AIRBUS

Société par Actions Simplifiée
Au capital de 3.581.336 Euros
Siège social : 2, rond-point Emile Dewoitine
31700 Blagnac
RCS Toulouse 383 474 814

COMPTES ANNUELS
AU 31 DECEMBRE 2024

AIRBUS SAS

		Pages
Sommaire		2
Bilan Actif		4
Bilan Passif		5
Compte de Résultat		6 à 8
1. Evénements majeurs survenus durant l'exercice		9 à 11
2. Principes et méthodes comptables		11 à 19
3. Informations relatives aux postes du bilan et au compte de résultat		20 à 40
3.1	Etat de l'actif immobilisé	20 à 26
1	Immobilisations corporelles et incorporelles	20
2	Amortissement et depréciation de l'actif immobilisé	21
3	Immobilisations financières	21
4	Immobilisations relatives aux filiales et participations	22 à 25
5	Créances rattachées à des participations	26
6	Prêts	26
7	Titres immobilisés	26
3.2	Actif circulant	27 à 29
1	Etat des stocks	27
2	Etat des échéances des créances à la date de clôture	28
3	Provisions pour dépréciation d'actifs	29
4	Précisions sur d'autres créances significatives	30
3.3	Capitaux propres	31 et 32
1	Capital social	31
2	Variation des capitaux propres	32
3.4	Etats des échéances des dettes à la date de clôture	33
3.5	Passifs et provisions	34 à 37
3.6	Autres passifs	38
3.7	Compte de résultat	39 et 40
1	Ventilation du chiffre d'affires	39
2	Résultat exceptionnel	40
4. Autres informations		41 à 45

4.1	Consolidation	41
4.2	Transaction avec les parties liées	41
4.3	Engagements hors bilan	41 à 43
4.4	Fiscalité	43 à 45
4.5	Effectif moyen	45
5. Evénements post-clôture		46 à 47

ACTIF

(Milliers d'Euros)

		31/12/2024			31/12/2023
		Brut	Amortissements Dépréciations	Net	
ACTIF IMMOBILISE					
Immobilisations incorporelles	**Note 3.1.1**	588 233	(539 172)	49 061	50 011
Immobilisations corporelles	**Note 3.1.1**	4 558 094	(1 937 628)	2 620 467	2 554 316
Immobilisations financières	**Notes 3.1.5 et suiv**	18 447 054	(2 041 478)	16 405 576	16 460 858
TOTAL		**23 593 381**	**(4 518 278)**	**19 075 104**	**19 065 186**
ACTIF CIRCULANT					
Stocks et en-cours	**Note 3.2.1**	15 434 121	(612 182)	14 821 939	14 971 675
Avances et acomptes versés sur commandes	**Note 3.2.2**	4 080 804	(51 287)	4 029 517	3 813 430
Créances d'exploitation	**Note 3.2.2**	1 974 836	(173 303)	1 801 533	1 314 686
Créances diverses	**Note 3.2.2**	1 679 808		1 679 808	1 551 953
Disponibilités		18 282 574	(121)	18 282 453	16 573 439
Charges constatées d'avance et autres	**Note 3.2.4**	3 389 176		3 389 176	3 093 380
TOTAL		**44 841 320**	**(836 894)**	**44 004 426**	**41 318 563**
Ecarts de conversion actif	**Note 3.2.4**	249 040		249 040	124 261
TOTAL DE L'ACTIF		**68 683 741**	**(5 355 171)**	**63 328 569**	**60 508 010**

PASSIF

(Milliers d'Euros)

		31/12/2024	31/12/2023
CAPITAUX PROPRES	**Note 3.3**		
Capital		3 581	3 581
Primes d'émission, d'apport et de fusion		228 108	254 488
Réserves		485	1 116 030
Résultat de l'exercice		2 206 027	1 289 016
Report à nouveau			1 425 319
Boni de fusion		13 228	13 228
Acomptes sur dividendes			
Provisions règlementées		1 512 357	1 239 380
TOTAL		**3 963 786**	**5 341 043**
PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	**Note 10**	2 318 028	2 322 311
DETTES			
Dettes financières	**Note 3.4**	1 769 444	1 688 866
Comptes courants	**Note 3.4**	195 657	213 259
Avances et acomptes reçus sur commandes en cours	**Note 3.4**	41 338 252	37 752 719
Dettes d'exploitation	**Note 3.4**	11 277 231	11 258 640
Dettes diverses	**Note 3.4**	1 493 699	1 337 263
	Sous-total Note 3.4	***56 074 282***	***52 250 746***
Produits constatés d'avance et autres	**Note 3.6**	758 634	409 190
TOTAL		**56 832 917**	**52 659 936**
Ecarts de conversion passif	**Note 3.6**	213 838	184 720
TOTAL DU PASSIF		**63 328 569**	**60 508 010**

AIRBUS SAS

COMPTE DE RESULTAT (1/3)

(Milliers d'Euros)

		31/12/2024	31/12/2023
Produits d'exploitation			
Ventes de marchandises	**Note 3.7.1**	1 757 271	1 487 102
Production vendue (dont Etudes)	**Note 3.7.1**	55 655 524	52 599 182
Production stockée		(838 520)	(835 231)
Production immobilisée		50 879	101 703
Subventions d'exploitation		3 365	3 035
Reprise sur provisions		1 076 203	1 562 711
Transferts de charges	**(1) Note 2.15**	249 961	131 960
Autres produits		403	1 661
TOTAL I		**57 955 086**	**55 052 123**
Charges d'exploitation			
Achats de marchandises		1 106 193	896 238
Variation de stocks		(363 448)	(77 608)
Achats et approvisionnements		39 092 075	36 438 191
Autres achats et charges externes		14 862 802	14 373 627
Impots et taxes et assimilés		127 220	115 656
Salaires et traitements		1 016 998	909 347
Charges sociales		480 101	509 951
Dotations aux amortissements et dépréciations immobilisations		166 550	103 450
Dotations aux provisions sur actif circulant		161 085	475 013
Dotations aux provisions pour risques et charges		665 616	395 355
Dotations aux provisions sur actif immobilisé			
Autres charges		137 292	121 075
Total II		**57 452 483**	**54 260 294**
RESULTAT D'EXPLOITATION		**502 603**	**791 829**

(1) Il s'agit principalement de l'APA A400M qui est décrit dans le paragraphe 2.15.

COMPTE DE RESULTAT (2/3)

(Milliers d'Euros)

	31/12/2024	31/12/2023
RESULTAT D'EXPLOITATION	**502 603**	**791 829**
Produits financiers		
Produits de participation	1 885 732	812 712
Intérêts et autres produits assimilés	695 394	879 547
Reprise sur provisions	47 518	18 567
Différences positives de change	1 024 103	587 106
Produits nets sur cessions de VMP		
Total produits financiers	**3 652 747**	**2 297 932**
Charges financières		
Dotations aux amortissements et provisions	855 846	454 918
Intérêts et charges assimilées	62 120	56 106
Differences negatives de change	464 611	866 988
Transfert de charges financières		
Total charges financières	**1 382 577**	**1 378 012**
RESULTAT FINANCIER	**2 270 170**	**919 920**
RESULTAT COURANT AVANT IMPOT	**2 772 773**	**1 711 749**

COMPTE DE RESULTAT (3/3)

		31/12/2024	31/12/2023
RESULTAT COURANT AVANT IMPOT		**2 772 773**	**1 711 749**
Produits exceptionnels			
Produits exceptionnels sur opérations en capital		18 113	3 276
Produits exceptionnels sur opérations de gestion		12 377	7 190
Reprise sur provisions		56 137	132 932
Transfert de charges exceptionnelles			
Total produits exceptionnels		**86 627**	**143 398**
Charges exceptionnelles			
Charges exceptionnelles sur opérations en capital		16 272	10 452
Charges exceptionnelles sur opérations de gestion		40 293	111 411
Dotations aux amortissements et provisions		336 955	340 095
Autres charges exceptionnelles			
Total charges exceptionnelles		**393 520**	**461 958**
RESULTAT EXCEPTIONNEL	**Note 3.7.2**	**(306 893)**	**(318 560)**
RESULTAT NET AVANT IMPOT		**2 465 880**	**1 393 189**
Participation		36 177	23 107
Impôts sur les bénéfices (intégration fiscale)	**Note 4.4.2**	(223 676)	(81 065)
RESULTAT NET		**2 206 027**	**1 289 016**

1. Evénements majeurs survenus durant l'exercice

1.1 Contexte macroéconomique

Dans le cadre de l'environnement complexe et changeant, notamment avec les incertitudes géopolitiques et les challenges spécifiques liés à la chaîne d'approvisionnement qui se sont matérialisés au cours de l'année 2024, Airbus a lancé un programme d'amélioration spécifique à l'activité avions commerciaux. Ce programme vise à se concentrer sur les priorités et à optimiser l'efficacité opérationnelle en s'appuyant sur les activités cœur de métier. Cela a pour objectif de sécuriser la montée en cadence sans compromettre la sécurité, la qualité et le respect des normes.

La guerre en Ukraine a accru l'exposition d'Airbus au risque de perturbation de la chaîne d'approvisionnement étant donné qu'une partie du titane utilisé par la Société provient de la Russie, directement et indirectement par l'intermédiaire des fournisseurs de la Société. Par conséquent, un plan de réduction des risques a été mis en place et a permis de trouver des alternatives pour éviter toute rupture dans les approvisionnements. Cela a évité à Airbus toute perturbation de la production en 2024.

En 2024, Airbus a respecté l'ensemble des réglementations et sanctions applicables à ses installations et activités en Russie, lesquelles pourraient se durcir en 2025. Le bureau de représentation de Moscou a été fermé en 2023, tandis que la filiale russe d'Airbus (Airbus RUS) est en cours de fermeture.

1.2. Activité commerciale

En 2024, 625 avions ont été livrés par Airbus SAS (contre 607 en 2023) dont :

- 536 SA (9 A319, 217 A320, 310 A321)
- 32 A330
- 57 A350.

