

# FACTEURS DE RISQUE

<b>1. Risques liés aux marchés financiers</b>	<b>8</b>
<b>2. Risques liés à l'activité d'EADS</b>	<b>10</b>
<b>3. Risques juridiques</b>	<b>15</b>
<b>4. Risques industriels et risques liés à l'environnement</b>	<b>17</b>

*EADS est soumise à de nombreux risques et incertitudes qui sont susceptibles d'affecter sa performance financière. L'activité, la situation financière ou le résultat des activités d'EADS pourraient être affectés de manière significative par les risques décrits ci-après. Ces risques ne sont pas les seuls encourus par EADS. D'autres risques dont EADS n'a pas connaissance à ce jour ou qu'elle considère au jour du présent document comme non significatifs pourraient également affecter défavorablement l'activité de la Société.*

## 1. Risques liés aux marchés financiers

### Exposition au risque de change

La majeure partie du chiffre d'affaires d'EADS est réalisée en dollars américains tandis qu'une partie importante de ses coûts est encourue en euros et, dans une moindre mesure, en livres sterling. Par conséquent, dans la mesure où EADS n'utilise pas d'instruments financiers pour couvrir son exposition au risque de variation du taux de change entre ces devises, ses résultats seront affectés par les fluctuations des taux de change du dollar américain contre ces devises. EADS a donc mis en œuvre une stratégie de change afin de gérer ce risque et de minimiser l'incidence d'un tel risque. Afin de sécuriser les taux auxquels le chiffre d'affaires libellé en dollars américains (essentiellement généré par Airbus et par le marché commercial du satellite) est converti en euros ou en livres sterling, EADS gère un portefeuille de couverture à long terme. Il est très difficile de déterminer la probabilité et le moment de la réalisation du risque de change encouru par EADS, en particulier compte tenu des variations imprévisibles susceptibles d'affecter le chiffre d'affaires, suite à des annulations ou à des reports de commandes. En outre, une part importante de l'exposition d'EADS au risque de change est couverte par le biais d'accords contractuels avec des tiers. EADS est donc exposée au risque de non-exécution de ses cocontractants. Rien ne peut garantir que la stratégie de couverture du risque de change mise en œuvre par EADS la protégera intégralement contre les fluctuations importantes de taux de change du dollar américain par rapport à l'euro et à la livre sterling et que ces fluctuations n'affecteront pas le résultat de ses activités et sa situation financière.

Le chiffre d'affaires consolidé, les coûts, les éléments d'actif et de passif d'EADS libellés dans d'autres monnaies que l'euro sont convertis en euros pour l'établissement de ses comptes. La stratégie de couverture du risque de change mise en œuvre par EADS vise à couvrir les flux de trésorerie et, dans une large mesure, l'excédent brut d'exploitation avant frais financiers, (« EBIT\* »). Les fluctuations de valeur de ces devises par rapport à l'euro auront un impact sur la valeur en euro du chiffre d'affaires, des coûts, des éléments d'actifs et de passif, ainsi que, dans une moindre mesure, de l'EBIT\* publiés par EADS.

Les fluctuations des monnaies autres que le dollar américain dans lesquelles EADS engage ses principales dépenses de fabrication (principalement l'euro) risquent d'avoir un effet de distorsion sur la concurrence entre EADS et ceux de ses concurrents dont les dépenses sont établies dans d'autres monnaies. Cette situation est tout particulièrement sensible s'agissant des fluctuations par rapport au dollar américain, dans la mesure où la plupart des produits d'EADS et de ses concurrents (par exemple sur le marché de l'exportation en matière de Défense Nationale) sont facturés dans cette monnaie. EADS risque donc de voir sa capacité à concurrencer ses adversaires réduite si l'une quelconque des principales monnaies qu'elle utilise s'apprécie face aux principales monnaies de ses concurrents.

Voir « 1.1.4.3 Performances en terme d'EBIT\*, Division par Division – Impact des couvertures sur l'EBIT\* » pour une présentation de la politique de couverture en devises d'EADS. Voir « 1.1.3.7 Comptabilisation dans les États financiers des transactions en devises faisant l'objet de couvertures » pour un résumé du traitement comptable par EADS des opérations de couverture en devises.

