

EADS publie ses résultats du premier trimestre 2010

- Chiffre d'affaires de 9,0 milliards d'euros : maintien d'un haut niveau de livraisons
- EBIT* avant éléments non-récurrents à 0,15 milliard d'euros
- EBIT* de 83 millions d'euros
- Résultat net : 103 millions d'euros
- Solide position de trésorerie nette à 8,8 milliards d'euros

Leyde, le 14 mai 2010

L'environnement macro-économique et commercial dans lequel évolue EADS (symbole boursier : EAD) s'améliore progressivement mais reste difficile. Tout au long du premier trimestre, le carnet de commandes a continué d'être géré de façon proactive, et les livraisons sont restées élevées. Le chiffre d'affaires s'est établi à 9,0 milliards d'euros. L'EBIT* avant éléments non-récurrents s'est élevé à 0,15 milliard d'euros grâce à la bonne performance des programmes historiques d'Airbus ainsi qu'à celle des activités spatiales et de défense. Il a cependant été affecté par l'A380 et la dégradation des couvertures. L'EBIT d'EADS s'est élevé à 83 millions d'euros après effets de change exceptionnels. Les prises de commandes - qui se sont élevées à 14,4 milliards d'euros - reflètent une amélioration de la dynamique commerciale dans un environnement difficile. Le carnet de commandes du Groupe de 416 milliards d'euros constitue une base solide pour les livraisons futures. La position de trésorerie nette d'EADS à 8,8 milliards d'euros demeure un atout important.

« J'ai bon espoir que notre secteur retrouve progressivement le chemin de la croissance, même s'il faut rester prudent. Les indicateurs économiques indiquent une tendance à la reprise de l'économie mondiale. Cela a clairement un impact positif sur le trafic aérien. Les turbulences récentes sur les marchés financiers nous rappellent cependant que la crise n'est pas encore complètement derrière nous. La volatilité reste élevée, en particulier en raison de la fragilité de certaines économies de la zone euro. EADS devrait profiter à moyen et long terme du renforcement du dollar qui en découle, si la tendance sur le dollar se confirme », a déclaré Louis Gallois, Président exécutif d'EADS. « La priorité absolue cette année est la tenue de nos engagements sur nos programmes. Il nous faut faire des progrès sur l'A380, finaliser avec les Etats clients l'amendement au contrat de l'A400M, tout en progressant sur le volet technique, et intensifier le développement de l'A350».

Au premier trimestre, **le chiffre d'affaires** d'EADS a augmenté pour atteindre 9 milliards d'euros (T1 2009 : 8,5 milliards d'euros). Il a été soutenu par une combinaison d'une augmentation en volume et d'une amélioration du mix des livraisons d'avions commerciaux chez Airbus (119 unités comptabilisées dans le chiffre d'affaires contre 116 au T1 2009). En outre, Eurocopter, Astrium et les Autres Activités ont contribué positivement au chiffre d'affaires. Mais les effets de change négatifs et une moindre comptabilisation de chiffre d'affaires au titre du programme A400M ont pénalisé ces bonnes performances commerciales. En 2010, EADS a repris l'application de la méthode du pourcentage à terminaison ; aucun chiffre d'affaires lié à un point d'étape n'a été comptabilisé au premier trimestre 2010.

L'**EBIT* avant éléments non-récurrents** (indicateur qui reflète la marge commerciale sous-jacente en excluant les charges ou bénéfices non-récurrents induits par des variations au niveau des provisions ou des effets de change) s'est élevé à 0,15 milliard d'euros (T1 2009 : 0,4 milliard d'euros). Par rapport au T1 2009, le mix favorable pour les avions monocouloirs et long-courriers a été contrebalancé principalement par la dégradation des taux de couverture et la réduction de l'EBIT* Siège social / Consolidation. Cette diminution est due à un changement dans l'allocation des coûts immobiliers et à la réduction de la contribution de Dassault. En outre, l'A380 continue de peser fortement sur la performance sous-jacente. En dépit d'effets de change très défavorables et des difficultés opérationnelles sur l'A380, l'EBIT* avant éléments non-récurrents chez Airbus s'est élevé à 0,08 milliard d'euros.