1.3. Procès du vol Air France 447

Le 1er juin 2009, un A330 assurant le vol AF447 opéré par Air France entre Rio de Janeiro et Paris a disparu au-dessus de l'océan atlantique avec 228 personnes à son bord. L'épave a été retrouvée en avril 2011 après plusieurs campagnes de recherche organisées par le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA), qui a publié son rapport d'enquête final en juillet 2012. À la suite de l'accident, le parquet de Paris a ouvert une enquête pour homicide involontaire et Airbus SAS a été mise en examen en mars 2011. En septembre 2019, les juges d'instruction ont clos l'enquête et prononcé un non-lieu général après une analyse approfondie des éléments

techniques et juridiques de l'affaire. Cependant, la Cour d'Appel de Paris a annulé la décision des magistrats instructeurs et a ordonné un procès pour homicide involontaire. Le pourvoi en cassation formé par Airbus contre cette décision a été jugé irrecevable par la Cour de Cassation. Un nouveau procès a eu lieu au cours du quatrième trimestre de 2022, à la suite duquel le Tribunal Correctionnel de Paris, par jugement du 17 avril 2023, a mis hors de cause Airbus sur le plan pénal tout en retenant sa responsabilité civile. Le 26 avril 2023, le Parquet Général de Paris a fait appel du jugement de relaxe d'Airbus et d'Air France. L'affaire sera, par conséquent, rejugée en totalité devant la Cour d'Appel de Paris à partir de septembre 2025.

1.4 Mouvements de titres

- **Augmentations de capital et autres contributions**

Airbus SAS a procédé aux augmentations de capital suivantes sur l'année 2024 concernant l'entité 9268448 Canada Inc "Canco 2" :

- le 7 février, 300 000 000 USD (278 862 000 euros)
- le 25 avril, 8 123 121 USD (7 625 173 euros)
- le 30 avril, 200 000 000 USD (186 568 000 euros)
- le 2 juillet, 100 000 000 USD (93 067 000 euros)

Le 16 juillet 2024, ont été simultanément réalisés un remboursement de capital de 610 457 930,33 USD (559 692 248 euros) par 9268448 Canada Inc "Canco 2", une augmentation de capital en faveur de cette même entité à hauteur de 496 150 958 USD (454 891 044 euros) et une augmentation de capital de 73 849 042 USD (67 707 755 euros) en faveur de l'entité 9268430 Canada Inc "Canco 1".

Le 15 novembre 2024, Airbus SAS a procédé aux augmentations de capital suivantes : 156 679 250 USD (148 751 280 euros) en faveur de l'entité 9268448 Canada Inc "Canco 2" et 23 320 750 USD (22 140 720 euros) en faveur de l'entité 9268430 Canada Inc "Canco 1".

Le 20 décembre 2024, une augmentation de capital envers l'entité 9268448 Canada Inc "Canco 2" a été réalisée par Airbus SAS à hauteur de 2 082 771 USD (1 984 151 euros).

En date du 17 avril 2024, Airbus SAS a contribué à hauteur de 4 333 334 euros au capital de Aubert et Duval Holding. Airbus SAS a de nouveau contribué au capital de Aubert et Duval Holding à hauteur de 4 333 334 euros le 9 juillet 2024.

Le 11 juillet 2024, Airbus a contribué à hauteur de 10 000 000 USD (9 149 100 euros) au capital de LanzaJet Inc. société basée aux Etats-Unis.

Airbus SAS a investi dans la société Jet Zero PTY Ltd , société basée en Australie à hauteur de 1 221 712 euros le 6 décembre 2024.

En 2024, Airbus SAS a contribué au fonds AAP Compartiment successivement à hauteur de 11 600 000 euros le 28 juin (Compartiment Plateforme), à hauteur de 2 706 000 euros (Compartiment Support) le 28 juin également, à hauteur de 2 784 000 euros le 11 décembre. Airbus SAS a reçu une quote-part de retour de capital de 3 712 000 euros le 27 décembre 2024.

Airbus SAS a également contribué au fonds Clean H2 Infra Fund successivement à hauteur de 1 098 000 euros le 19 janvier 2024, 2 706 000 euros le 10 avril 2024 et 1 219 215 euros le 17 décembre 2024.

- **Dépréciation des titres des sociétés 9268448 Canada Inc "Canco 2" et 9268430 Canada Inc "Canco 1"**

Les titres des sociétés 9268448 Canada Inc "Canco 2" et 9268430 Canada Inc "Canco 1" ont fait l'objet d'une provision complémentaire à hauteur respectivement de 719 307 937 euros et 123 672 144 euros au titre de l'année 2024.

- **Vente de Sofema**

Airbus SAS a vendu ses titres détenus dans la société Sofema au Groupe Adit le 30 avril 2024.

- **Liquidation**

La société PT Airbus Group Indonesia a été liquidée le 17 janvier 2024.

1.5 Autres événements significatifs

Distribution de dividendes

En 2024, Airbus SAS a procédé à une distribution de dividendes à hauteur de 2 714 335 187,85 euros résultant du bénéfice distribuable de l'exercice augmenté du report à nouveau, d'un montant de 1 115 545 376,37 euros par prélèvement sur le poste "autres réserves" et d'une somme de 26 379 581,32 euros par prélèvement sur le poste « Prime d'émission-prime d'apport-prime de fusion».

2. Principes et méthodes comptables

Les comptes annuels de la société ont été établis suivant les principes comptables généralement admis conformément à la réglementation en vigueur, résultant de l'application du règlement ANC n°2014-03.

L'établissement des comptes annuels nécessite de la part de la direction de la Société d'effectuer des estimations et de faire des hypothèses qui ont un impact sur l'application des méthodes comptables et sur les montants des actifs et des passifs, des produits et des charges. Ces estimations ou hypothèses peuvent être révisées d'exercice en exercice.

L'exercice a une durée de 12 mois et couvre la période du 01/01/2024 au 31/12/2024. L'exercice précédent avait une durée de 12 mois recouvrant la période du 01/01/2023 au 31/12/2023.

2.1 Immobilisations incorporelles et corporelles

Les immobilisations incorporelles et corporelles sont évaluées à leur coût d'acquisition, de production ou d'apport sauf pour celles qui ont fait l'objet d'une réévaluation globale.

Les règlements CRC n° 2002-10 (relatif à l'amortissement et à la dépréciation des actifs) et n° 2004-06 (relatif à la définition, la comptabilisation et l'évaluation des actifs) sont appliqués dans les comptes de la société.

Les logiciels autonomes conçus en interne sont comptabilisés à l'actif.

Les immeubles, les agencements de bâtiments, les ouvrages d'infrastructure, le matériel aérien immobilisé, le matériel de transport et le mobilier de bureau font l'objet d'un amortissement linéaire.

L'amortissement dégressif est pratiqué pour les biens y ouvrant droits, sachant que l'écart entre l'amortissement dégressif et l'amortissement linéaire est porté en amortissement dérogatoire au passif du bilan.

Les principales durées d'utilisation sont les suivantes :

Progiciels acquis et logiciels développés, brevets	1 à 5 ans
Constructions	6 à 50 ans
Ouvrages d'infrastructures et installations générales	10 à 30 ans
Installations complexes spécialisées	6 à 10 ans
Matériels et outillages industriels	3 à 30 ans
Matériel aérien immobilisé	10 à 35 ans
Autres	3 à 15 ans

Les intérêts des emprunts spécifiques à l’achat ou à la production des immobilisations ne sont pas inclus dans le coût des immobilisations.

2.2 Immobilisations financières

La valeur brute des participations et des titres est constituée par le coût d'acquisition historique ou par la valeur d'apport. La valeur d'inventaire correspond à leur valeur d'usage. Elle est déterminée pour chaque ligne de titres soit en calculant la quote-part correspondante de situation nette soit en tenant compte de la rentabilité future et des perspectives. Dans ce cas, la valeur d'usage est déterminée à partir de flux de trésorerie actualisés sur la base d'un taux reflétant le coût moyen pondéré du capital. Lorsque la valeur d'inventaire de ces participations devient inférieure à la valeur brute, une provision pour dépréciation est constituée pour le montant de la différence et comptabilisée en résultat financier.

Les créances et prêts rattachés aux participations sont enregistrés à leur valeur nominale. Une provision pour dépréciation est enregistrée lorsqu'apparaît une perte probable.

Les prêts en devises sont réévalués au cours de clôture.

2.3 Stocks et en-cours

Les stocks de pièces détachées sont valorisés au coût d'achat moyen pondéré. Une provision pour dépréciation des stocks de pièces détachées est constituée pour tenir compte de la durée de vie des pièces.

Les avions produits sont considérés comme produits finis une fois les activités de production terminées et les avions remis au département chargé de la gestion des livraisons aux clients. Avant cette phase, le coût de production des avions, y compris les frais de transport, est enregistré en en-cours de production.

Les avions de deuxième main sont valorisés à leur coût d'achat.

Une provision pour dépréciation des stocks de produits finis ou d'en-cours est constatée lorsque la juste valeur est inférieure à la valeur d'inventaire.

2.4 Créances d'exploitation

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Une provision pour dépréciation est enregistrée lorsqu'une perte probable apparaît.

2.5 Opérations en devises étrangères

Les opérations en devises sont converties en euros au cours de clôture en vigueur à la date de la transaction (ou un cours représentant une approximation raisonnable) et les dettes et créances sont réévaluées au cours de clôture. Les écarts de conversion en résultant sont inscrits, suivant le cas, en écart de conversion actif ou passif.

Par ailleurs, les pertes de change latentes font l'objet de provisions pour risques et les gains latents ne sont pas inclus dans les résultats.

Les avoirs clients libellés en devises qui feront l'objet d'un décaissement sont réévalués au taux de clôture. Les avoirs libellés en devises qui donnent lieu à des prestations de services supplémentaires ne sont pas réévalués en tant qu'éléments non monétaires.

2.6 Couverture de change

Les ventes d'Airbus sont majoritairement libellées en dollars US, alors qu'une partie significative des coûts est encourue en euros et en livres sterling. Par conséquent, Airbus utilise des instruments de couverture de change pour minimiser son exposition en dollars sur les ventes d'avions et son exposition sur les achats en livres sterling.

Les flux couverts correspondent aux prévisions mensuelles de flux en dollars pour un mois donné sur la base des dates de livraison des avions. Le montant à couvrir est décidé par le Comité de Trésorerie d'Airbus sur la base des livraisons d'avions considérées comme hautement probables, à savoir les livraisons correspondant à des commandes fermes ou à des engagements de commande ayant une très forte probabilité de se matérialiser sur la base des documents contractuels échangés.