### Exposition au risque lié au financement des ventes

Afin de soutenir ses ventes, EADS (essentiellement par le biais d'Airbus et d'ATR en ce qui concerne l'aviation commerciale) peut convenir de participer au financement de ses clients. Par conséquent, EADS possède un portefeuille significatif composé de contrats de location et d'autres contrats de financement avec des compagnies aériennes. Les risques découlant des opérations de financement des ventes d'EADS se classent en deux catégories : (i) le risque de crédit, qui concerne la capacité des clients à remplir leurs obligations au titre des contrats de financement et (ii) le risque lié à la valeur des appareils, qui concerne principalement la diminution imprévue de leur valeur future. Parmi les mesures prises par EADS pour atténuer l'effet de ces risques figurent des structures financières et juridiques optimisées, la diversification pratiquée envers un certain nombre d'avions et de clients, l'analyse du crédit des contreparties de

financement, la passation de provisions pour risque de crédit et de valeur des actifs ainsi que le transfert du risque d'exposition auprès de tiers. Rien ne permet de garantir que ces mesures protégeront intégralement EADS en cas de défaillances de ses clients ou en cas de baisse importante de la valeur d'un appareil faisant l'objet d'un tel financement sur le marché de l'occasion.

Les contrats de financement des ventes d'EADS l'exposent à un risque sur la valeur de l'appareil parce que la Société conserve un intérêt au moyen d'un nantissement sur l'appareil en question afin de s'assurer que ses clients rempliront leurs obligations financières et parce qu'EADS garantit une part de la valeur de marché de l'appareil pendant une période de temps limitée après sa livraison à ses clients. En cas de conjoncture défavorable, le marché des appareils d'occasion pourrait perdre sa liquidité et la valeur de marché des appareils d'occasion pourrait être largement inférieure aux montants envisagés. En cas de défaillance d'un client ayant bénéficié d'un contrat de financement à une période où la valeur de marché d'un appareil d'occasion a diminué de manière inattendue, EADS se trouverait pénalisée par la différence qui existerait entre le montant à échoir du prêt et la valeur de marché de l'appareil nette des coûts accessoires (tels que la remise en état de l'appareil, sa commercialisation, etc. ...). De même, si la baisse inattendue de la valeur de marché d'un appareil donné coïncidait avec la fenêtre d'exercice d'une garantie de valeur des actifs s'agissant de cet appareil, EADS risquerait de perdre la différence entre la valeur de marché de l'appareil en question et le montant de la garantie de valeur des actifs. Rien ne permet de garantir que les mesures prises par EADS seront suffisantes pour couvrir ces défaillances potentielles.

Par l'intermédiaire de la Division de gestion des actifs d'Airbus ou suite à des opérations de financement antérieures, EADS est propriétaire d'appareils d'occasion, ce qui l'expose directement aux fluctuations de valeur de marché de ces appareils.

### Risque de défaut de contrepartie

EADS est exposée à un risque de défaut de ses contreparties, dans le cadre des contrats d'instruments financiers souscrits. Toutefois, le Groupe a mis en place des procédures destinées à éviter la concentration du risque de crédit et à limiter ce dernier.

Les opérations de trésorerie ainsi que les opérations portant sur des produits dérivés ne sont réalisées qu'avec des établissements

financiers jouissant d'un très bon crédit. EADS a mis en place un système de limites de crédit pour gérer activement et limiter son risque de crédit. Ce système fixe le montant maximum de l'exposition vis-à-vis de chaque contrepartie, les notations qui leur sont attribuées par Standard & Poor's, Moody's et Fitch servant de critère minimum. Les limites correspondantes sont régulièrement suivies et mises à jour.

Étant donné que le risque de défaut de contrepartie se pose également dans le contexte d'opérations de financement des ventes, la politique générale d'EADS est de ne fournir un financement qu'à des clients, et par le biais de structures dotées d'une surface financière suffisante. Voir « 1.1.7.4 Financement des ventes ».

