau des divisions qu'au niveau du groupe. Un plan d'options de souscription d'actions pour les dirigeants du groupe EADS a été mis en place (voir « — Options consenties aux salariés ») et les employés se sont vus offrir des actions à des conditions favorables au moment de l'introduction en bourse de la Société (voir « — Offre d'actions aux salariés »).

Conformément à la législation française, EADS France met en oeuvre des accords de participation et des accords d'intéressement spécifiques afin d'octroyer des primes aux salariés sur la base de l'amélioration de la productivité ou sur la base d'objectifs administratifs ou techniques.

La politique salariale d'EADS Deutschland GmbH est, dans une large mesure, marquée par une grande souplesse et est fortement liée aux résultats d'exploitation de la société, à l'augmentation de valeur de cette dernière et à la réalisation d'objectifs individuels.

Il n'existe actuellement aucune disposition légale ou aucun accord de participation en faveur des employés d'EADS CASA. Par ailleurs, le personnel technique et l'équipe dirigeante perçoivent une rémunération liée aux bénéfices de l'entreprise, sous réserve de la réalisation des objectifs de la Société et des objectifs de performance individuels.

6.3.2 Offre d'actions aux salariés

Dans le cadre de son introduction en bourse, EADS a offert à ses salariés éligibles environ 1,5 % de son capital social après introduction en bourse. Cette offre aux salariés, portant sur un maximum de 12 222 385 actions, comprenait une formule permettant aux salariés éligibles de bénéficier d'un effet de levier. Dans le cadre de cette

formule, l'investissement était constitué par l'apport personnel payé par le salarié plus un montant résultant d'un contrat de swap de la société gestionnaire des fonds pour cette formule égal à 9 fois le montant payé. Les salariés éligibles se sont vus offrir des actions au prix de 15,30 euros, soit le prix de l'offre au public, moins une décote de 15 %.

L'offre réservée aux salariés était ouverte aux salariés qui :

- avaient un minimum de trois mois d'ancienneté ;
- étaient titulaires de contrats de travail français, allemand ou espagnol ; et
- étaient salariés de sociétés de droit français, allemand ou espagnol dans lesquelles EADS détenait (i) la majorité du capital, ou (ii) au moins 10 % du capital social, pour autant qu'EADS ait désigné ces sociétés à participation minoritaire comme éligibles.

Suivant que le salarié a acquis les actions par le biais d'un plan français, allemand ou espagnol, directement ou par le biais d'un FCPE, le salarié n'a pas le droit de vendre ses actions pour une des périodes de blocage suivantes : 18 mois, 3 ans, 5 ans ou 6 ans.

Les salariés ont souscrit un nombre total de 11 769 259 actions dans le cadre de l'offre qui leur était réservée. Les actions ont été livrées le 21 septembre 2000.

En octobre 2001, EADS a offert à ses salariés éligibles un maximum de 0,25 % de son capital social avant ladite offre. Cette offre aux salariés portait sur un montant maximum de 2 017 894 actions d'une valeur nominale de 1 euro.

L'offre aux salariés (note d'opération préliminaire visée par la COB, le 8 octobre 2001, sous le n° 01-1200 et note d'opération définitive visée par la COB, le 13 octobre 2001, sous le n° 01-1209) était réservée aux salariés qui :

- avaient un minimum de trois mois d'ancienneté ;
- étaient employés par (i) EADS ou (ii) l'une de ses filiales ou (iii) une société dans laquelle EADS détient au moins 10 % du capital social, dans laquelle elle exerce une influence déterminante sur la gestion et dont le siège social se situe en Afrique du Sud, en Allemagne, au Brésil, au Canada, en Espagne, aux Etats-Unis, en Grande-Bretagne, en France, en Italie, au Maroc, au Mexique et à Singapour.

L'offre a été divisée en deux tranches :

- les actions souscrites par les salariés éligibles dans le cadre du Plan d'Epargne groupe EADS ont été offertes au prix de 10,70 euros par action.
- Les actions souscrites directement par les salariés éligibles ont été offertes au prix de 10,70 euros par action.