Les principaux instruments financiers utilisés sont des ventes à terme de dollars contre euros. Ces instruments ne sont pas détenus à titre spéculatif. La relation de couverture est documentée entre les instruments financiers et les flux mensuels en dollars couverts. L'exposition sur les achats en livres sterling est en partie couverte par des ventes à terme de dollars contre des livres sterling.

Les stocks sont valorisés au cours historique, sans tenir compte des couvertures existantes. La prise en compte du cours couvert dans le cadre de l'évaluation des stocks d'avions commerciaux n'aurait pas d'impact sur le compte de résultat puisque ce résultat est redistribué dans le cadre du mécanisme de l'Advance Pricing Agreement Civil (Note 2.14).

Le montant des engagements non débouclés est présenté dans la note 14 A.

2.7 Recherche et développement

Les frais de recherche et de développement sont comptabilisés en charges dans l'exercice au cours duquel ils sont encourus hors dépenses immobilisées (principalement outillages spécialisés, installations d'essais et de prototypes, logiciels développés en interne).

L'activité recherche et développement vise à maintenir un fort niveau de conformité, à créer des solutions innovantes afin de répondre aux attentes du marché, à permettre de réduire les coûts de fabrication, à améliorer la performance et la disponibilité des produits et le support aux avions en service.

Au titre de 2024, Airbus SAS a enregistré un total de coûts de recherche et développement de 2 400 millions d'euros comparé à un montant de 2 391 millions d'euros en 2023.

Les coûts encourus par programme sont les suivants :

A350 : 541 millions d'euros

A330 : 154 millions d'euros

A320Neo : 571 millions d'euros

Future Programs: 597 millions d'euros

Autres : 537 millions d'euros

Les coûts de recherche et développement représentent 4.2% du chiffre d'affaires en 2024 contre 4.4% en 2023.

2.8 Provisions réglementées

Les provisions réglementées concernent les amortissements dérogatoires calculés selon la législation fiscale en vigueur.

2.9 Provisions pour risques et charges

Des provisions pour risques et charges sont constituées lorsque la Société a une obligation à l'égard d'un tiers et qu'il est probable ou certain qu'elle devra faire face à une sortie de ressources estimable au profit de ce tiers sans contrepartie. Ces provisions sont estimées par le management en prenant en considération les hypothèses les plus probables à la date d'arrêté des comptes.

Lorsque la composante temps a un effet significatif sur l'évaluation de la provision, les flux attendus de sortie de ressources sont actualisés.

2.10 Reconnaissance du chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires est relatif essentiellement à la vente des avions, des pièces de rechange et de services spécifiques après-vente.

- Le chiffre d'affaires et la marge relatifs à la vente des avions et à la vente des pièces de rechange sont reconnus à la livraison dès lors que les risques et avantages inhérents à la transaction ont été transférés à l'acheteur.

  Compte tenu de la forte implication de certaines compagnies aériennes « clients de lancement » dans le processus de développement et de production du programme A350 XWB, la société applique la méthode de comptabilisation à l'avancement pour les contrats signés avec ces compagnies.

- Le chiffre d'affaires relatif aux services spécifiques après-vente est évalué selon la méthode de l'avancement. La marge sur ces contrats en cours est reconnue à l'avancement de chaque contrat. Le pourcentage d'avancement est constitué par le rapport entre le coût encouru des travaux et services exécutés à la date de clôture et le total prévisionnel des coûts d'exécution du contrat.

La présentation en chiffre d'affaires des incidences des couvertures de change est exposée dans la note 2.6 Couverture de change.

2.11 Impôt sur les sociétés

Dans le cadre de l'Impôt sur les sociétés, la société Airbus SAS est tête d'intégration fiscale d'un groupe fiscal constitué par les sociétés filles suivantes:

Airbus Beyond
Survey Copter
Immobilière Aelis
Airbus CyberSecurity SAS
Airbus DS SLC
Navblue
Airbus Helicopters
Stormshield
Airbus UpNext
Airbus Defense and Space Holding France SAS
Airbus Transport International
Airbus Opérations
Airbus ATR SAS
Airbus Atlantic SAS
Airbus Atlantic Composites
Airbus Defence and Space SAS*
Aeropart
Airbus Développement
Airbus Protect
Testia
Star Real Estate
Airbus Invest
Airbus Mobility SAS
Projic 9
Airbus Flight Academy Europe
Airbus ExO Zero Emissions
Airbus ExO Autonomy
Airbus ExO Services
Airbus Beluga Transport (entré en 2024)

* *L'entité Matra Defense a fusionné en 2024 avec Airbus DS SAS.*

Dans le cadre de l'intégration fiscale, les charges d'impôt sont supportées par les sociétés intégrées (filiales et mère) comme en l'absence d'intégration fiscale. Cette charge est donc calculée sur leur résultat propre après imputation de tous leurs déficits antérieurs.

Les économies d'impôt réalisées par le groupe grâce aux déficits sont conservées chez la société mère et sont considérées comme un gain immédiat de l'exercice. Sur l'exercice où les filiales redeviendraient bénéficiaires, la société mère supporterait alors une charge d'impôt.

2.12 Advance Pricing Agreement US FAL

Le 20 décembre 2019, un accord bilatéral de prix de transfert (Advance Pricing Agreement) a été signé par les autorités fiscales françaises et américaines. Cet accord couvre les activités d'assemblage d'avions commerciaux (A320/A321) à Mobile en Alabama et détermine les conditions de rémunérations d'Airbus Americas Inc au titre de ces activités.

L'APA stipule que la société Airbus America Inc percevra une redevance chaque année basée sur le capital net investi par Airbus à l'usine d'assemblage de Mobile. La marge réalisée sur les avions vendus par Airbus Americas Inc est transférée à la société Airbus S.A.S.

La demande de renouvellement déposée en juin 2019 par la société pour la période de 2020 à 2024 a été acceptée le 24 mars 2020 par l'autorité compétente française et le 1er avril 2020 par l'autorité américaine. Cet accord a été signé le 23 février 2023 par les autorités compétentes.

Une demande de renouvellement pour les exercices 2025 à 2029 a été déposée en juin 2024. Les discussions sont en cours.

2.13 Advance Pricing Agreement Civil

Le 27 avril 2004, un accord préalable de prix de transfert multilatéral (Advance Pricing Agreement) a été signé par les autorités fiscales allemandes, espagnoles, françaises et britanniques. Cet accord couvre les activités communes « Common Business » d'Airbus exécutées par Airbus SAS et les quatre entités nationales « NATCOs » (Airbus Operations SAS, Airbus Operations GmbH, Airbus Operations Ltd et Airbus Operations SL). L'avion de transport militaire « A400M » est exclu de l'accord.

La méthode de prix de transfert prévoit un partage des résultats, selon laquelle ce résultat généré par l'activité « Common Business » est :

- alloué à Airbus SAS selon la méthodologie « cost plus » afin de compenser les fonctions centrales assumées par l'entité ;
- et pour la part résiduelle, partagée entre les quatre NATCOs sur la base d'une clé d'allocation, représentant leur contribution respective dans ce résultat résiduel (la clé d'allocation utilisée vise à refléter la part respective des charges de production et de développement encourus dans les quatre NATCOs).

Cet accord a été reconduit par les autorités fiscales sur les mêmes bases jusqu'à la fin de l'exercice 2019.

Conformément aux dispositions de l'accord, deux demandes de renouvellement, une pour la période 2020-2024 et une autre pour la période 2025-2029 ont été déposées auprès des quatre administrations fiscales respectivement en juin 2019 et en mai 2024. À ce jour, aucun élément n'a été identifié remettant en cause l'application de l'accord pour les exercices 2020, 2021, 2022, 2023 et 2024.

2.14 Advance Pricing Agreement (APA) A400M

Un APA spécifique au programme A400M a été signé formellement en 2013 par les quatre administrations fiscales (France, Allemagne, Espagne, Royaume-Uni). Cet accord détermine les conditions de rémunération des sociétés Airbus SAS, Airbus Operations SAS, Airbus Operations GmbH, Airbus Operations Ltd, Airbus Defence & Space GmbH et Airbus Defence & Space SAU pour les activités de développement, de production et de vente des A400M à la société AMSL, qui a pour clients différentes nations, la plupart représentées par l'OCCAR. Une structure en participation de droit espagnol (UTE) permet de partager les résultats des ventes de ces avions.

L'APA stipule que la société Airbus SAS sera compensée pour ses coûts et produits engagés au titre du programme sans prendre part au partage du résultat. Les activités de services et de supports liées au programme A400M sont couvertes par un accord interne distinct. L'allocation du résultat est basée sur les mêmes clés de répartition que celles utilisées pour l'accord industriel.

Cet accord a été reconduit par les autorités fiscales sur les mêmes bases jusqu'à la fin de l'exercice 2019.Conformément aux dispositions de l'accord, deux demandes de renouvellement, une pour la période 2020-2024 et une autre pour la période 2025-2029 ont été déposées auprès des quatre administrations fiscales respectivement en juin 2019 et en mai 2024. À ce jour, aucun élément n'a été identifié remettant en cause l'application de l'accord pour les exercices 2020, 2021, 2022, 2023 et 2024.

2.15 Accord de partage du chiffre d'affaires relatif aux activités de service et de support de l'A400M

Les sociétés Airbus SAS, Airbus Operations SAS, Airbus Operations GmbH, Airbus Operations Ltd, Airbus Defence & Space SAU et Airbus Defence & Space GmbH ont signé un accord de répartition du chiffre d'affaires relatif aux activités de services et de support de l'A400M. Cet accord définit les modalités de rémunération des sociétés concernées pour les activités réalisées depuis qu'elles ont débuté.

