



## Airbus

L'année écoulée est à marquer d'une pierre blanche pour Airbus devenu le leader mondial de son marché. Sa famille d'avions s'étend désormais de l'A318, de 100 sièges, à l'A380 de 555 places, actuellement en phase de production. Airbus a atteint son objectif de livraison et a dépassé son concurrent pour la première fois de son histoire. La société a également conforté sa position idéale pour tirer profit du rebond attendu du trafic aérien.

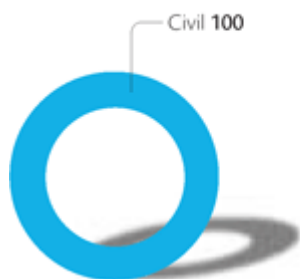
## L'année à la loupe

(M€)	2003	2002	Variation en %
Chiffre d'affaires	<b>19 048</b>	19 512	-2
Résultat opérationnel	<b>1 353</b>	1 361	-1
Prises de commandes	<b>39 904</b>	19 712	102
Carnet de commandes	<b>141 836</b>	140 996	1
			Variation en %
En nombre d'avions	<b>2003</b>	2002	
Livraisons	<b>305</b>	303	1
Carnet de commandes	<b>1 454</b>	1 505	-3

Intervenant sur un marché toujours difficile et incertain en raison du conflit en Irak, de l'épidémie de SRAS et des perspectives économiques moroses, Airbus a fait preuve d'une grande prudence et d'efficacité, tout en réussissant à faire progresser sa rentabilité intrinsèque. Sa marge opérationnelle avant frais de recherche et développement a ainsi atteint 16,5 % en 2003.

Le développement de l'A380 – désormais à son point culminant – a entraîné un niveau record de frais de recherche et développement, soit 10 % du chiffre d'affaires. Après frais de recherche et développement, la marge opérationnelle s'établit à 7,1 %. Un des principaux objectifs de la Direction a été le maintien d'une trésorerie saine. Son niveau a été soutenu par le flux élevé des acomptes versés par les clients. Par ailleurs, les nouvelles opérations de financement-clients – un indicateur-clé dans la gestion des constructeurs d'avions en période difficile – ont fait l'objet d'un contrôle rigoureux qui a permis de limiter l'augmentation nette de l'encours des financements-clients à 3 %, seulement, du chiffre d'affaires annuel.

Répartition du chiffre d'affaires par marché (%)



## Faits marquants 2003

- Airbus numéro 1 mondial
- 129 A380 en carnet de commandes
- Participation d'Airbus à trois projets majeurs de

## Succès commerciaux

Avec 305 appareils livrés au cours de l'année, Airbus a légèrement dépassé son objectif de 300 livraisons en 2003 et a réalisé une meilleure performance qu'en 2002 (303 avions livrés). Airbus détient ainsi 52 % du marché mondial.

Airbus a reçu 284 commandes fermes auprès de 24 clients, dont 4 nouveaux acquéreurs, pour une valeur totale de 32,8 milliards de dollars américains (prix catalogue), soit 254 prises de commandes nettes pour l'année après prise en compte des annulations. A fin décembre, le carnet de commandes d'Airbus s'élevait à 1 454 appareils, soit 5 années de production au rythme actuel.

Ces résultats soulignent la prédominance d'Airbus sur tous les segments d'activité de son marché. En effet, Airbus propose aujourd'hui une famille complète de produits, avec des avions de 100 à 555 places. Cette gamme devient incontestablement le standard du secteur. En particulier, la part de marché des commandes de l'A330/A340 s'établit à plus de 80 % sur le segment des appareils long-courriers à fuselage large.

## A318



La famille A320

Les premiers A318, le plus petit des appareils de la famille Airbus, ont été livrés à l'américain Frontier Airlines et à Air France. En configuration standard l'A318 accueille 107 passagers.

## A340

Airbus a livré les premiers A340-500, l'avion avec le plus grand rayon d'action jamais construit à ce jour, aux compagnies Emirates, Qatar et Singapore Airlines. Grâce à ce nouvel appareil, celles-ci peuvent désormais proposer de nouveaux vols très longcourriers sans escale, tels que la ligne Sydney-Dubaï ou Los Angeles-Singapour.

## A380

Les travaux du nouveau très gros porteur à double pont d'Airbus progressent. Quatre clients, dont deux totalement nouveaux, ont passé commande d'A380 en 2003. Avec un carnet de commandes total de 129 appareils en fin d'année, le marché confirme son vif intérêt pour cet avion révolutionnaire.

Plus de 6 000 ingénieurs à travers le monde travaillent ensemble en temps réel sur ce programme grâce au système de liaison d'Airbus (Airbus Concurrent Engineering). L'aménagement du site d'assemblage principal, qui s'étend sur 50 hectares à Toulouse, est en passe d'être achevé. Il viendra compléter les autres installations en France, en Allemagne, en Espagne et au Royaume-Uni où les travaux de production suivent le calendrier prévu.