En général, les salariés ne sont pas autorisés à vendre les actions offertes dans cette offre aux salariés avant un délai d'un an et parfois plus dans certains pays.

Les salariés ont souscrit un nombre total de 2 017 894 actions dans le cadre de l'offre qui leur était réservée. Les actions ont été livrées le 5 décembre 2001.

En octobre 2002, EADS a offert à ses salariés éligibles un maximum de 0,25 % de son capital social avant ladite offre. Cette offre aux salariés portait sur un montant maximum de 2 022 939 actions d'une valeur nominale de 1 euro.

L'offre aux salariés (note d'opération préliminaire visée par la COB le 30 septembre 2002, sous le n° 02-1062 et note d'opération définitive visée par la COB le 11 octobre 2002, sous le n° 02-1081) était réservée aux salariés qui :

- avaient un minimum de trois mois d'ancienneté ;
- étaient employés par (i) EADS ou (ii) l'une de ses filiales ou (iii) une société dans laquelle EADS détient au moins 10 % du capital social, dans laquelle elle exerce une influence déterminante sur la gestion et dont le siège social se situe en Allemagne, au Brésil, au Canada, en Espagne, aux Etats-Unis, en Grande-Bretagne, en France, en Italie, au Mexique et à Singapour.

L'offre a été divisée en deux tranches :

- les actions souscrites par les salariés éligibles dans le cadre du Plan d'Epargne groupe EADS ont été offertes au prix de 8,86 euros par action.
- Les actions souscrites directement par les salariés éligibles ont été offertes au prix de 7,93 euros par action.

En général, les salariés ne sont pas autorisés à vendre les actions offertes dans cette offre aux salariés avant un délai d'un an et parfois plus dans certains pays.

Les salariés ont souscrit un nombre total de 2 022 939 actions dans le cadre de l'offre qui leur était réservée. Les actions ont été livrées le 4 décembre 2002.

6.3.3 Options consenties aux salariés

Lors de ses réunions du 26 mai 2000, du 20 octobre 2000, du 12 juillet 2001 et du 9 août 2002, le Conseil d'administration de la Société, faisant usage de l'habilitation qui lui a été donnée par les assemblées générales du 24 mai 2000 et du 10 mai 2001, a approuvé l'octroi d'options de souscriptions d'actions de la Société. Les principales caractéristiques de ces options sont résumées dans le tableau ci-dessous :

	Première tranche	Deuxième tranche
Date de l'assemblée générale.....	24 mai 2000	24 mai 2000
Date de la réunion du conseil d'administration	26 mai 2000	20 octobre 2000
Nombre d'actions susceptibles d'être souscrites	5 135 400	240 000
dont : actions pouvant être souscrites par les administrateurs et membres de l'équipe dirigeante	720 000	60 000
Nombre total de salariés éligibles...	Environ 850	34
Date à partir de laquelle les options peuvent être exercées.....	50 % des options peuvent être exercées à l'issue d'une période de deux ans et quatre semaines à compter de la date d'attribution des options ; 50 % des options peuvent être exercées à partir du troisième anniversaire de la date d'attribution des options. Les options ne peuvent pas être exercées pendant une période de 3 semaines qui précède chaque assemblée générale des actionnaires ou la date de l'annonce des résultats annuels ou semestriels ou des données trimestrielles.	50 % des options peuvent être exercées à l'issue d'une période de deux ans et quatre semaines à compter de la date d'attribution des options ; 50 % des options peuvent être exercées à partir du troisième anniversaire de la date d'attribution des options. Les options ne peuvent pas être exercées pendant une période de 3 semaines qui précède chaque assemblée générale des actionnaires ou la date de l'annonce des résultats annuels ou semestriels ou des données trimestrielles.
Date d'expiration	Dixième anniversaire d'attribution des options	Dixième anniversaire d'attribution des options
Prix d'exercice	20,90 euros	20,90 euros
Nombre d'options exercées	0	0