### Risques liés au portefeuille de participations

EADS détient de nombreuses participations à caractère stratégique ou industriel. La raison d'être de ces investissements est susceptible de varier durant leur période de détention. Ces participations sont comptabilisées soit selon la méthode de mise en équivalence (sociétés liées) si EADS a la possibilité d'y exercer une influence notable, soit à leur juste valeur. Si la juste valeur ne peut être aisément déterminée, la valeur de la participation est mesurée à son coût d'acquisition.

La principale participation mise en équivalence d'EADS est la participation dans Dassault Aviation. La valeur d'actif net de cet investissement s'élevant à 2 milliards d'euros au 31 décembre 2006, EADS estime que le risque de variation significative inattendue défavorable de la valeur de Dassault Aviation ainsi que de toutes autres participations mises en équivalence est limité. Pour les participations autres que celles dans les sociétés liées, qui ne constituent qu'une fraction de l'actif total d'EADS, celle-ci considère que le risque de variation négative de la juste valeur ou de dépréciation de ces participations n'est pas significatif.

Les actions propres détenues par EADS ne sont pas considérées comme des participations. En outre, les actions propres ne sont pas considérées comme exposées à un risque, puisque toute variation de la valeur de ces actions n'est constatée directement que lorsqu'elles sont vendues sur le marché et n'affecte jamais le résultat net. Les actions propres sont détenues afin de couvrir le risque de dilution résultant des plans d'actionnariat des salariés et de l'exercice de stock-options par les employés bénéficiaires de tels instruments.

## 2. Risques liés à l'activité d'EADS

### Caractère cyclique du marché de l'aviation

En 2006, le chiffre d'affaires combiné d'Airbus et d'ATR a représenté environ les deux tiers du chiffre d'affaires consolidé d'EADS. Le marché des avions de transport de passagers a toujours fait preuve d'un caractère cyclique, en partie en raison de l'élasticité de la demande de transport aérien en fonction de l'évolution du produit intérieur brut (« PIB »). D'autres facteurs jouent néanmoins un rôle important, tels que (i) le vieillissement et l'obsolescence technique de la flotte par rapport aux avions nouveaux, (ii) le nombre et les caractéristiques des appareils retirés du marché et immobilisés dans l'attente d'une éventuelle remise en service, (iii) les taux de remplissage, (iv) la politique tarifaire des compagnies aériennes, (v) la santé financière des compagnies aériennes et (vi) la déréglementation du secteur. EADS estime que le caractère cyclique du marché des appareils destinés au transport de passagers va perdurer, et que les éventuels renversements de tendances de l'économie mondiale sont susceptibles d'avoir un impact négatif sur ses résultats opérationnels futurs et sur sa situation financière.

### Impact des actes de terrorisme, des épidémies et des catastrophes aériennes sur le marché de l'aviation

Comme l'attestent les attentats terroristes de New York et Madrid, et les épidémies causées par le virus du Syndrome respiratoire aigu sévère (« SRAS ») ainsi que par la grippe aviaire, le terrorisme et les épidémies peuvent avoir des effets négatifs sur la perception que les voyageurs ont de la sécurité et du confort du transport aérien, ce qui peut donc conduire à une réduction de la demande de transport aérien et d'avions commerciaux. Toute situation de guerre dans une région donnée est également susceptible d'affecter l'envie du public de voyager. En outre, les catastrophes aériennes peuvent avoir un impact négatif sur la perception que les voyageurs ou les autorités de réglementation ont de la sécurité d'une catégorie d'avion donnée, de sa technique de conception ou d'une compagnie aérienne en particulier. Suite à des attentats, épidémies ou autres catastrophes, une compagnie aérienne peut être confrontée à une diminution soudaine de la demande de son trafic aérien et peut être contrainte de prendre des mesures coûteuses de sécurité et de sûreté. De tels événements et leurs impacts négatifs sur le secteur aérien, ou sur certaines compagnies aériennes, sont susceptibles d'affecter EADS en cas de baisse des commandes de tous ou certains types d'appareils. En outre, les clients d'EADS peuvent être amenés à différer la livraison de nouveaux avions, voire à annuler des commandes.