En outre, l'EBIT* d'EADS de 83 millions d'euros (T1 2009 : 232 millions d'euros) a été pénalisé par des effets de change exceptionnels négatifs.

Les effets de change ont fait reculer l'EBIT* du T1 2010 d'environ 300 millions d'euros par rapport au T1 2009.

Le résultat net s'est élevé à 103 millions d'euros (T1 2009 : 170 millions d'euros), soit un bénéfice par action de 0,13 euro (bénéfice par action du T1 2009 : 0,21 euro). Cette baisse s'explique par la dégradation de l'EBIT*. Le résultat financier s'est amélioré : le principal changement provient de la réévaluation négative des options en 2009, alors qu'au premier trimestre 2010 le programme de restructurations des options était achevé. **Les dépenses de R&D autofinancées** ont légèrement augmenté pour s'établir à 572 millions d'euros (T1 2009 : 562 millions d'euros), principalement en raison de la hausse

d'activité de la division Défense & Sécurité.

Le flux de trésorerie disponible avant financement-clients s'établit à -972 millions d'euros (T1 2009 : - 600 millions d'euros), traduisant une augmentation des stocks et le manque à gagner lié aux paiements clients reçus fin 2009 au lieu de début 2010. Les besoins de financement-clients pour le trimestre se sont élevés à environ 150 millions d'euros. Le flux de trésorerie disponible après financement-clients s'est élevé à -1 124 millions d'euros (T1 2009 : - 585 millions d'euros).

La **position de trésorerie nette** du Groupe s'élève à 8,8 milliards d'euros (fin 2009 : 9,8 milliards d'euros). L'aspect saisonnier des activités de défense et institutionnelles d'EADS implique que sa performance en termes de chiffre d'affaires, de résultats et de trésorerie a tendance à se matérialiser de manière décalée en fin d'année.

Les **prises de commandes** du Groupe, qui se sont établies à 14,4 milliards d'euros, ont été nettement supérieures à 2009 (T1 2009 : 9,3 milliards), principalement en raison de commandes plus importantes pour les avions commerciaux A330 et A350 XWB d'Airbus. Toutefois, la reprise est plus lente sur le marché des hélicoptères commerciaux. Fin mars 2010, le **carnet de commandes** d'EADS était solide à 415,8 milliards d'euros (fin 2009 : 389,1 milliards d'euros), reflétant des hausses dans toutes les Divisions. Le carnet de commandes d'Airbus a profité de l'appréciation du cours du dollar américain depuis la fin de l'année, avec un gain d'environ 22 milliards d'euros de revalorisation au taux de clôture. Le carnet de commandes des activités défense est resté stable à 57,7 milliards d'euros (fin 2009 : 57,3 milliards d'euros) grâce aux commandes de services spatiaux et de missiles.

EADS employait 119 860 **salariés** fin mars 2010 (fin 2009 : 119 506).

Actualisation sur le programme de modernisation des avions ravitailleurs de l'Armée de l'air américaine (USAF)

Le 20 avril 2010, EADS North America a annoncé son intention de soumettre une offre en tant que maître d'œuvre dans le cadre du programme de modernisation des avions de ravitaillement en vol de l'U.S. Air Force, dont l'échéance est fixée au 9 juillet 2010. EADS North America propose le KC-45, seul appareil actuellement opérationnel à satisfaire aux exigences de l'USAF telles qu'énoncées dans son appel d'offres KC-X. Le ravitailleur d'EADS qui avait été précédemment sélectionné en 2008 par le Département américain à la Défense (DoD) et qui a remporté consécutivement les cinq dernières compétitions mondiales pour des avions ravitailleurs, est à la base du KC-45. EADS North America a constitué une équipe industrielle aux Etats-Unis afin de soutenir son offre KC-45. Le DoD a clairement indiqué qu'EADS North America était un fournisseur qualifié et capable d'assumer toutes les responsabilités d'un maître d'œuvre, y compris des travaux classifiés. La société continuera à renforcer son équipe industrielle afin de consolider l'offre du programme KC-45.