	Troisième tranche	Quatrième tranche
Date de l'assemblée générale	10 mai 2001	10 mai 2001
Date de la réunion du conseil	12 juillet 2001	9 août 2002
Nombre d'actions susceptibles d'être souscrites	7 926 425	7 276 100
dont : actions pouvant être souscrites par :		
— M. Philippe Camus(*)	135 000	135 000
— M. Rainer Hertrich(*)	135 000	135 000
— les 10 salariés auxquels il a été attribué le plus grand nombre d'options au cours de l'année 2001 (troisième tranche) et de l'année 2002 (quatrième tranche)	738 000	808 000
Nombre total de bénéficiaires éligibles.....	Environ 1 650	Environ 1 562
Date à partir de laquelle les options peuvent être exercées.....	50 % des options peuvent être exercées à l'issue d'une période de deux ans et quatre semaines à compter de la date d'attribution des options ; 50 % des options peuvent être exercées à partir du troisième anniversaire de la date d'attribution des options. Les options ne peuvent pas être exercées pendant une période de 3 semaines qui précède chaque assemblée générale des actionnaires ou la date de l'annonce des résultats annuels ou semestriels ou des données trimestrielles.	50 % des options peuvent être exercées à l'issue d'une période de deux ans et quatre semaines à compter de la date d'attribution des options ; 50 % des options peuvent être exercées à partir du troisième anniversaire de la date d'attribution des options. Les options ne peuvent pas être exercées pendant une période de 3 semaines qui précède chaque assemblée générale des actionnaires ou la date de l'annonce des résultats annuels ou semestriels ou des données trimestrielles.
Date d'expiration	Dixième anniversaire d'attribution des options	Dixième anniversaire d'attribution des options
Prix d'exercice	24,66 euros	16,96 euros
Nombre d'options exercées.....	0	0

(*) pour plus d'information sur les options accordées aux administrateurs également membres du Comité Exécutif, se reporter à la note annexe n°9 des comptes sociaux de la Société, située au chapitre 5.

CHAPITRE 7 — EVOLUTION RECENTE ET PERSPECTIVES D'AVENIR

7.1 Evolution récente

7.1.1 Disparition de Jean-Luc Lagardère

Jean-Luc Lagardère, l'un des deux Présidents du Conseil d'administration d'EADS, qui avait oeuvré pour la formation d'EADS, est décédé des suites d'une maladie le 14 mars 2003. Un Conseil d'administration s'est réuni le 28 mars 2003 afin que les propositions de résolutions de l'assemblée générale des actionnaires de 2003 soient modifiées pour y ajouter (i) la nomination d'Arnaud Lagardère en qualité de membre du Conseil d'administration et (ii) sous réserve de cette nomination qui sera soumise à l'assemblée générale et qui deviendra effective à compter de ladite assemblée générale, la nomination d'Arnaud Lagardère en tant qu'un des deux Présidents du Conseil d'administration et en qualité de membre des Comités d'Audit et du Personnel. L'Etat français, par la voix de son Président Jacques Chirac, a soutenu la candidature d'Arnaud Lagardère à ces différentes nominations.

7.1.2 EADS intègre l'indice boursier allemand MDAX

Suite à un récent changement de réglementation de la Deutsche Börse AG (la bourse allemande) visant à permettre à des sociétés constituées à l'étranger de faire partie des indices boursiers allemands importants (à l'exception du DAX30), EADS N.V. a intégré l'indice MDAX50 en février 2003. Au premier jour de la cotation sur la nouvelle structure du MDAX, à savoir le 24 mars 2003, la pondération d'EADS au sein de l'indice ainsi restructuré était de 9,4 %, sur la base d'un cours de clôture du titre EADS à la bourse de Francfort de 9,38 euros par action le 21 mars 2003.