### Dépendance vis-à-vis des budgets militaires et de certains marchés

En 2006, environ 25 % 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 nationale 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 de Défense nationale peuvent connaître des fluctuations importantes selon les pays et d'une année sur l'autre. Des conditions économiques et politiques défavorables, ou une conjoncture difficile des marchés militaires sur lesquels EADS est présente, sont donc susceptibles d'avoir des conséquences négatives sur les futurs résultats des activités de la Société ou sur sa situation financière.

Lorsque plusieurs pays coopèrent dans le cadre d'un programme d'approvisionnement de Défense nationale, toute contrainte économique, politique ou budgétaire affectant l'un de ces pays est susceptible d'avoir un impact négatif sur la capacité d'EADS à obtenir ou à exécuter les contrats concernés.

En outre, une partie importante du carnet de commandes d'EADS (y compris celui d'Airbus) est concentrée sur certaines régions et certains pays, incluant notamment les États-Unis, la Chine, l'Inde et les Émirats Arabes Unis. Des conditions économiques et politiques défavorables, ou une conjoncture difficile dans ces pays ou dans ces régions, sont susceptibles d'avoir un impact négatif sur les futurs résultats des activités d'EADS et d'Airbus ou sur leurs situations financières.

### Dépendance

Une partie importante du carnet de commandes d'EADS (y compris celui d'Airbus) est concentrée sur certaines régions. En 2006, environ 25 % du chiffre d'affaires consolidé d'EADS provenait de certaines régions ou de certaines dépenses militaires. Quel que soit le marché considéré, les investissements dans le domaine de la Défense nationale 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 selon les pays et d'une année sur l'autre. Des conditions économiques et politiques défavorables, ou une conjoncture difficile des marchés militaires sur lesquels EADS est présente, sont donc

susceptibles d'avoir des conséquences négatives sur les futurs résultats des activités de la Société ou sur sa situation financière.

### Émergence de partenariats public-privé et d'initiatives de financement privé

Les clients du domaine de la Défense nationale, en particulier au Royaume-Uni, exigent de plus en plus de propositions et de contrats d'attribution en vertu de plans qualifiés de partenariats associant secteurs public et privé (« PPP ») ou d'initiatives de financement privé (« IFP »). Les PPP et les IFP se distinguent nettement des ventes traditionnelles d'équipements militaires, dans la mesure où ils intègrent souvent les éléments suivants :

- la fourniture de services opérationnels complets tout au long de la durée de vie de l'équipement militaire ;
- la propriété et le financement du matériel concerné par un tiers autre que le client, notamment le fournisseur de l'équipement militaire ;
- la conformité obligatoire aux exigences spécifiques requises par le client s'agissant des règles de comptabilité publique ou des réglementations gouvernementales applicables en matière ; et
- les modalités autorisant le fournisseur de services à rechercher de nouveaux clients pour absorber les capacités non utilisées.

EADS est partie à différents contrats de type PPP ou IFP notamment par le biais de Paradigm avec Skynet 5 et les services de télécommunications qui y sont associés et est également impliquée dans d'autres offres de type IFP, telles que le projet Avion Ravitailleur Stratégique (FSTA). L'une des complexités afférentes aux contrats de type IFP se situe dans la répartition des risques entre les différentes parties ainsi que dans le calendrier de cette répartition sur la durée de vie du projet.

Rien ne permet de garantir dans quelle mesure EADS pourra efficacement (i) postuler pour les futurs programmes PPP ou IFP, (ii) accomplir les services prévus en vertu desdits contrats, (iii) financer l'acquisition du matériel et la fourniture régulière des services y afférents ou (iv) avoir accès aux marchés pour y commercialiser ses excédents. EADS peut ainsi se trouver confrontée à des risques politiques, budgétaires, réglementaires ou concurrentiels non prévus au cours de la durée des programmes PPP ou IFP.