3. Information relatives aux poste du bilan et au compte de résultat

3.1 Etat de l'actif immobilisé

3.1.1 Immobilisations corporelles et incorporelles

(Milliers d'Euros)

	31/12/2023	31/12/2024			
		Augmentations	Transferts	Cessions	Total
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES					
Concessions, brevets, licences, marques	547 481	808	21 356	(1 866)	567 780
Immobilisations incorporelles en cours	23 988	18 061	(21 595)		20 454
	571 469	**18 869**	**(239)**	**(1 866)**	**588 233**
IMMOBILISATIONS CORPORELLES					
Terrains et aménagements de terrains	88 843		4 601	(351)	93 092
Constructions	1 618 031		41 116	(3 352)	1 655 794
Matériel et équipement	442 797	9 036	45 127	(16 477)	480 482
Matériel de transport - avions Beluga **(1)**	1 739 130	358	284 318		2 023 807
Autres immobilisations	92 381	978	10 363	(6 050)	97 673
Immobilisations en cours **(1)**	373 583	218 949	(385 286)		207 246
	4 354 765	**229 321**	**239**	**(26 231)**	**4 558 094**
TOTAL IMMOBILISATIONS	**4 926 234**	**248 190**		**(28 096)**	**5 146 328**

(1) *Les immobilisations corporelles en cours ont diminué de 300,6 millions d'euros car ils ont été mis en service en matériel de transport. Au 31 décembre 2024, 6 unités du Béluga sont en service.*

3.1.2 Amortissement et dépréciation de l'actif immobilisé

(Milliers d'Euros)

	31/12/2023	31/12/2024		
		Dotations et dépréciations	Reprises	Total
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	521 458	19 584	(1 870)	539 172
IMMOBILISATIONS CORPORELLES				
Terrains et aménagements de terrains	19 050	610	(351)	19 309
Constructions	928 057	35 769	(199)	963 627
Matériel et équipement	289 632	62 976	(7 301)	345 308
Matériel de transport - avions Beluga	491 925	43 028		534 952
Autres immobilisations	71 785	4 582	(1 936)	74 431
	1 800 449	146 966	(9 787)	1 937 628
TOTAL AMORTISSEMENTS ET DEPRECIATIONS	**2 321 907**	**166 550**	**(11 656)**	**2 476 800**

3.1.3 Immobilisations financières

(Milliers d'Euros)

		31/12/2023	31/12/2024		
		Net	Brut	Dépréciations	Net
Participations **(1)**	Note 3-A	14 737 407	16 540 186	(1 938 089)	14 602 098
Créances rattachées à participations	Note 3-B	4 678	6 426		6 426
Prêts	Note 3-C	1 600 650	1 750 085	(99 552)	1 650 534
Titres immobilisés	Note 3-D	118 124	150 356	(3 837)	146 519
		16 460 858	**18 447 054**	**(2 041 478)**	**16 405 576**

(1) *Incl. (1 839) M€ de dépréciation des participations 9268448 Canada Inc. (CanCo2) et 9268430 Canada Inc. (CanCo1)*

3.1.4 Immobilisations relatives aux filiales et participations

	Participation en %	Valeur d'inventaire au 31/12/2024
1) Filiales (capital détenu à 50% et plus)		
AIRBUS OPERATIONS SAS	100,00	6 829 477 545
AIRBUS INVEST SAS	100,00	600 376 176
AIRBUS JAPAN KK	100,00	605 512
AIRBUS CHINA Limited	100,00	95 963 036
Airbus (Tianjin) DELIVERY CENTER Ltd	100,00	10 000 000
SATAIR A/S	100,00	342 845 960
AIRBUS AMERICAS, Inc	100,00	1 079 249 790
AirBusiness Academy SAS	100,00	12 000 000
AIRBUS COLOMBIA SAS	100,00	400 000
Airbus ATR SAS	100,00	91 507 614
Airbus DEVELOPPEMENT	100,00	3 048 950
AIRBUS KOREA LIMITED	86,54	87 691
IMMOBILIÈRE AELIS	100,00	20 000
Airbus Atlantic (ex-STELIA)	100,00	1 293 442 181
Golden Valley Investment PTE. LTD.	100,00	8 706 523
SEPANG	100,00	30 110 348
Airbus UpNext	100,00	13 500 000
Aeropart	100,00	17 321 044
Canada Inc CanCo1	100,00	255 756 303
Canada Inc CanCo2	100,00	2 330 801 156
Testia SAS	100,00	10 002 396
Airbus Portugal	100,00	50 000
AIRBUS HELICOPTERS SAS	100,00	956 875 403
AIRBUS VIETNAM LIMITED	100,00	179 620
China World Aviation Leasing Co. Limited	100,00	11 913 140
AIRBUS DS HOLDING SAS	100,00	2 318 582 570
Airbus Group Rus	99,00	1 525 350
AIRBUS TRANSPORT INTERNATIONAL SNC	90,00	42 979
Airbus Protect SAS (ex-Apsys)	90,88	41 091 000
Airbus AEROASSURANCES	90,00	13 720
Airbus Beluga Transport	90,00	90 000
SEMATRA	74,46	20 207
AIRBUS MILITARY SL	69,40	2 089
AIRBUS BRASIL NEGOCIAS AEROESPACIAIS Ltda	56,07	6 436 000
ASB Aerospatiale Batteries	50,00	3 936 550
Airbus Canada Limited Partnership (ex-CSALP)	75,00	20 409 039

	Participation en %	Valeur d'inventaire au 31/12/2024
2) Participations (capital détenu à plus de 10%)		
AUCTUS	49,00	3 663 315
BOOSTAEROSPACE SAS	40,00	20 000
AD Holding	33,33	117 382 229
Aerospace Technology Park S.A.	30,00	2 500 000
BYBLOS	25,00	1 062 966
SECBAT - Ste Europeenne de Construction de l'Avion Breguet	24,95	17 902
Airbus Singapore Pte Ltd	23,38	5 327 837
CERFACS	13,11	83 848
Airbus Group India Private Limited	11,46	3 057 824
ODAS	10,00	2 999 668
3) Autres participations		
Autres participations		17 680 828
TOTAL		**16 540 186 309**

(milliers Euros sauf mention contraire)

	Pays	Capital social (1)	Quote part du capital détenu	Valeur comptable des titres de participation		Chiffres d'affaires hors taxes du dernier exercice (2023)	Bénéfice ou perte du dernier exercice (2023)	Dividendes encaissés au cours de l'exercice 2024
				Brut	Net			
FILIALES ET PARTICIPATIONS								
AIRBUS OPERATIONS SAS 31060 Toulouse	France	1 010 320	100%	6 829 478	6 829 478	11 861 451	11 054 332	1 054 331
AIRBUS Defence & Space SAS (2) 31402 Toulouse	France	48 417	100%	2 318 583	2 318 583	2 213 843	(675 665)	0
9268448 CANADA INC (CanCo2)	Canada	milliers USD 3 061 868	100%	2 330 801	740 343	milliers USD 0	milliers USD (379 033)	0
Airbus Atlantic (ex STELIA) 17300 Rochefort	France	291 280	100%	1 293 442	1 293 442	4 270 328	(132 319)	0
AIRBUS AMERICAS, Inc Herndon, Virginia 20171 USA	USA	milliers USD 925 037	100%	1 079 250	1 079 250	milliers USD 2 771 912	milliers USD 84 842	0
AIRBUS INVEST SAS 31700 Blagnac	France	602 525	100%	600 376	600 376	0	278 255	377 000
AIRBUS HELICOPTERS SAS 93440 Dugny	France	586 212	100%	956 875	956 875	4 161 000	2 758 000	386 696
SATAIR DK-2770 Kastrup, Denmark	Danemark	milliers USD 13 138	100%	342 846	342 846	milliers USD 640 128	milliers USD 42 441	19 037

	Pays	Capital social (1)	Quote part du capital détenu	Valeur comptable des titres de participation		Chiffres d'affaires hors taxes du dernier exercice (2023)	Bénéfice ou perte du dernier exercice (2023)	Dividendes encaissés au cours de l'exercice 2023
				Brut	Net			
9268430 CANADA INC (CanCo1)	Canada	milliers USD 849 474	100%	255 756	7 204	USD 0	milliers USD (55 966)	0
AIRBUS CHINA Limited Duddell Street Central, Hong Kong	Chine	milliers CNY 1 303 253	100%	95 963	95 963	milliers CNY 20 779	milliers CNY 35 363	0
Airbus ATR	France	30 528	100%	91 507	91 507	107 044	420	0
Airbus Protect SAS	France	825	91%	41 091	41 091	191 712	14 340	6 513
AD holding	France	326 147	33%	117 382	117 382	634	901	0
Autres participations				186 836	87 758			
SOUS-TOTAL FILIALES				**16 540 186**	**14 602 098**			

(1) Capital social au 31/12/2024

3.1.5 Créances rattachées à des participations

(Milliers d'Euros)

	31/12/2024	A moins de 1 an	A plus de 1 an	31/12/2023
Créances rattachées à des participations	6 426		6 426	4 678
	6 426		**6 426**	**4 678**

3.1.6 Prêts

(Milliers d'Euros)

	31/12/2024	A moins de 1 an	A plus de 1 an	31/12/2023
AIRBUS OPERATIONS SAS	1 659 599	57 712	1 601 887	1 630 614
DIVERS	90 486		90 486	107 839
Depréciation	(99 552)		(99 552)	(137 802)
	1 650 534	**57 712**	**1 592 822**	**1 600 650**

3.1.7 Titres immobilisés

(Milliers d'Euros)

	31/12/2024	A moins de 1 an	A plus de 1 an	31/12/2023
FCPR AEROFUND	40 290		40 290	40 290
AAP Compartiment	88 624	22 968	65 656	75 632
Orion Lanza Jet	9 149	9 149		
DIVERS	12 293	5 023	7 270	6 039
Dépréciation	(3 837)		(3 837)	(3 837)
	146 519	**37 140**	**109 379**	**118 124**

3.2 Actif circulant

3.2.1 Etat des stocks

(Milliers d'Euros)

	31/12/2024			31/12/2023
	Brut	**Dépréciations**	**Net**	**Net**
Matières premières et approvisionnements	-		-	
En cours de production	13 520 906	(101 390)	13 419 515	14 049 758
Produits finis	729 708	(243 352)	486 356	146 099
Marchandises / rechanges	1 183 508	(267 440)	916 068	775 818
	15 434 121	**(612 182)**	**14 821 939**	**14 971 675**

3.2.2 Etat des échéances des créances à la date de clôture

(Milliers d'Euros)

	31/12/2024	A moins de 1 an	A plus de 1 an	31/12/2023
Fournisseurs - Avances et acomptes versés sur commandes	**4 029 517**	**540 980**	**3 488 537**	**3 813 430**
Créances d'exploitation				
Créances clients	1 453 503	1 453 503		972 899
Créances clients - Factures à émettre **(1)**	291 108	291 108		276 207
Créances clients - Effets de commerce	56 921	56 921		65 580
	1 801 533	**1 801 533**		**1 314 686**
Créances diverses				
Créances groupe et comptes rattachés	701 263	701 263		628 470
Autres créances diverses				
TVA	295 106	295 106		369 144
Etat - Impôt sur les sociétés	8 750	8 750		89 246
Autres créances	674 689	155 417	519 272	465 093
	978 545	**459 273**	**519 272**	**923 483**
Total créances diverses	**1 679 808**	**1 160 536**	**519 272**	**1 551 953**
TOTAL CREANCES	**7 510 858**	**3 503 049**	**4 007 809**	**6 680 069**

(1) 142 M€ lié à l'activité service après-vente.