Perspectives

Le Groupe peut compter sur ses forces pour affronter l'environnement économique de 2010. L'amélioration des tendances du marché se confirme, notamment en ce qui concerne le trafic aérien, même si la conjoncture demeure volatile. Le marché de l'hélicoptère reste incertain. La solidité du Groupe se fonde sur un carnet de commandes robuste et activement géré de 3 426 appareils chez Airbus Commercial, de 1 301 chez Eurocopter et un solide carnet de commandes dans les activités Espace et Défense.

EADS confirme ses perspectives pour 2010 publiées le 9 Mars 2010.

Tenant compte des campagnes actuellement en cours, les nouvelles commandes brutes chez Airbus devraient se situer entre 250 et 300 en 2010.

En 2010, Airbus prévoit de livrer au maximum le même nombre d'appareils qu'en 2009 (fin d'année 2009 : 498 avions). Par rapport à l'année précédente, Eurocopter devrait livrer environ 6 % d'hélicoptères en moins en 2010 (fin 2009 : 558 hélicoptères).

Par conséquent, sur la base d'un taux de change moyen de 1 € pour 1,40 US\$, le chiffre d'affaires d'EADS devrait rester globalement stable en 2010 (fin 2009 : 42,8 milliards d'euros).

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

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

Sous réserve de paiements solides en fin d'année provenant des clients institutionnels et gouvernementaux ainsi que de l'avancement des acomptes sur livraisons pour le programme A400M, le flux de trésorerie disponible avant financement-clients devrait être neutre. Le flux de trésorerie disponible après financement-clients devrait être négatif en raison de décaissements pour financement-clients à hauteur d'environ 1 milliard d'euros. Si la situation continue à s'améliorer sur les marchés, l'utilisation de trésorerie au titre des financement-clients devrait être moins importante.

Divisions EADS : stabilité des activités institutionnelles et gouvernementales et amélioration progressive des conditions commerciales

Le chiffre d'affaires consolidé d'**Airbus** a augmenté par rapport au même trimestre l'année dernière pour s'élever à 6 264 millions d'euros (T1 2009 : 5 883 millions d'euros). L'EBIT* consolidé d'Airbus s'est élevé à 7 millions d'euros (T1 2009 : 89 millions d'euros).

Le chiffre d'affaires d'Airbus Commercial s'est élevé à 5 989 millions (T1 2009 : 5 470 millions d'euros). Les livraisons ont augmenté pour atteindre 122 appareils commerciaux (T1 2009 : 116 avions). En comparaison avec l'année dernière, le chiffre d'affaires d'Airbus Commercial a bénéficié de volumes plus élevés et d'un mix favorable pour les avions commerciaux. Trois avions monocouloirs ont été livrés au titre d'un contrat de location sans comptabilisation de chiffre d'affaires. Par rapport au premier trimestre de 2009, la détérioration des taux de change a eu un impact négatif d'environ 400 millions d'euros. L'EBIT* d'Airbus Commercial a diminué pour atteindre 6 millions d'euros, contre 205 millions d'euros au T1 2009. Cela s'explique principalement par les effets de change négatifs, en dépit d'un mix favorable des livraisons d'avions monocouloirs et long-courriers. Par ailleurs, l'A380 continue de peser significativement sur la performance sous-jacente.

Le chiffre d'affaires d'Airbus Military s'est élevé à 384 millions d'euros (T1 2009 : 456 millions d'euros). L'EBIT* d'Airbus Military a augmenté pour atteindre 1 million d'euros (T1 2009 : -116 millions d'euros en raison de la provision au titre du programme A400M). Ces résultats ont bénéficié principalement d'une croissance de l'activité avions ravitailleurs pour les Emirats Arabes Unis et le programme FSTA (Future Strategic Tanker Activity). Aucun chiffre d'affaires lié à un point d'étape n'a été comptabilisé dans le cadre du programme A400M entre la fin de l'exercice 2009 et le premier trimestre de 2010 : les contributions au chiffre d'affaires et à l'EBIT* sont nulles. Les coûts supportés par ce programme ont été comptabilisés dans les en-cours de production.