7.1.3 Emission d'une euro-obligation d'un montant de 1 milliard d'euros

En février 2003, EADS a annoncé son nouveau programme « EURO Medium Term Note » (EMTN) de 3 milliards d'euros suivi du lancement d'une offre inaugurale d'une euro-obligation d'un montant d'un milliard d'euros. Cette euro-obligation venant à échéance dans sept ans porte un coupon de 4,625 %. L'offre initialement envisagée était de 750 millions d'euros et a finalement été augmentée à un milliard d'euros pour faire face à la demande des investisseurs. Cette émission inaugurale vise à permettre le refinancement de la dette actuelle et l'allongement de la structure d'échéances des dettes de la Société, tout en bénéficiant des taux actuels favorables. La Direction estime que la mise en place de ce programme permettra à EADS de renforcer sa présence et sa notoriété sur certains segments des marchés financiers, tout en augmentant sa flexibilité face aux fluctuations de ses besoins de financement.

7.1.4 Astrium

Le 31 janvier 2003, EADS a annoncé l'acquisition de la participation de 25 % détenue par BAE SYSTEMS dans Astrium N.V., société spécialisée dans l'activité satellites intervenant dans les télécommunications civiles et militaires, l'observation de la terre, les programmes scientifiques et de navigation, ainsi que l'avionique et les équipements. La réalisation de l'opération reste soumise à l'approbation des autorités réglementaires. Le contrôle d'Astrium N.V. et de Paradigm Secure Communications Ltd., jusqu'alors conjointement détenu par BAE SYSTEMS et EADS, sera transféré en totalité à EADS, dès lors que toutes les autorisations réglementaires auront été obtenues.

Préalablement à la réalisation de cette opération, EADS et BAE SYSTEMS procéderont chacune à un apport de capital au profit d'Astrium N.V. de 84 millions d'euros (soit un total de 168 millions d'euros). Cet apport en numéraire servira à la mise en œuvre accélérée de la stratégie d'EADS visant à accroître la rentabilité industrielle et financière de la société. EADS, qui détient déjà 75 % d'Astrium N.V., procédera à l'acquisition des actions détenues par BAE SYSTEMS pour un montant de 84 millions d'euros lors de la réalisation. Compte tenu de l'apport en numéraire, le transfert de la participation de BAE SYSTEMS ne donnera donc lieu à aucun décaissement en numéraire. Ces conditions de transaction traduisent la détérioration actuelle des activités commerciales du secteur spatial, mais aussi la volonté continue d'EADS de positionner Astrium N.V. pour un retour à la rentabilité de son EBIT en 2004 et de lui conférer un rôle central dans toute consolidation future du secteur spatial sous une direction unifiée.

En juillet 2002, EADS et BAE SYSTEMS avaient annoncé le projet d'acquisition de la participation détenue par BAE SYSTEMS dans Astrium N.V. par EADS et avaient créé Paradigm Secure Communications pour répondre aux besoins de fourniture de services de Skynet 5, le programme de satellites de communications militaires du ministère britannique de la Défense. En vertu des termes initiaux de l'accord, la réalisation de la vente de la participation dans Astrium N.V. était soumise à la condition de la conclusion des contrats avec le Royaume-Uni en

rapport avec le programme Skynet 5. BAE SYSTEMS s'est donc engagé à verser 55 millions d'euros à EADS si EADS ne parvenait pas à un accord financier avec le Royaume Uni concernant le contrat Skynet 5.

EADS considère le programme Skynet 5 comme étant d'une importance stratégique pour ses plans d'actions, tant au Royaume-Uni que dans le secteur spatial. EADS met donc tout en œuvre pour parvenir au plus vite à la signature du contrat Skynet 5 avec le ministère britannique de la Défense. BAE SYSTEMS s'est engagé à continuer d'apporter son soutien à EADS dans ses efforts pour obtenir la signature du contrat Skynet 5.

Pour EADS, cette acquisition est un élément essentiel de sa politique de restructuration et d'intégration de l'ensemble de ses participations dans le marché spatial au Royaume-Uni, en France, en Allemagne et en Espagne. Voir « 4.1.6 Espace ».