### Concurrence et accès au marché

La plupart des activités d'EADS font l'objet d'une concurrence très vive. Airbus, en particulier, a connu de fortes pressions sur

les prix. EADS estime que certaines causes de cette guerre des prix ont été atténuées par les restructurations en cours dans le secteur de l'aéronautique et de la Défense nationale. Néanmoins, certains clients ont su faire jouer la concurrence à leur avantage dans divers domaines, notamment pour les prix et les conditions de paiement. Rien ne permet de garantir que la concurrence ne va pas s'intensifier, particulièrement dans un contexte de repli économique prolongé.

De plus, beaucoup de contrats visant des produits de l'aéronautique et de la Défense nationale sont attribués, implicitement ou explicitement, sur la base d'une préférence nationale. Bien qu'EADS constitue un regroupement multinational, ce qui contribue à élargir son marché intérieur, la Société reste en situation de désavantage concurrentiel dans certains pays, notamment hors d'Europe, face à certains fournisseurs locaux et pour certains produits. Compte tenu de l'importance stratégique et de la sensibilité politique des secteurs de l'aéronautique et de la Défense nationale, les considérations politiques pèseront sur le choix de nombreux produits dans un avenir prévisible.

### Disponibilité de financements publics

Depuis 1992, l'Union européenne et les États-Unis ont agi dans le cadre d'un accord fixant les modalités et conditions de l'aide financière que les gouvernements peuvent apporter aux fabricants d'avions civils. Toutefois, fin 2004, les États-Unis ont cherché à dénoncer unilatéralement cet accord, à la suite de quoi les États-Unis comme l'Union Européenne ont entamé devant l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) des procédures à l'encontre de l'autre partie. Aucun accord n'a encore été trouvé sur les principaux points litigieux, même si les deux parties ont exprimé le désir de négocier un compromis qui permettrait d'assurer un équilibre en matière de financement du développement de nouveaux avions. Il est possible que les modalités et les conditions d'un nouvel accord éventuel, ou l'issue de la procédure devant l'OMC, limitent l'accès d'EADS aux fonds de partage des risques des projets de grande envergure, ou mettent la Société dans une situation défavorable par rapport à ses concurrents américains en matière d'accès à des fonds publics.

Au cours des années passées, EADS et ses principaux concurrents ont bénéficié de divers types de financements publics pour la recherche et le développement de leurs produits. Ainsi, EADS a reçu des avances remboursables de certains États pour le financement du programme de l'avion civil gros porteur A380. Par ailleurs, des discussions sont en cours pour le financement du programme d'avion civil A350XWB. Compte tenu, notamment, des procédures mentionnées ci-dessus, il ne peut être fourni aucune assurance que des financements publics continueront à être disponibles à l'avenir, qu'il s'agisse de ces programmes ou d'autres projets.

## Produits et services de haute technologie

EADS propose à ses clients des produits et services dont la technologie est souvent à la pointe du progrès et dont la conception et la fabrication peuvent présenter un niveau élevé de complexité. Ces produits nécessitent de grands efforts d'intégration et une coordination rigoureuse tout au long de la chaîne de production. La plupart des produits d'EADS doivent pouvoir fonctionner dans des conditions d'utilisation très difficiles. 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 ou services seront développés, fabriqués ou exploités avec succès, ni que leur développement et leurs performances seront conformes aux attentes.

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 ses produits ne seraient pas livrés à temps ou lorsque leurs performances ne répondraient pas aux attentes. Rien ne permet de garantir que des pénalités pour défaut de performance ou pour annulation de contrats ne seront pas infligées si EADS ne respectait pas ses délais de livraison ou autres obligations contractuelles.

Par exemple, suite aux difficultés rencontrées par EADS en 2006 dans le cadre du programme A380, qui a entraîné à deux reprises la révision du calendrier de livraison, certains clients ont décidé d'annuler leurs commandes. Ces difficultés ont eu un impact de 2,5 milliards d'euros sur l'EBIT\* d'Airbus, en partie en raison des pénalités de retard devant être payées aux clients du fait du report des livraisons. Pour de plus amples détails, voir « Discussion et analyse par la Direction de la situation financière et des résultats d'exploitation – Vue d'ensemble – Évolutions importantes en 2006 : programmes et restructuration ».