Au premier trimestre, Airbus a dégagé des résultats commerciaux positifs dans un marché difficile : 60 nouvelles commandes fermes ont été enregistrées et 122 appareils ont été livrés dont trois A380 et trois avions monocouloirs sous contrat de location simple. Plus de 80 % des avions commandés au premier trimestre concernent l'A330 et l'A350 XWB. Aucune annulation n'a été enregistrée (T1 2009 : 14 avions). Airbus Military n'a enregistré aucune nouvelle commande au premier trimestre.

En janvier 2010, Emirates Airlines a reçu son huitième A380, une livraison correspondant au 6 000^e avion fabriqué par Airbus en 40 années d'existence. United Airlines a signé une commande ferme de 25 A350 XWB, ce qui représente une percée importante sur le marché américain et porte les commandes d'A350 XWB à 530 unités. À la suite d'une campagne d'essais en vol couronnée de succès, l'avion de fret A330-200 a reçu sa certification type de l'Agence européenne de sécurité aérienne début avril 2010. Chez Airbus Military, le développement de l'A400M est en plein essor. Début avril 2010, le deuxième A400M a effectué son premier vol et réalise actuellement sa campagne d'essais en vol. Le premier avion ravitailleur de l'Armée de l'air australienne a obtenu sa certification civile de la part de l'Agence européenne de sécurité aérienne, le 17 mars 2010. La certification militaire est prévue à l'été 2010.

Au 31 mars 2010, le carnet de commandes consolidé d'Airbus était évalué à 366,1 milliards d'euros (fin 2009 : 339,7 milliards d'euros). Le carnet de commandes d'Airbus Commercial représente 346,2 milliards d'euros (fin 2009 : 320,3 milliards d'euros), ce qui équivaut à 3 426 unités (fin 2009 : 3 488 avions) ; celui d'Airbus Military est resté stable, à 21,2 milliards d'euros (fin 2009 : 20,7 milliards d'euros).

Au premier trimestre 2010, le chiffre d'affaires d'**Eurocopter** a augmenté de 5 % pour atteindre 798 millions d'euros (T1 2009 : 758 millions d'euros). Cette croissance est liée à une répartition favorable des activités de support à la clientèle au premier trimestre et à une hausse du chiffre d'affaires au titre du programme NH90. L'EBIT* de la Division a diminué pour atteindre 26 millions d'euros (T1 2009 : 38 millions d'euros). La contribution

positive des activités de services est liée à la hausse des investissements-produits, mais a été amoindrie sur la période par une marge plus faible du programme NH90. Eurocopter a franchi une étape importante dans la version navale du NH90 au cours du trimestre avec les premières certifications clients pour la France et les Pays-Bas. Le prototype d'hélicoptère utilitaire léger (LUH) pour la Corée (Surion), développé par Korean Aerospace Industries avec l'aide d'Eurocopter, et le CH-53GA de l'armée allemande, modernisé par Eurocopter pour des missions de recherche et sauvetage, ont réalisé tous deux avec succès leur premier vol conformément au calendrier. Eurocopter a commencé à mettre en œuvre son programme SHAPE, qui vise à garantir la compétitivité de l'entreprise et à maintenir son leadership dans les années à venir. Le programme inclut aussi plusieurs initiatives visant à réduire les coûts.

Pour Eurocopter, le marché est encore incertain. Même si la dynamique commerciale est bien en-deçà des niveaux de 2007 et de 2008, l'année 2010 a commencé sur une tendance positive en matière de prises de commandes et d'annulations. La tendance des prises de commandes pendant le trimestre s'est améliorée, avec 84 commandes nettes enregistrées (dont 8 LUH), contre 66 au T1 2009. Les annulations tendent à ralentir : au T1 2010, les annulations ont concerné 18 hélicoptères, contre 28 un an auparavant. Les livraisons du premier trimestre comprennent notamment 2 Tigre, 4 NH90 et 6 LUH. Avec 86 unités, les livraisons du T1 2010 sont inférieures à celles de la même période de l'année dernière (T1 2009 : 93 hélicoptères). Le carnet de commandes d'Eurocopter a augmenté pour atteindre 15,3 milliards d'euros (fin 2009 : 15,1 milliards d'euros), avec 1 301 hélicoptères (fin 2009 : 1 303 hélicoptères).