3.2.3 Provisions pour dépréciation d'actifs

(Milliers d'Euros)

	31/12/2023	Transferts	Dotations	Reprises (provisions utilisées)	Reprises (provisions non utilisées)	31/12/2024
Dépréciation série divers **(3)**	-		-	-		-
Dépréciation des encours **(1)**	86 254		79 615	(59 366)	(5 113)	101 390
Dépréciation autres	486 475		68 036	(311 158)		243 352
SERIES	**572 728**		**147 651**	**(370 524)**	**(5 113)**	**344 743**
Dépréciation créance clients **(3)**	171 186		11 645	(9 528)	-	173 303
SUPPORT	**171 186**		**11 645**	**(9 528)**	-	**173 303**
Dépréciation stock pièces dét.	274 948		1 789	-	(9 296)	267 440
SUPPORT HAMBOURG	**274 948**		**1 789**	**-**	**(9 296)**	**267 440**
Dépréciation des prêts	137 802		9 076	(47 326)		99 552
Dépréciation des disponibilités	121		-	-		121
Dépréciation des immo. Financières **(2)**	1 099 048		843 070	(192)		1 941 926
Dépréciation créances diverses **(3)**	55 209		2 891	(6 813)		51 287
RISQUES DIVERS	**1 292 181**		**855 037**	**(54 332)**		**2 092 886**
TOTAL P° POUR DEPRECIATION D'ACTIFS	**2 311 042**		**1 016 121**	**(434 383)**	**(14 409)**	**2 878 371**

(1) Les variations des dépréciations des encours s'expliquent principalement par une dotation de 79M€ suite à une réévaluation de la valeur des encours avions, et des reprises suite à des livraisons pour 58M€.

(2) La dotation pour dépréciations des immobilisations inclut 843M€ relatifs aux participations 9268448 Canada Inc. (CanCo2) et 9268430 Canada Inc. (CanCo1).

(3) Les dépréciations sur séries diverses et les dépréciations des créances diverses ont été réaffectées en partie aux dépréciations des créances clients, dans un souci de simplification.

3.2.4 Précisions sur d'autres créances significatives

Charges constatées d'avance

(Milliers d'Euros)

	31/12/2024			31/12/2023
	A moins de 1 an	A plus de 1 an	Total	
Charges constatées d'avance				
Avoirs émis en avance - Sur avions	410 413	2 268 394	2 678 807	2 436 085
Avoirs émis d'avance (autres)				
Charges constatées d'avance avions **(1)**	89 288	473 483	562 771	591 412
Charges constatées d'avance (autres)	69 306	78 292	147 598	65 883
TOTAL	**569 007**	**2 820 169**	**3 389 176**	**3 093 380**

(1) Frais commerciaux

Ecart de conversion actifs

(Milliers d'Euros)

	31/12/2024	31/12/2023
- Prêts / emprunts		156
- Clients	152 289	79 163
- Fournisseurs	90 336	40 598
- Autres	6 415	4 344
TOTAL	**249 040**	**124 261**

3.3 Capitaux propres

3.3.1 Capital social

	Nombre	%	Valeur nominale
1. AIRBUS S.E.	3 392 711	94,73%	1 Euro
2. Airbus Defence and Space SAU	188 625	5,27%	1 Euro

Note : Toutes les actions sont des actions ordinaires

3.3.2 Variation des capitaux propres

(Milliers d'Euros)

	31/12/2023	Affectation résultat	Dividendes versés	Provisions règlementées	Reprises de l'exercice	Capital social	Résultat 2024	31/12/2024
Capital social	3 581							3 581
Prime d'émission-prime d'apport-prime de fusion	254 488		(26 380)					228 108
Reserves	1 116 030		(1 115 545)					485
Boni de fusion	13 228							13 228
Report à nouveau	1 425 319		(1 425 319)					
Résultat de l'exercice	1 289 016	()	(1 289 016)				2 206 027	2 206 027
	4 101 663		(3 856 260)				2 206 027	2 451 430
Provisions réglementées	1 239 380			315 972	(42 995)			1 512 357
TOTAL	5 341 043		(3 856 260)	315 972	(42 995)		2 206 027	3 963 786

3.4 Etat des échéances des dettes à la date de clôture

(Milliers d'Euros)

	31/12/2024	A moins de 1 an	Entre 1 et 5 ans	A plus de 5 ans	31/12/2023
Dettes financières					
Emprunts	1 764 290	57 712	687 224	1 019 353	1 688 866
Dépôts et cautionnements reçus	5 154			5 154	
Total dettes financières	**1 769 444**	**57 712**	**687 224**	**1 024 508**	**1 688 866**
Comptes courants	**195 657**	**195 657**			**213 259**
Avances et acomptes reçus					
Avances et acomptes reçus	41 281 331	13 768 916	15 133 982	12 378 432	37 687 139
Avances reçues - effets	56 921	56 921			65 580
Total avances et acomptes reçus	**41 338 252**	**13 825 837**	**15 133 982**	**12 378 432**	**37 752 719**
Dettes d'exploitation					
Dettes fournisseurs - factures	5 855 291	5 896 072	644 064	(684 845)	6 979 249
Dettes fournisseurs - charges à payer	5 421 940	5 368 024	(66 164)	120 080	4 279 391
Dettes fournisseurs - effets à payer					
Total dettes d'exploitation	**11 277 231**	**11 264 096**	**577 901**	**(564 765)**	**11 258 640**
Dettes diverses					
Dettes fiscales et sociales					
Personnel	377	377			(216)
Personnel - charges à payer	342 879	342 879			320 029
TVA	173 857	173 857			135 001
Etat, impôt sur les sociétés					
Autres taxes	13 826	13 826			13 842
Autres taxes - charges à payer	152 458	152 458			134 345
Dettes groupe					
Autres dettes diverses	810 300	597 537	212 764		734 263
Total dettes diverses	**1 493 699**	**1 280 935**	**212 764**		**1 337 263**
TOTAL DETTES	**56 074 282**	**26 624 237**	**16 611 871**	**12 838 175**	**52 250 746**

3.5 Passifs et provisions

(Milliers d'Euros)

	Réf	31/12/2023	Transferts	Dotations	Reprises (provisions utilisées)	Reprises (provisions non utilisées)	31/12/2024
Provision DMC A400M	3.5.2	68 273		5 441	(9 380)		64 333
Provision pour pertes sur contrats de vente	3.5.2	116 163		85 284	(31 206)		170 241
Provision pour garanties liées aux valeurs résiduelles des avions	3.5.2	128 383		8 168	(9 165)	-	127 386
Provision pour prestations à fournir **(1)**	3.5.2	692 250	(9 517)	240 712	(201 432)	(158 518)	563 495
Autres provisions pour risques series	3.5.2	380 377	8 409	89 570	(139 940)	-	338 416
Total provisions pour risques séries		**1 385 445**	**(1 108)**	**429 176**	**(391 123)**	**(158 518)**	**1 263 872**
Provision pour risques support après vente	3.5.3	**368 841**		**17 380**	**(22 982)**	**(39 991)**	**323 249**
Provision pour charges de personnel	3.5.4	345 255		46 925	(44 022)		348 159
Provision pour risques		9 006		5 592	(4 172)		10 426
Total provisions pour risques et charges personnel		**354 262**		**52 517**	**(48 193)**	**-**	**358 585**
Provision pour pertes de change latentes		124 261		124 934	(156)		249 040
Provision pour risques financiers		28 601		1 555	-		30 155
Provisions pour risques pour litiges et risques divers **(2)**	3.5.1	32 175		6 661	(3 413)	(10 553)	24 870
Autres provision diverse		-		24 064	-	-	24 064
Total provision pour risques divers		**185 036**		**157 214**	**(3 569)**	**(10 553)**	**328 129**
Provision pour remise en état		-		**3 800**			**3 800**
Provisions exceptionnelles		**28 726**	**1 108**	**23 700**	**(13 142)**		**40 392**
Provisions pour risques et charges		**2 322 311**	**0**	**683 788**	**(479 009)**	**(209 062)**	**2 318 028**

(1) Les variations des Provisions pour prestation à fournir et autres provisions pour risques séries s'expliquent notamment par la révision en cours d'année de l'évaluation des travaux à réaliser sur des avions livrés.

(2) La reprise sur le compte de provisions risques divers est essentiellement liée aux business partners

3.5.1 Provisions pour litiges

Les provisions pour litiges sont enregistrées à la suite d'actions légales, d'enquêtes gouvernementales et autres plaintes déposées contre la Société qui font référence à des événements passés. Elles sont estimées par la direction lorsque la sortie de ressources apparaît probable et que l'obligation est estimable.

3.5.2 Provisions séries

Provision DMC

Airbus Military SL, filiale d'Airbus SAS, a un contrat avec plusieurs nations, représentées par l'OCCAR, pour la conception, le développement, la fabrication et la livraison de 170 avions A400M.

Dans ce cadre, Airbus Military SL a conclu des accords avec des partenaires industriels, parmi lesquels Airbus SAS. Airbus Military SL a également délégué à Airbus SAS la gestion du développement de l'ensemble du programme ainsi que certains risques afférents à travers le contrat DMC (Development Management Contract), pour lequel Airbus SAS a été rémunérée.

Ce contrat est inclus dans l'APA A400M (voir la note 2.15) qui prévoit que les coûts et revenus cumulatifs relatifs à ce contrat à fin 2012 sont transférés à l'UTE (une structure de participation relevant du droit espagnol) au fur et à mesure de la livraison des avions. Les coûts encourus et revenus perçus à partir de 2013 au titre de ce contrat sont transférés à l'UTE au cours du même exercice. La provision DMC est reprise au même rythme que les coûts et revenus antérieurs à 2012 et transférés à l'UTE.