Rien ne permet de garantir que des difficultés de nature similaire à celles rencontrées dans le cadre du développement de l'A380 ne surviendront pas à l'avenir. Outre les coûts liés à la garantie des produits défectueux, à l'exécution des contrats et aux mesures nécessaires pour remédier aux déficiences, des difficultés de cette nature sont susceptibles d'entraîner une augmentation des coûts ou une baisse du chiffre d'affaires, en particulier en cas d'annulation de contrats, avec des conséquences négatives sur les futurs résultats des activités d'EADS et sur sa situation financière. Toute difficulté future risque également d'avoir un impact négatif significatif sur la réputation des produits d'EADS. Voir « 3. Risques juridiques — Responsabilité du fait des produits et actions en garantie ».

## Principaux programmes de recherche et développement

Bon nombre des principaux secteurs d'activité d'EADS se caractérisent par des frais de recherche et développement importants et nécessaires et requièrent des investissements initiaux considérables. Les plans de développement stratégiques qui sont à l'origine de ces engagements de dépenses prévoient souvent un retour sur investissement étalé sur une longue période. Ils anticipent également sur la période un taux de rentabilité suffisant pour justifier l'investissement initial. Il ne peut être donné aucune garantie que les hypothèses de marché, commerciales et techniques sous-jacentes à ces plans de développement stratégiques et par conséquent la période d'amortissement ou les taux de rentabilité envisagés par ces plans d'activité, se vérifieront.

EADS prévoit une augmentation importante de ses frais de recherche et développement consolidés au cours des années à venir, en raison de la montée en puissance des nouveaux programmes, en particulier le développement de l'A350XWB.

## Programme de restructuration « Power8 »

EADS a annoncé le lancement d'un important programme de réduction des coûts et de restructuration d'Airbus, intitulé « Power8 ». Ce programme examine les différents aspects de la société, afin de la rendre plus rationnelle, plus intégrée, plus efficace et plus productive. Dans le cadre du programme Power8, la direction d'Airbus doit réaliser des réductions de coûts et dégager de la trésorerie afin de porter à 2,1 milliards d'euros la contribution à l'EBIT\* à partir de 2010, et générer cinq milliards d'euros de flux de trésorerie supplémentaires cumulés sur la période 2007-2010. Il est prévu qu'une partie importante des économies de coûts provienne d'une réduction de 10 000 personnes sur les effectifs d'Airbus (le personnel temporaire et les sous-traitants sur site représentant 50 % de cette diminution).

Ces réductions de coûts ont été calculées sur la base d'estimations préliminaires. Les données réelles sont susceptibles de varier de manière significative par rapport à ces estimations. En particulier, les mesures de réduction des coûts envisagées par EADS reposent sur les circonstances actuelles et ne tiennent pas compte des augmentations de coûts qui pourraient résulter de changements affectant les opérations de la Société ou son secteur d'activité, notamment le développement de nouvelles activités, l'augmentation des prix et des salaires ou tout autre facteur. Les résultats futurs des activités d'EADS, et sa situation financière, risquent d'être affectés de manière négative si la Société ne parvient pas à mettre en œuvre avec succès les mesures de réduction des coûts prévues ou si ces efforts ne génèrent pas à l'avenir les économies escomptées.

Outre le risque de ne pas atteindre le niveau de réduction des coûts prévu dans le cadre de Power8, EADS risque également de devoir supporter des coûts supérieurs aux prévisions lors de la mise en œuvre de Power8, selon l'issue des négociations en cours avec les représentants du personnel et autres. Les restructurations, les fermetures d'usines, les cessions de sites et la baisse du niveau d'emploi peuvent également nuire aux relations entre EADS et son personnel, ainsi qu'à ses relations publiques. Des grèves et/ou manifestations ne peuvent être exclues. Dans l'éventualité où EADS serait dans l'incapacité de mener à bien des négociations efficaces avec les représentants du personnel et si ces grèves et/ou manifestations devaient se prolonger ou encore si le coût du programme de restructuration s'avérait plus élevé que l'enveloppe prévue à l'issue de ces négociations, les résultats futurs des activités d'EADS et sa situation financière risqueraient d'être affectés de manière négative.