7.2. Perspectives financières pour l'année 2003

La poursuite de la croissance des activités de défense d'EADS (avions et hélicoptères militaires, systèmes de missiles, électronique de défense, communications sécurisées, etc.) reste une priorité essentielle de la Direction qui s'est fixée comme objectif une croissance à l'horizon 2005 de 60 % de son chiffre d'affaires, qui était d'environ 6 milliards d'euros en 2002. Une grande partie de cet objectif de croissance est déjà inscrite dans le carnet de commandes d'EADS avec les nouveaux programmes de défense tels que l'Eurofighter, les hélicoptères NH90 et Tigre ainsi que la nouvelle génération des systèmes de missiles. Plusieurs programmes entrent en phase de livraison cette année, ce qui contribuera à augmenter l'EBIT des activités de défense d'EADS.

La Direction d'EADS s'est fixée des objectifs financiers prudents pour 2003 de manière à conserver une souplesse de réaction en fonction de l'évolution du marché. Face à une conjoncture incertaine, EADS continuera de privilégier la rentabilité et le contrôle de sa trésorerie au détriment de la conquête de nouvelles parts de marché.

Malgré une conjoncture commerciale difficile, EADS table sur une relative stabilité de son chiffre d'affaires total en 2003 par rapport à 2002. Cette prévision se fonde sur la livraison anticipée de 300 appareils par Airbus en 2003 et sur l'hypothèse d'un taux de change euro-dollar de 1,10 en moyenne sur l'année 2003. Ainsi, la part du chiffre d'affaires qui n'est pas couverte par des instruments financiers pourrait être affectée par le fléchissement du dollar américain (taux de change de marché moyen euro-dollar en 2002 de 0,95). Cet impact négatif devrait toutefois être compensé par la croissance liée à la montée en puissance de certains programmes de défense ainsi qu'à la première consolidation à 100 % d'Astrium N.V.

Compte tenu des incertitudes actuelles du marché, la Direction ne fixe pas de chiffre précis quant à son objectif d'EBIT en 2003. EADS prévoit actuellement un niveau d'EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels en 2003 du même ordre de grandeur que celui enregistré en 2002, basé sur 300 livraisons par Airbus et en tenant compte de l'augmentation prévue de l'ordre de 0,2 milliards d'euros des dépenses de recherche et développement qui devraient atteindre un niveau record en 2003. L'EBIT visé par EADS en 2003 comprend également une importante provision en vue de la restructuration importante de la Division Espace afin de permettre un retour à la rentabilité en 2004. Les prévisions d'EBIT pour 2003 de la Division Espace sont en baisse par rapport à 2002 en raison de frais liés à la poursuite de la restructuration et afférents à certains programmes, ainsi qu'à la première consolidation à 100 % d'Astrium N.V. Ces effets négatifs seront compensés par l'amélioration prévue de la performance des divisions d'EADS dont les programmes de défense montent aujourd'hui en puissance (à savoir les Divisions Avions de Transport Militaire, Aéronautique et Systèmes Civils et de Défense).

Le flux de trésorerie disponible, avant financement des clients, devrait rester positif en 2003, démontrant encore la capacité d'autofinancement du programme de l'A380. La Direction a mis en place un contrôle rigoureux des risques associés aux opérations de financement de ses clients, permettant à Airbus d'apporter un soutien prudent à ses clients, au cas par cas, sans pour autant risquer de compromettre la solidité financière d'EADS. Le budget d'EADS consacré aux nouveaux financements de clients en 2003 est nettement inférieur au budget initialement fixé en 2002, qui s'élevait à 1,8 milliards d'euros. La Direction d'EADS s'est engagée à poursuivre sa politique restrictive qui consiste à limiter au niveau le plus faible possible l'augmentation de l'encours de financement clients.

7.3. Calendrier 2003 de la communication financière

Annonce des résultats annuels 2002 :

10 mars 2003

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

28-29 avril 2003

Annonce des résultats du premier trimestre 2003 :

6 mai 2003

Assemblée générale annuelle :

6 mai 2003

Annonce des résultats du premier semestre 2003 :

28 juillet 2003

Annonce des résultats du troisième trimestre 2003 :

6 novembre 2003

Ce document est également disponible aux
adresses suivantes:

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

En France

37, boulevard de Montmorency
75781 Paris cedex 16 – France

En Allemagne

81663 Munich – Allemagne

En Espagne

Avenida de Aragón 404
28022 Madrid – Espagne

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

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