Pour la phase de production de l'A400M, le management du programme a été délégué par Airbus Military SL à Airbus Defence & Space SAU à travers le contrat PMC (« Programme Management Contract ») effectif depuis janvier 2014.

Provisions pour perte sur contrats de vente

Les commandes pouvant donner lieu à la constitution de provisions pour pertes, sont celles enregistrées en carnet au 31 décembre, c'est-à-dire celles pour lesquelles, à cette date, un contrat a été signé et un acompte significatif encaissé. Les pertes probables sur l'ensemble du contrat concerné, dès lors qu'elles sont connues, font l'objet de provisions pour risques.

Les pertes sur contrat sont identifiées en suivant la progression du programme et en mettant à jour l'estimation des coûts du contrat. L'étendue des hypothèses, jugements et estimations retenus varie en fonction de la taille des contrats et des programmes correspondants. En particulier, le démarrage de nouveaux programmes induit un niveau accru d'estimations et de jugements relatifs aux prévisions de développement, de production et de certification, ainsi qu'aux prévisions de coûts.

Ces estimations et jugements sont sujets à modification en fonction de la disponibilité de nouvelles informations, au fur et à mesure de l'avancement des contrats et des programmes.

La part de perte pondérée par le pourcentage d'avancement des travaux est comptabilisée en dépréciation des encours.

Les flux dollars inclus dans les provisions pour perte sur contrats de ventes sont convertis aux taux spot de la clôture.

Provision pour garanties liées aux valeurs résiduelles des avions

Les garanties de valeurs résiduelles des avions consenties par Airbus SAS depuis 2006 sont enregistrées en provisions pour risques. Les engagements d'Airbus SAS envers les compagnies aériennes sont présentés en note 14 D. Les paramètres du modèle d'évaluation du risque sur ces provisions sont révisés chaque année pour être en ligne avec les conditions actuelles de marché et la probabilité d'exercice de ces engagements.

Provisions pour prestations à fournir et autres provisions pour risques séries

Les travaux, consécutifs à une vente, que l'entreprise devra réaliser pour respecter ses engagements, sont provisionnés dès l'exercice de comptabilisation de la vente lorsque leur montant peut être déterminé avec une assurance raisonnable.

3.5.3 Provisions pour risques support après-vente

Une provision pour garantie est constituée pour la part des coûts de modification ou de maintenance après-vente qu'Airbus doit couvrir contractuellement. La provision n'est constituée que pour les avions livrés. Le cas échéant, le coût de la garantie est retenu dans l'estimation des pertes sur contrats.

De plus, pour des modifications ou la résolution de problèmes techniques connus au titre desquelles Airbus a une obligation, une provision pour risque spécifique est comptabilisée. Elle est constituée sur la base des coûts prévisionnels, pour les avions déjà livrés.

Les flux dollars inclus dans les provisions pour perte sur contrats de ventes sont convertis aux taux spot de la clôture.

3.5.4 Provisions pour engagements de retraite

La dette actuarielle relative aux indemnités de départ en retraite des personnels de la Société et aux médailles du travail a été évaluée par un cabinet d'actuaire à 434 363 199 euros à partir d'hypothèses actuarielles mises à jour fin 2024. Ces engagements sont provisionnés à hauteur de 333 993 991 euros dans les comptes au 31 décembre 2024 dont provision retraites à hauteur de 305 343 697 euros et provision médaille du travail à hauteur de 28 650 294 euros .

La part des engagements de retraite non provisionnés au 31 décembre 2024, soit 100 369 208 euros, sera enregistrée sur la durée d'activité moyenne résiduelle prévisionnelle au sein de la société conformément à la méthode 1 (méthode dite du corridor) de la recommandation n°2013-R.02 de l'ANC.

	31.12.2023	fonds de pension	dotations "coûts de services"	dotations "coût d'intérêts"	dotation "Amortissement des gains actuariels"	Reprises (provisions utilisées)	Reprises (provisions non utilisées)	31.12.2024
Provisions pour retraite	290,747,332		24,498,136	9,422,127	3,162,632	-14,176,982	-8,309,547	305,343,697

Les principales hypothèses utilisées pour l'évaluation de la dette actuarielle à fin 2024 sont les suivantes :

- Taux actualisation 3.5 %

- Taux de revalorisation des salaires 2.70%

- Age de départ à la retraite entre 62 et 67 ans, selon les catégories et l'âge

- Table de mortalité INSEE TD/TV 2018-2020

Concernant la provision pour médailles du travail (28 650 294 euros) elle est calculée au fur et à mesure du temps de présence des salariés, en fonction de la probabilité que les salariés atteignent l'ancienneté requise pour l'octroi d'une médaille et prenant en compte les gratifications qui risquent d'être versées pour toute la période de travail.

3.6 Autres passifs

Produits constatés d'avance

(Milliers d'Euros)

	31/12/2024			31/12/2023
	A moins de 1 an	**A plus de 1 an**	**Total**	
Avions et customers services **(1)**	545 168	161 597	706 765	357 121
Autres	5 706	46 164	51 869	52 068
TOTAL	**550 874**	**207 760**	**758 634**	**409 190**

(1) Dont 280M€ de PCA en lien avec l'activité services après-vente à moins d'un an au 31.12.2024 contre 163M€ à moins d'un an au 31.12.2023 et sur l'activité avion 264M€ contre 28M€ au 31.12.2023.

Ecarts de conversion passifs

(Milliers d'Euros)

	31/12/2024	31/12/2023
- Prêts / emprunts	10 686	13 893
- Clients	110 660	76 987
- Fournisseurs	57 957	65 674
- Autres	34 536	28 166
TOTAL	**213 838**	**184 720**

3.7 Compte de résultat

3.7.1 Ventilation du chiffre d'affaires

Chiffre d'affaires par activité *(Milliers d'Euros)*

	31/12/2024	31/12/2023
Pièces détachées	1 757 271	1 487 102
Ventes de marchandises	**1 757 271**	**1 487 102**
Avions neufs	51 831 706	49 514 941
Avions de deuxième main	190 056	70 472
Autres services	2 025 267	1 641 965
Marge SAS / SEP	20 138	19 746
Autres	1 588 420	1 351 965
Production vendue	**55 655 586**	**52 599 089**
Etudes	(63)	**93**
TOTAL	**57 412 795**	**54 086 284**

Chiffre d'activité par zone géographique (*) *(Milliers d'Euros)*

	31/12/2024	31/12/2023
Europe géographique (incl. France et Dom-Tom)	30 268 723	28 680 414
Amérique Latine	681 108	565 783
Etats Unis - Canada	11 154 413	8 188 017
Asie géographique	14 023 314	15 734 580
Reste du monde	1 285 236	917 490
TOTAL	**57 412 795**	**54 086 284**

* Les revenus sont alloués par zone géographique de facturation

3.7.2 Résultat exceptionnel

(Milliers d'Euros)

	31/12/2024	31/12/2023
Charges exceptionnelles	**393 520**	**461 958**
Pénalités et amendes fiscales	600	217
Créances devenues irrécouvrables dans l'exercice		
Charges exceptionnelles sur activité séries		
Charges exceptionnelles sur opérations de gestion - autres	39 693	111 194
Charges exceptionnelles sur opérations financières		
Valeurs nettes comptables des éléments actifs cédés	16 272	10 452
Dotations amortissements exceptionnels		
Dotations amortissements dérogatoires	315 972	296 731
Dotations provisions pour risques series		
Dotations provisions pour risques et charges exceptionnels (Note 10)	17 363	42 623
Dotations provisions pour dépréciations exceptionnelles	3 620	741
Autres charges exceptionnelles		
Produits exceptionnels	**86 627**	**143 398**
Produits exceptionnels sur opérations de gestion - autres	12 377	7 190
Quote-part de subvention d'investissement viré au résultat		
Produits des cessions d'éléments d'actif	18 113	2 967
Reprises amortissements exceptionnels		
Reprises amortissements dérogatoires	42 995	26 848
Reprises de provisions pour risques series		
Reprises de provisions pour investissements		
Reprises de provisions exceptionnelles (Note 10)	13 142	106 084
Reprise provisions pour dépréciations exceptionnelles		
Transfert de charges		
Autres produits exceptionnels		309
RESULTAT EXCEPTIONNEL	**(306 893)**	**(318 560)**

4. Autres informations

4.1 Consolidation

Conformément à l'article L 233-17 du Code de Commerce, Airbus SAS est exemptée, en tant que mère de sous-groupe, d'établir des comptes consolidés et un rapport sur la gestion du groupe. En effet, les comptes individuels de la Société, ainsi que ceux des sociétés qu'elle contrôle et sur lesquelles elle exerce une influence notable, sont intégrés globalement dans les comptes consolidés de la société Airbus SE.

Airbus SAS est consolidée dans les états financiers d'Airbus SE, société européenne dont le siège est à Amsterdam, Pays-Bas, Mendelweg 30, 2333 CS Leiden.

Les comptes consolidés de la société Airbus SE sont disponibles sur le site internet d'Airbus et leur traduction en français est mise à disposition des actionnaires d'Airbus SAS.

4.2 Transaction avec les parties liées

Aucune transaction avec les parties liées présentant une importance significative et non conclue à des conditions normales de marché n'est intervenue au cours de l'exercice.

4.3 Engagements hors bilan

- **Ventes à terme de devises**

A - Vente à terme de devises

A - 1 Opérations sur instrument financiers à terme : encours notionnels et juste valeur

(en milliers d'euros)	**Opération de couverture**	**Opérations autres que de couverture**	**Total notionnels**	**Juste valeur**
Contrats à terme de change:				
Achats à terme	-12 307 215	-812 879	-13 120 094	982 759
Ventes à terme	63 146 116	762 345	63 908 461	-5 085 898
Total	**50 838 901**	**-50 534**	**50 788 367**	**-4 103 140**

A - 2 Opérations sur instrument financiers à terme : encours notionnels par durée résiduelle

(en milliers d'euros)	**< 1 an**	**1 à 5 ans**	**> 5 ans**	**Total**
Contrats à terme de change	17 563 411	33 352 429	-127 473	50 788 367

A - 3 Embedded Derivative : encours notionnels, encours notionnels par durée résiduelle et juste valeur

(en milliers d'euros)	**Opération de couverture**	**Opérations autres que de couverture**	**Total notionnels**	**< 1 an**	**1 à 5 ans**	**> 5 ans**	**Juste valeur**
Contrats à terme de change:							
Ventes à terme	301 168	0	301 168	51 699	234 233	15 236	-25 589

Le montant des couvertures débouclées en 2024 est comptabilisé en résultat d'exploitation (chiffre d'affaires) et s'élève à (2 049) millions d'euros (charge) contre (2 217) millions d'euros au titre de l'exercice 2023.