Un certain nombre de sous-ensembles ont été réalisés en 2003, notamment le caisson d'aile central, le nez et la partie avant du fuselage ainsi que les ailes. Le système complexe de livraison de ces structures, qui combine voie maritime, aérienne, fluviale et routière, a été testé avec succès et le transport des différents tronçons à assembler devrait démarrer au printemps 2004.

La répartition des tâches de ce projet est achevée en grande partie. 98 % des contrats d'externalisation (en valeur) avaient ainsi été conclus à la fin de l'année. Les fournisseurs sélectionnés viennent de nombreux pays, dont le Japon, la Corée, la Malaisie et l'Australie.

## Programmes militaires

Airbus met son expérience et ses ressources au service de trois programmes de défense majeurs : l'avion de transport militaire A400M, l'avion de transport et de ravitaillement multi-rôles (MRTT) conçu sur la base de l'A330-200 et de l'A310-300 et le futur avion ravitailleur stratégique (FSTA) pour le Royaume-Uni, développé sur la base de l'A330-200. Dans le cadre de ces programmes, Airbus construit et livre des « avions verts » (c'est-à-dire avant peinture) à la division Avions de Transport Militaire d'EADS en charge de leur intégration et de leur commercialisation. Ces activités assurent à Airbus une meilleure résistance aux fluctuations du marché de l'aviation civile.

## Airbus, version cargo



Beluga

Airbus compte actuellement plus de 150 avions cargo en service auprès d'opérateurs de fret, dont FedEx, DHL, TNT, Air Hong Kong, UPS et autres. L'A300F4-600R se place sur la première marche du podium dans ce secteur. Courant 2003, le carnet de commandes total est passé à 61 exemplaires à la suite de 6 commandes supplémentaires.

Avec le lancement de l'A380-800F, Airbus vise désormais le segment supérieur du marché du fret. Conçu sur la base de l'A380 à double pont, cet appareil sera capable de transporter une

impressionnante charge utile de 150 tonnes. Il peut contenir 71 grandes palettes de fret, soit une capacité de 30 % supérieure à celle de son concurrent le plus direct. Face à l'intérêt affiché par la clientèle, la mise en production simultanée de la version passagers et fret d'un même appareil a pu être lancée pour la première fois dans l'histoire. Trois clients ont commandé 17 A380-800F. Les premières livraisons sont prévues en 2008.

## Production de l'A380

Le premier A380 devrait effectuer son vol inaugural début 2005. La production des grosses structures de l'appareil a démarré en 2003 et les premiers sous-ensembles parmi les plus volumineux (caisson de voilure) ont été livrés à Saint-Nazaire au mois d'août. Les usines d'Airbus situées en France, en Allemagne, en Espagne et au Royaume-Uni, toutes impliquées dans la production du très gros porteur, travaillent en coordination grâce à l' *Airbus Concurrent Engineering*.



Production de la cabine de pilotage de l'A380

Ce système, qui s'appuie sur les dernières technologies de l'information, permet la réduction du temps du cycle

de développement, l'optimisation de la production et l'élimination de nombreux problèmes techniques, ainsi que des économies de coûts non récurrents. En 2003, des premiers essais ont été menés pour tester l'aménagement des infrastructures routières nécessaires au passage des convois exceptionnels qui achemineront les différents tronçons jusqu'à Toulouse, lieu de l'assemblage final de l'avion.

## Perspectives



Essais de transport des principaux tronçons de l'A380

Airbus table en 2004 sur un marché encore assez peu actif ; il devrait toutefois se ressaisir en fin d'année, avant la reprise attendu en 2005. Le nombre de livraisons prévues devrait s'élever à près de 300 appareils en 2004, contre 305 en 2003. Airbus prévoit une stabilité de son budget total de R&D, en grande partie affecté à l'A380. Ce budget de 1,8 milliard d'euros environ, comprend notamment une enveloppe d'environ 100 millions d'euros de frais de développement qui seront portés en immobilisations, en application de la norme IAS 38 de comptabilisation des frais de développement.

Grâce à l'important portefeuille de couverture de change mis en place par le Groupe, la volatilité du dollar américain et sa faiblesse face à l'euro devraient être sans conséquence pour Airbus au cours des exercices 2004 et 2005. S'agissant des années suivantes, un vaste programme d'économies, baptisé « Route 06 », a été mis sur pied pour mieux résister à une faiblesse persistante du dollar.

A plus long terme, le trafic aérien mondial devrait afficher une croissance annuelle proche de 5 %. L'excédent d'avions que l'on constate à l'heure actuelle, devrait ainsi se résorber de lui-même. Avec son offre de produits extrêmement compétitifs qui forment la gamme la plus complète et la plus moderne du secteur, Airbus jouit d'un positionnement exceptionnel qui lui permettra de tirer largement parti de la reprise du marché, attendue en 2005, soit un an avant l'entrée en service de l'A380. Parallèlement, le budget de R&D devrait diminuer progressivement alors que se rapproche la date de l'entrée en service de l'A380.