Le chiffre d'affaires d'**Astrium** a progressé légèrement (2 %) au T1 2010, s'élevant à 924 millions d'euros (T1 2009 : 904 millions d'euros). L'augmentation du chiffre d'affaires reflète un accroissement dans le développement et la production des activités de défense, ainsi que la croissance des services de télécommunications. L'**EBIT*** a progressé de 14 % pour atteindre 41 millions d'euros (T1 2009 : 36 millions d'euros), grâce à une activité forte dans la défense et à la croissance des services de télécommunications. Ces éléments positifs ont été partiellement contrebalancés par une baisse des volumes et de la marge sur les satellites de navigation ainsi qu'une marge plus faible sur les satellites d'observation de la Terre.

Astrium a enregistré d'importants succès dans ses activités au premier trimestre. Dans les services, Paradigm a signé une extension du contrat de service Skynet 5 avec le Ministère de la Défense britannique, ajoutant un quatrième satellite à la constellation. Cela augmentera les capacités de fourniture de services pour des communications militaires par satellite, offrant une capacité supplémentaire jusqu'en 2022 à un marché international en pleine croissance. Astrium a obtenu un contrat de l'Agence européenne de défense (EDA) pour une nouvelle étude préparatoire visant à coordonner les futurs besoins de communication militaire de l'Union Européenne. La Division a également remporté deux contrats auprès de l'Agence spatiale européenne (ESA) : la première phase de développement afin d'améliorer la performance d'Ariane 5 et la construction du satellite optique Sentinel-2B.

Les prises de commandes, à 1,2 milliard d'euros au premier trimestre, témoignent des succès obtenus dans tous les segments d'activité de la Division. Toutefois, ces prises de commandes ont significativement diminué par rapport au T1 2009 (T1 2009 : 5,6 milliards d'euros) qui incluait, entre autres, le lot PB de 35 lanceurs Ariane 5. Fin mars 2010, le carnet de commandes d'Astrium était de 15,0 milliards d'euros (fin 2009 : 14,7 milliards d'euros).

Au premier trimestre 2010, le chiffre d'affaires de la division **Défense & Sécurité** (DS), à 928 millions d'euros était approximativement identique à celui de l'année précédente (T1 2009 : 934 millions d'euros). L'augmentation du chiffre d'affaires à l'export des programmes de missiles a été contrebalancée ce trimestre par un volume moindre des services pour les avions militaires, qui devrait s'améliorer plus tard dans l'année.

L'**EBIT*** est resté stable à 21 millions d'euros (T1 2009 : 21 millions d'euros). Une hausse du volume des exportations des programmes de missiles, ainsi qu'un meilleur mix des activités de maintenance et de formation, ont compensé l'augmentation importante des dépenses de R&D au premier trimestre.

Cet effort accru au niveau de la R&D se concentre principalement sur le segment des drones et celui des communications sécurisées.

DS a remporté et livré des contrats importants au premier trimestre. MBDA et le Ministère de la Défense britannique ont conclu un partenariat à long terme portant sur la fourniture et le soutien des armements complexes, qui a conduit à une commande d'une valeur de 132 millions d'euros (représentant 37,5 % du contrat) pour le déploiement de nouvelles capacités militaires en Afghanistan. En outre, DS a signé plusieurs contrats pour son système de réseau radio TETRA, dont un contrat avec le Bureau de sécurité publique de Shenzhen pour réaliser le plus grand réseau numérique destiné à la police chinoise. En février, DS a livré le second lot de

35 systèmes modifiés de Drones de Reconnaissance Au Contact (DRAC) à l'armée française afin d'accroître ses capacités en terrain montagneux. Fin mars 2010, le carnet de commandes de la Division s'élevait à 18,9 milliards d'euros (fin 2009 : 18,8 milliards) et fournit une base solide pour la croissance future.

Siège et Autres Activités (n'étant rattachées à aucune Division)

Le chiffre d'affaires des Autres Activités a augmenté de 15 % pour atteindre 246 millions d'euros (T1 2009 : 214 millions d'euros), porté par une augmentation des livraisons et de l'activité de gestion d'actifs chez ATR. L'EBIT* des Autres Activités a atteint -1 million d'euros (T1 2009 : 0 million d'euros). La légère hausse du chiffre d'affaires d'ATR et d'EADS North America a été contrebalancée par sa baisse chez Sogerma en raison du déclin de l'activité moteurs de jet de MRO, touchée par la crise économique.