### Montée en puissance industrielle

EADS a enregistré ces dernières années des niveaux de commandes d'avions record. La Société a donc accéléré son rythme de production de façon à respecter les délais de livraison prévus, particulièrement chez Airbus et Eurocopter. EADS fonctionne à un niveau de production très soutenu et la capacité de la Société à augmenter encore son rythme de production dépendra de nombreuses contraintes, comprenant notamment l'exécution des plans de performance internes, la disponibilité des composants et des matières premières, en particulier l'aluminium, le titane et les éléments composites, et les performances des fournisseurs et des sous-traitants. Tout dysfonctionnement de l'un ou l'autre de ces facteurs est de nature à provoquer des retards de livraison pouvant entraîner, selon les délais enregistrés, des coûts supplémentaires, un rééchelonnement des livraisons par les clients, voire l'annulation de leurs commandes.

### Risques spécifiques à certains programmes

Outre les risques mentionnés ci-dessus, EADS est confrontée à des risques spécifiques qui sont liés à certains de ses programmes. La liste figurant ci-dessous ne prétend pas être exhaustive. Elle souligne les facteurs de risques actuellement considérés comme significatifs par la Direction. Les trois premiers points cités ont trait aux principaux risques encourus en particulier par Airbus :

- *Programme A380.* Le programme A380 et les retards de livraison du très gros porteur annoncés en 2006 posent les principaux défis suivants : (i) gérer les contraintes touchant la chaîne des fournisseurs, en raison de la montée en puissance rapide du programme dans les années à venir ; (ii) éviter les

interruptions de production pouvant découler de la mise en œuvre du programme Power8, en particulier en ce qui concerne son impact sur les relations avec le personnel ; (iii) introduire avec succès la nouvelle maquette numérique de production de l'A380. La capacité d'EADS à faire face avec succès à ces défis est fondamentale pour procéder sans heurts à la « deuxième vague » de production des appareils, c'est-à-dire ceux fabriqués après les 25 exemplaires initiaux ;

- *Programme A350XWB.* Le programme A350XWB pose les principaux défis suivants : (i) assurer, par la formation ou par d'autres moyens, la disponibilité du personnel clé et des autres ressources nécessaires au programme, en particulier s'agissant de l'industrialisation de certains éléments composites ; (ii) convertir, dans des conditions satisfaisantes, les commandes des versions antérieures de l'A350 au profit de commandes du nouveau modèle XWB ; (iii) obtenir l'engagement des partenaires partageant le risque du programme au niveau prévu par Airbus ;
- *Programme A400M.* Le programme A400M pose les principaux défis suivants : (i) gérer les nouveaux défis technologiques qui se posent à Airbus, en particulier la définition du comportement de l'appareil, basé une motorisation par turbopropulseurs extrêmement puissants montés sur une aile haute, et la confirmation en phase de vol de sa capacité à répondre aux besoins des missions tactiques ; (ii) assurer la certification de l'appareil selon les normes civiles, tout en répondant aux besoins très divers des missions militaires prévues par les clients du programme dans différents pays ;
- *Programme NH90.* Le programme NH90 pose les principaux défis suivants : (i) tenir le calendrier de développement et les objectifs de coût des programmes de développement des diverses versions ; (ii) gérer le processus d'industrialisation accélérée du programme et les contraintes correspondantes imposées à la chaîne des fournisseurs ;
- *Programme Paradigm.* Le programme Paradigm pose à EADS les principaux défis suivants : (i) assurer le développement de l'infrastructure Skynet 5 conformément au calendrier prévu ; (ii) développer le chiffre d'affaires en provenance de tiers ; (iii) finir la fabrication, lancer et assurer le succès du fonctionnement des satellites Skynet 5A, 5B et 5C dont la perte de l'un quelconque de ces satellites aurait des conséquences néfastes sur le plan opérationnel, commercial et comptable.