- **<u>Garanties</u>**

B - 1 : Garanties dont bénéficie Airbus SAS

	31/12/2024							
	Milliers de EUR	***Milliers de QAR***	***Milliers de SGD***	***Milliers de USD***	***Milliers de GBP***	***Milliers de CAD***	***Milliers de COP***	***Milliers de THB***
- Garantie de location	10 719					418		2 878
- Garantie de performance	25 755	1 277	961	10 592			2 394 813	
- Garantie de soumission				108				
- Garantie des facilités de crédit	5 000							
- Garantie douanière	24 137				150			
- Garantie sur restitution d'acomptes	78 361			654 810			2 079 000	
- Autres types de garantie	28 907			70 863				
- Garantie fiscale	1 000							
	173 879	**1 277**	**961**	**736 374**	**150**	**418**	**4 473 813**	**2 878**

B - 2 : Garanties accordées par Airbus SAS

	31/12/2024			
	Milliers de EUR	***Milliers de GBP***	***Milliers de USD***	***Milliers de CAD***
- Garantie de location	430		8 218	
- Garantie de performance	1 535 000	7 761	3 500	
- Garantie des facilités de crédit				9 525
- Autres types de garantie			9 775	
	1 535 430	**7 761**	**21 493**	**9 525**

- **<u>Engagements financiers dans le cadre des locations d'avions (GRP)</u>**

- Garanties de valeur résiduelle d'avions (AVG / RVG)

(Millions de dollars)

	31/12/2024	31/12/2023
- Engagements financiers dans le cadre de locations d'avions (GRP)	0	0
- Garanties de valeur résiduelle d'avions (AVG / RVG)	161	177
Total	**161**	**177**

4.4 Fiscalité

4.4.1 Autres points fiscaux

Le contrôle fiscal sur place portant sur les exercices 2019 et 2020 est terminé. La société a reçu une proposition de rectification complémentaire fin 2023 au titre de l'exercice 2020. La société a constitué les provisions correspondantes.

Un contrôle fiscal portant sur les exercices 2021 et 2022 est actuellement en cours. Une proposition de rectification a été reçue au titre de l'exercice 2021. Les rectifications proposées étant peu significatives, aucune provision n'a été comptabilisée.

4.4.2 Situation fiscale

La société AIRBUS SAS est, dans le cadre de l'impôt, tête d'intégration fiscale du groupe fiscal

Impôt sur les bénéfices	**31/12/2024**	**31/12/2023**
Produits d'impôts		
Crédit impôt famille	500	500
Crédit impôt recherche	2 269	1 987
Produits d'intégration fiscale	578 874	326 883
Réduction impôts - Dons mécénat	3 261	2 147
Restitution d'impôts	8	7 204
Charges d'impôts	(808 588)	(419 786)
TOTAL	**(223 676)**	**(81 065)**

Impôt sur les bénéfices supporté en l'absence d'intégration	**31/12/2024**	**31/12/2023**
Airbus SAS (fille)		
Impôt sur les Sociétés	(403 384)	(163 695)
Crédit impôt famille	500	500
Crédit impôt recherche	2 269	1 987
Réduction impôts - Dons mécénat	3 261	2 147
TOTAL	**(397 354)**	**(159 062)**

Il n'y a pas de déficit reportable ni pour l'exercice 2024 ni pour l'exercice 2023

Accroissement et allègement de la dette future d'impôt	31/12/2024	31/12/2023
Différences temporaires générant un actif d'impôt	**89 278**	**31 603**
Provisions non déductibles	15 218	(39 889)
Ecarts de conversion	30 936	27 777
Organic	1 903	1 584
Autres	41 220	42 132
Différences temporaires générant un passif d'impôt	**25 995**	**34 636**
Ecarts de conversion	24 411	33 411
Organic	1 584	1 225
TOTAL	**63 283**	**(3 033)**

4.5 Effectif moyen

	2024	2023
Non Cadres	540	697
Cadres	9 528	9 040
TOTAL	**10 068**	**9 737**

Les chiffres proviennent de la DSN (Déclaration Sociale Nominative) servant de base au calcul des différentes taxes liées au personnel (taxe d'apprentissage, formation professionnelle, effort construction, …).

5. Evénements post-clôture

Changements au niveau de la gouvernance

Par décision du 14 mars 2025, le Président de la Société a, conformément aux statuts, pris acte de la démission de John Harrison en qualité de directeur général, effective à compter du 15 mars 2025.

Par décision du 1er avril 2025, le Président de la Société a, conformément aux statuts, pris acte de la démission de Thierry Baril en qualité de directeur général, effective à compter du 1er avril 2025 et a nommé Carmen-Maja Rex en qualité de directeur général avec prise d'effet à la même date et pour une durée indéterminée.

Droits de douane

Le 2 avril 2025, les États-Unis ont annoncé une hausse des droits de douane ayant des répercussions importantes sur le commerce mondial. Depuis le 2 avril 2025, l'environnement tarifaire mondial est incertain en termes de mise en œuvre, de périmètre et de durée, ce qui rend prématuré une quantification de l'impact. Dans le cadre actuel, l'exposition financière directe d'Airbus est principalement due à l'augmentation des coûts des sous-ensembles importés dans les chaînes d'assemblage final situées aux États-Unis et en Chine. Tout en progressant dans son évaluation, Airbus identifie les moyens pour s'adapter et atténuer l'impact. Airbus s'appuie sur des mécanismes réglementaires, son organisation industrielle, notamment en optimisant les flux logistiques, ainsi que sur son carnet de commandes solide et diversifié. En ce qui concerne l'impact indirect des droits de douane, Airbus surveille de près et de manière proactive la façon dont ils pourraient potentiellement affecter le trafic aérien, les clients et sa chaîne d'approvisionnement au fil du temps.

Spirit

Le 28 avril 2025, le groupe Airbus a conclu un accord définitif avec Spirit AeroSystems pour l'acquisition d'actifs industriels dédiés à ses programmes d'avions commerciaux. Dans le cadre de cet accord, le groupe Airbus prendra possession des actifs suivants de Spirit AeroSystems : le site de Kinston, en Caroline du Nord (sections de fuselage A350); le site de St. Nazaire, en France (sections de fuselage A350); le site de Casablanca, au Maroc (composants A321 et A220); la production de pylônes A220 à Wichita, au Kansas, aux États-Unis; la production d'ailes A220 à Belfast, en Irlande du Nord; et la production du fuselage central de l'A220 à Belfast, en Irlande du Nord, à moins que Spirit AeroSystems n'identifie un acheteur approprié pour la partie du site où ces activités sont situées.
Le groupe Airbus va également acquérir la production de sous-ensembles d'ailes pour les A320 et A350 à Prestwick, en Écosse. Spirit AeroSystems a l'intention de vendre le site de Subang, en Malaisie, à une tierce partie.
Ces acquisitions seront réalisées par certaines filiales d'Airbus SAS. Aucun impact sur les comptes 2024 d'Airbus SAS n'a été identifié.

Avec cette opération, le groupe Airbus vise à assurer la stabilité de l'approvisionnement pour ses programmes d'avions commerciaux grâce à une approche long terme, tant sur le plan opérationnel que financier, pour les principaux sous-ensembles.
La finalisation de l'acquisition et le transfert officiel des activités sont prévus pour le troisième trimestre 2025, sous réserve des approbations réglementaires et autres autorisations habituelles.

KPMG S.A.
Tour EQHO
2 Avenue Gambetta
CS 60055
92066 Paris La Défense Cedex

ERNST & YOUNG et Autres
Tour First
TSA 14444
92037 Pairs-La Défense cedex

Airbus S.A.S.

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

Exercice clos le 31 décembre 2024
Airbus S.A.S.
2, Rond-Point Emile Dewoitine 31700 BLAGNAC CEDEX

KPMG S.A.
Tour EQHO
2 Avenue Gambetta
CS 60055
92066 Paris La Défense Cedex

ERNST & YOUNG et Autres
Tour First
TSA 14444
92037 Pairs-La Défense cedex

Airbus S.A.S.

2, Rond-Point Emile Dewoitine 31700 BLAGNAC CEDEX

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels

Exercice clos le 31 décembre 2024

À la collectivité des associés de la société Airbus S.A.S.,

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par la collectivité des associés, nous avons effectué l'audit des comptes annuels de la société Airbus S.A.S. relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2024, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

Fondement de l'opinion

Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie "Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels" du présent rapport.

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le Code de commerce et par le Code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes, sur la période du 1er janvier 2024 à la date d'émission de notre rapport.

Observations

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les points exposés dans les notes suivantes de l'annexe des comptes annuels :

- Le paragraphe 2.13 « Advance Pricing Agreement Civil » précise que cet accord de prix de transfert multilatéral a fait l'objet de deux demandes de renouvellement auprès des quatre administrations fiscales concernées pour les périodes fiscales de 2020 à 2024 et de 2025 à 2029, respectivement en juin 2019 et mai 2024, et qu'aucun élément n'a été identifié par la société pouvant remettre en cause l'application de l'accord pour les exercices 2020, 2021, 2022, 2023 et 2024.
- Le paragraphe 2.14 « Advance Pricing Agreement (APA) A400M » précise que cet accord sur les conditions de rémunération pour les activités de développement, de production et de vente des A400M a fait l'objet de deux demandes de renouvellement auprès des quatre administrations fiscales concernées pour les périodes fiscales de 2020 à 2024 et de 2025 à 2029, respectivement en juin 2019 et mai 2024, et qu'aucun élément n'a été identifié par la société pouvant remettre en cause l'application de l'accord pour les exercices 2020, 2021, 2022, 2023 et 2024.

Justification des appréciations

En application des dispositions des articles L.821-53 et R.821-180 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les appréciations suivantes qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importantes pour l'audit des comptes annuels de l'exercice.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes annuels pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes annuels pris isolément.

Règle et principes comptables

La partie 2 « Principes et méthodes comptables » de l'annexe aux comptes annuels expose les règles et les méthodes comptables relatives notamment aux immobilisations financières, telles que décrites dans le paragraphe 2.2.