ATR a livré 13 avions au premier trimestre (T1 2009 : 8 avions) et a enregistré des commandes pour 8 unités (T1 2009 : 0 unité). Aucune annulation n'a été enregistrée. Fin mars 2010, le carnet de commandes d'ATR comptait 128 avions. Au premier trimestre 2010, EADS a continué d'accroître sa présence sur le marché de la défense américaine : en mars 2010, EADS North America a livré son 100^e LUH à l'armée américaine. Le dernier jalon de ce programme couronné de succès a été franchi dans les temps et les budgets impartis. La National Geospatial-Intelligence Agency (NGA) du gouvernement américain a octroyé un contrat de cinq ans et d'un montant de 85 millions de dollars américains à EADS North America et Infoterra pour la fourniture de données satellite radar commerciales, pour des applications militaires, de renseignement, et de sécurité intérieure. Le 31 mars 2010, le carnet de commandes des Autres Activités restait inchangé à 2 milliards d'euros (fin 2009 : 2 milliards d'euros).

*

EADS utilise l'EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels comme indicateur-clé de ses performances économiques. L'expression « éléments exceptionnels » se réfère aux éléments, 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 dépréciations constatées en résultat sur les écarts d'acquisition générés à l'occasion de ces transactions.

EADS est un leader mondial de l'aéronautique, de l'espace, de la défense et des services associés. En 2009, le Groupe – comprenant Airbus, Eurocopter, EADS Astrium et EADS Défense & Sécurité – a dégagé un chiffre d'affaires de 42,8 milliards d'euros et employé plus de 119 000 personnes.

Contacts :	
Alexander Reinhardt	Tel.: +49 171 765 0320
Martin Agüera	Tel.: +49 175 227 4369
Charles-Etienne Lebatard	Tel.: + 33 1 42 24 24 25
Philipp Lehmann	Tel.: +49 151 151 42921
Jaime Pérez-Guerra	Tel.: +34 91 585 77 89

EADS – Résultats du T1 2010

(montants en euros)

Groupe EADS	T1 2010	T1 2009	Variation
Chiffre d'affaires, en millions	8 950	8 467	+6%
dont activités de défense, en millions	1 925	1 968	-2%
EBITDA ⁽¹⁾ , en millions	457	585	-22%
EBIT ⁽²⁾ , en millions	83	232	-64%
Frais de recherche et développement, en millions	572	562	+2%
Résultat net ⁽³⁾ , en millions	103	170	-39%
Bénéfice par action (BPA) ⁽³⁾	0,13	0,21	- 0,08 €
Flux de trésorerie disponible, en millions	-1 124	-585	–
Flux de trésorerie disponible avant financement-clients, en millions	-972	-600	–
Prises de commandes ⁽⁴⁾ , en millions	14 382	9 328	+54%

Groupe EADS	31 mars 2010	31 décembre 2009	Variation
Carnet de commandes ⁽⁴⁾ , en millions	415 792	389 067	+7%
dont activités de défense, en millions	57 677	57 306	+1%

Position de trésorerie nette, en millions	8 753	9 797	-11%
Effectif	119 860	119 506	0%

par Division (Montants en millions d'euros)	Chiffre d'affaires			EBIT (2)		
	T1 2010	T1 2009	Variation	T1 2010	T1 2009	Variation
Division Airbus (5)	6 264	5 883	+6%	7	89	-92%
Airbus Commercial	5 989	5 470	+9%	6	205	-97%
Airbus Military	384	456	-16%	1	-116	-
Eurocopter	798	758	+5%	26	38	-32%
Astrium	924	904	+2%	41	36	+14%
Défense & Sécurité	928	934	-1%	21	21	0%
Siège social/Consolidation	-210	-226	-	-11	48	-
Autres Activités	246	214	+15%	-1	0	-
Total	8 950	8 467	+6%	83	232	-64%