### Engagements de financement de retraites

EADS participe à plusieurs régimes de retraite concernant le personnel de Direction comme le personnel non dirigeant. Certains de ces plans ne sont pas financés à hauteur des engagements. Pour de plus amples informations sur ces régimes,

voir « Discussion et analyse par la Direction de la situation financière et des résultats d'exploitation » et « Notes aux états financiers consolidés (IFRS) — Note 21b : Provisions pour régimes de retraite ». Malgré la provision comptabilisée par EADS dans son bilan, sur la base d'estimations actuelles, de sa part d'engagements non financés au titre de ces régimes, il ne peut être garanti que ces estimations ne soient pas revues à la

hausse dans l'avenir, ce qui conduirait EADS à comptabiliser des provisions supplémentaires pour ces régimes. Ces provisions supplémentaires auraient, à leur tour, un effet négatif sur la totalité des fonds propres d'EADS (net d'impôts différés), ce qui pourrait alors se traduire par un impact négatif sur sa situation financière future.

## 3. Risques juridiques

### 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 :

- les consortiums « Eurofighter » et « AirTanker » ;
- trois principales sociétés communes : MBDA, ATR et Atlas Electronik ;
- une participation majoritaire : Dornier GmbH ; et
- une participation dans une société affiliée : Dassault Aviation.

La conclusion de partenariats et d'alliances avec d'autres acteurs du marché fait partie intégrante de la stratégie d'EADS et 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 entraîner des modifications dans la structure organisationnelle ou un réajustement du contrôle exercé par EADS dans ces sociétés communes existantes.

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 où 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.

### 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 qu'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.

### Propriété intellectuelle

Pour établir et préserver ses droits de propriété intellectuelle portant sur la technologie et les produits utilisés pour ses activités, EADS s'appuie sur des brevets, des droits d'auteur, des marques commerciales, les lois protégeant le secret des affaires et des engagements de confidentialité avec ses employés, ses clients, ses fournisseurs et d'autres tiers. Les droits de propriété intellectuelle détenus par EADS directement ou indirectement peuvent toutefois faire l'objet de contestations, être invalidés ou contournés. En outre, les lois en vigueur dans certains pays ne protègent pas les droits de propriété intellectuelle d'EADS de manière aussi étendue que les lois en vigueur en Europe ou aux États-Unis. EADS peut donc se trouver, dans certains pays, dans l'impossibilité de protéger sa technologie de manière efficace contre les contrefaçons ou une utilisation induue par des tiers, ce qui pourrait affecter de manière négative sa position concurrentielle.

### 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 ou soumise à l'obtention de licences et de contrôles à l'exportation imposés notamment par le Royaume-Uni, la France, l'Allemagne et l'Espagne où EADS exerce ses principales activités militaires, ainsi que par d'autres pays où les fournisseurs proviennent notamment des États-Unis. Rien ne permet de garantir (i) que les contrôles à l'exportation auxquels EADS est soumise ne s'alourdiront pas, (ii) que de nouvelles

générations de produits développés par EADS ne feront pas également l'objet de contrôles similaires, voire plus rigoureux, (iii) que des facteurs géopolitiques ne rendront pas impossible l'obtention de licences d'exportation pour certains clients ou ne réduiront pas la capacité d'EADS à exécuter des contrats préalablement signés. Un accès réduit aux marchés militaires à l'exportation risquerait d'avoir une incidence négative sur l'activité, 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 en temps utile.

## 4. Risques industriels et risques liés à l'environnement

Comme toutes les autres sociétés des principaux secteurs industriels dans lesquels elle opère, EADS est soumise à de nombreuses lois et réglementations européennes, nationales, régionales et locales en matière d'environnement concernant les émissions 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 actuellement être en mesure de se conformer à des normes environnementales plus rigoureuses que celles actuellement en vigueur, ce qui comprend 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 ces nouvelles réglementations environnementales sera sans conséquence néfaste sur le résultat des activités et la situation financière d'EADS.

Pour plus d'informations, voir « Partie 2/2.3 Protection de l'environnement ».