par Division (Montants en millions d'euros)	Prises de commandes (4)			Carnet de commandes (4)		
	T1 2010	T1 2009	Variation	31 mars 2010	31 déc. 2009	Variation
Division Airbus(5)	11 158	1 792	+523%	366 051	339 722	+8%
Airbus Commercial	11 035	1 667	+562%	346 182	320 321	+8%
Airbus Military	146	164	-11%	21 155	20 686	+2%
Eurocopter	1 057	1 016	+4%	15 324	15 064	+2%
Astrium	1 234	5 641	-78%	14 961	14 653	+2%
Défense & Sécurité	964	918	+5%	18 864	18 796	0%
Siège social/Consolidation	-230	-173	-	-1 398	-1 120	-
Autres Activités	199	134	+49%	1 990	1 952	+2%
Total	14 382	9 328	+54%	415 792	389 067	+7%

Notes de bas

- Résultat opérationnel avant intérêts, impôts, dépréciation, amortissements et éléments exceptionnels.
- Résultat opérationnel avant intérêts et impôts, écarts d'acquisition et éléments exceptionnels.
- EADS continue d'employer le terme « Résultat net ». Celui-ci est identique au bénéfice pour la période imputable aux participants de la société mère, selon les normes IFRS.
- Les contributions des activités avions commerciaux aux prises de commandes et au carnet de commandes d'EADS s'entendent sur la base des prix catalogue.
- A la suite de l'intégration d'Airbus Military au sein d'Airbus, Airbus répartit désormais ses activités et ses résultats en deux pôles : Airbus Commercial et Airbus Military. Le périmètre d'Airbus Commercial comprend EFW et les activités d'aérostructures, une fois leur réorganisation achevée, mais exclut l'A400M. Airbus Military intègre l'ancienne division Avions de Transport Militaire, ainsi que l'ensemble des activités liées à l'A400M. Les éliminations sont traitées au niveau de la Division. Les chiffres d'Airbus Commercial pour le premier trimestre de 2009 sont maintenant présentés en détail et l'EBIT* d'Airbus Military du premier trimestre de 2009 a été réévalué afin de refléter ces changements.

Mentions de préservation :

Certaines des déclarations contenues dans le présent communiqué de presse ne correspondent pas à des faits mais à des prévisions ou à des estimations fondées sur l'opinion des dirigeants. Ces déclarations prévisionnelles reflètent les points de vue et les hypothèses d'EADS à la date de ce document. Ces points de vue et ces hypothèses sont sujets à des risques et incertitudes, connus ou inconnus.

Dans le cadre du présent communiqué, les termes « anticiper », « estimer », « prévoir », « pouvoir », « projeter » et autres expressions similaires ne sont employés que pour formuler des prévisions.

Ces informations prévisionnelles reposent sur un certain nombre d'hypothèses, concernant notamment, à titre non-limitatif, la demande de produits et services d'EADS, la taille des marchés actuels et futurs desdits produits et services, les performances internes, le financement-clients, les performances des clients, fournisseurs et sous-traitants, les négociations de contrats ou le succès de certaines campagnes de vente en cours.

Les résultats et tendances effectifs futurs sont susceptibles de varier de manière significative par rapport

à ces prévisions, en fonction de nombreux facteurs y compris, à titre non-limitatif, les facteurs suivants : conditions macroéconomiques, conditions de travail et ce notamment en Europe, en Amérique du Nord et en Asie ; risques juridiques, financiers et gouvernementaux inhérents aux transactions internationales ; caractère cyclique de certaines activités d'EADS ; volatilité du marché de certains produits et services ; risques liés aux performances des produits ; conflits du travail ; facteurs susceptibles de conduire à des perturbations importantes et durables dans le secteur du transport aérien mondial ; résultats des processus politiques et juridiques engagés, et notamment des incertitudes entourant le financement de certains programmes par les Etats ; consolidation industrielle des concurrents dans le secteur aérospatial ; coût de développement et succès commercial des nouveaux produits ; fluctuation des taux de change et des taux d'intérêt ; fluctuations entre l'euro et le dollar américain et d'autres devises ; litiges en justice et autres risques et incertitudes économiques, politiques et technologiques. Le « Document d'Enregistrement » de la Société daté du 21 avril 2010 contient des informations complémentaires relatives à ces différents facteurs.