Dans le cadre de notre appréciation des principes comptables suivis par votre société, nous avons vérifié le caractère approprié des méthodes comptables visées ci-dessus et des informations fournies dans ces notes de l'annexe aux comptes annuels, et nous avons apprécié leur correcte application.

Estimations comptables

Votre société constitue des provisions pour risques et charges concernant des litiges, des pertes probables sur contrats de ventes et sur des obligations de support après-vente, telles que décrites dans le paragraphe 2.9 et dans la note 3.5 de l'annexe aux comptes annuels.

Nos travaux ont consisté à apprécier les données ainsi que les hypothèses sur lesquelles se fondent ces estimations, à revoir les calculs effectués par votre société et à examiner les procédures d'approbation de ces estimations par la Direction.

S'agissant des litiges, nous avons vérifié que les éléments ainsi que les incertitudes éventuelles identifiés à l'occasion des procédures de recensement et d'identification mises en œuvre par votre société étaient décrits de façon appropriée dans la note 3.5.1 de l'annexe aux comptes annuels.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du Président et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés aux associés.

Nous attestons de la sincérité et de la concordance avec les comptes annuels des informations relatives aux délais de paiement mentionnées à l'article D.441-6 du Code de commerce.

En application de la loi, nous nous sommes assurés que les diverses informations relatives aux prises de participation et de contrôle vous ont été communiquées dans le rapport de gestion.

Responsabilités de la Direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes annuels

Il appartient à la Direction d'établir des comptes annuels présentant une image fidèle conformément aux règles et principes comptables français ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes annuels, il incombe à la Direction d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider la société ou de cesser son activité.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le Président.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes annuels. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L.821-55 du Code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes annuels comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la Direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes annuels ;
- il apprécie le caractère approprié de l'application par la Direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes annuels au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;
- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes annuels et évalue si les comptes annuels reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle.

Paris La Défense, le 30 avril 2025

KPMG S.A.	ERNST & YOUNG et autres
Camille Mouysset	Thomas Bessineau
Associée	Associé

AIRBUS

Société par Actions Simplifiée
Au capital de 3.581.336 Euros
Siège social : 2, rond-point Emile Dewoitine
31700 Blagnac
RCS Toulouse 383 474 814

COMPTES ANNUELS
AU 31 DECEMBRE 2024

AIRBUS SAS

			Pages
Sommaire			2
Bilan Actif			4
Bilan Passif			5
Compte de Résultat			6 à 8
1. Evénements majeurs survenus durant l'exercice			9 à 11
2. Principes et méthodes comptables			11 à 19
3. Informations relatives aux postes du bilan et au compte de résultat			20 à 40
3.1		Etat de l'actif immobilisé	20 à 26
	1	Immobilisations corporelles et incorporelles	20
	2	Amortissement et depréciation de l'actif immobilisé	21
	3	Immobilisations financières	21
	4	Immobilisations relatives aux filiales et participations	22 à 25
	5	Créances rattachées à des participations	26
	6	Prêts	26
	7	Titres immobilisés	26
3.2		Actif circulant	27 à 29
	1	Etat des stocks	27
	2	Etat des échéances des créances à la date de clôture	28
	3	Provisions pour dépréciation d'actifs	29
	4	Précisions sur d'autres créances significatives	30
3.3		Capitaux propres	31 et 32
	1	Capital social	31
	2	Variation des capitaux propres	32
3.4		Etats des échéances des dettes à la date de clôture	33
3.5		Passifs et provisions	34 à 37
3.6		Autres passifs	38
3.7		Compte de résultat	39 et 40
	1	Ventilation du chiffre d'affires	39
	2	Résultat exceptionnel	40
4. Autres informations			41 à 45

4.1	Consolidation	41
4.2	Transaction avec les parties liées	41
4.3	Engagements hors bilan	41 à 43
4.4	Fiscalité	43 à 45
4.5	Effectif moyen	45
5. Evénements post-clôture		46 à 47

ACTIF

(Milliers d'Euros)

		31/12/2024			31/12/2023
		Brut	Amortissements Dépréciations	Net	
ACTIF IMMOBILISE					
Immobilisations incorporelles	**Note 3.1.1**	588 233	(539 172)	49 061	50 011
Immobilisations corporelles	**Note 3.1.1**	4 558 094	(1 937 628)	2 620 467	2 554 316
Immobilisations financières	**Notes 3.1.5 et suiv**	18 447 054	(2 041 478)	16 405 576	16 460 858
TOTAL		**23 593 381**	**(4 518 278)**	**19 075 104**	**19 065 186**
ACTIF CIRCULANT					
Stocks et en-cours	**Note 3.2.1**	15 434 121	(612 182)	14 821 939	14 971 675
Avances et acomptes versés sur commandes	**Note 3.2.2**	4 080 804	(51 287)	4 029 517	3 813 430
Créances d'exploitation	**Note 3.2.2**	1 974 836	(173 303)	1 801 533	1 314 686
Créances diverses	**Note 3.2.2**	1 679 808		1 679 808	1 551 953
Disponibilités		18 282 574	(121)	18 282 453	16 573 439
Charges constatées d'avance et autres	**Note 3.2.4**	3 389 176		3 389 176	3 093 380
TOTAL		**44 841 320**	**(836 894)**	**44 004 426**	**41 318 563**
Ecarts de conversion actif	**Note 3.2.4**	249 040		249 040	124 261
TOTAL DE L'ACTIF		**68 683 741**	**(5 355 171)**	**63 328 569**	**60 508 010**

AIRBUS SAS

PASSIF

(Milliers d'Euros)

		31/12/2024	31/12/2023
CAPITAUX PROPRES	**Note 3.3**		
Capital		3 581	3 581
Primes d'émission, d'apport et de fusion		228 108	254 488
Réserves		485	1 116 030
Résultat de l'exercice		2 206 027	1 289 016
Report à nouveau			1 425 319
Boni de fusion		13 228	13 228
Acomptes sur dividendes			
Provisions règlementées		1 512 357	1 239 380
TOTAL		**3 963 786**	**5 341 043**
PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	**Note 10**	2 318 028	2 322 311
DETTES			
Dettes financières	**Note 3.4**	1 769 444	1 688 866
Comptes courants	**Note 3.4**	195 657	213 259
Avances et acomptes reçus sur commandes en cours	**Note 3.4**	41 338 252	37 752 719
Dettes d'exploitation	**Note 3.4**	11 277 231	11 258 640
Dettes diverses	**Note 3.4**	1 493 699	1 337 263
	Sous-total Note 3.4	***56 074 282***	***52 250 746***
Produits constatés d'avance et autres	**Note 3.6**	758 634	409 190
TOTAL		**56 832 917**	**52 659 936**
Ecarts de conversion passif	**Note 3.6**	213 838	184 720
TOTAL DU PASSIF		**63 328 569**	**60 508 010**

AIRBUS SAS

COMPTE DE RESULTAT (1/3)

(Milliers d'Euros)

		31/12/2024	31/12/2023
Produits d'exploitation			
Ventes de marchandises	**Note 3.7.1**	1 757 271	1 487 102
Production vendue (dont Etudes)	**Note 3.7.1**	55 655 524	52 599 182
Production stockée		(838 520)	(835 231)
Production immobilisée		50 879	101 703
Subventions d'exploitation		3 365	3 035
Reprise sur provisions		1 076 203	1 562 711
Transferts de charges	**(1) Note 2.15**	249 961	131 960
Autres produits		403	1 661
TOTAL I		**57 955 086**	**55 052 123**
Charges d'exploitation			
Achats de marchandises		1 106 193	896 238
Variation de stocks		(363 448)	(77 608)
Achats et approvisionnements		39 092 075	36 438 191
Autres achats et charges externes		14 862 802	14 373 627
Impots et taxes et assimilés		127 220	115 656
Salaires et traitements		1 016 998	909 347
Charges sociales		480 101	509 951
Dotations aux amortissements et dépréciations immobilisations		166 550	103 450
Dotations aux provisions sur actif circulant		161 085	475 013
Dotations aux provisions pour risques et charges		665 616	395 355
Dotations aux provisions sur actif immobilisé			
Autres charges		137 292	121 075
Total II		**57 452 483**	**54 260 294**
RESULTAT D'EXPLOITATION		**502 603**	**791 829**

(1) Il s'agit principalement de l'APA A400M qui est décrit dans le paragraphe 2.15.

COMPTE DE RESULTAT (2/3)

(Milliers d'Euros)

	31/12/2024	31/12/2023
RESULTAT D'EXPLOITATION	**502 603**	**791 829**
Produits financiers		
Produits de participation	1 885 732	812 712
Intérêts et autres produits assimilés	695 394	879 547
Reprise sur provisions	47 518	18 567
Différences positives de change	1 024 103	587 106
Produits nets sur cessions de VMP		
Total produits financiers	**3 652 747**	**2 297 932**
Charges financières		
Dotations aux amortissements et provisions	855 846	454 918
Intérêts et charges assimilées	62 120	56 106
Differences negatives de change	464 611	866 988
Transfert de charges financières		
Total charges financières	**1 382 577**	**1 378 012**
RESULTAT FINANCIER	**2 270 170**	**919 920**
RESULTAT COURANT AVANT IMPOT	**2 772 773**	**1 711 749**

COMPTE DE RESULTAT (3/3)

		31/12/2024	31/12/2023
RESULTAT COURANT AVANT IMPOT		**2 772 773**	**1 711 749**
Produits exceptionnels			
Produits exceptionnels sur opérations en capital		18 113	3 276
Produits exceptionnels sur opérations de gestion		12 377	7 190
Reprise sur provisions		56 137	132 932
Transfert de charges exceptionnelles			
Total produits exceptionnels		**86 627**	**143 398**
Charges exceptionnelles			
Charges exceptionnelles sur opérations en capital		16 272	10 452
Charges exceptionnelles sur opérations de gestion		40 293	111 411
Dotations aux amortissements et provisions		336 955	340 095
Autres charges exceptionnelles			
Total charges exceptionnelles		**393 520**	**461 958**
RESULTAT EXCEPTIONNEL	**Note 3.7.2**	**(306 893)**	**(318 560)**
RESULTAT NET AVANT IMPOT		**2 465 880**	**1 393 189**
Participation		36 177	23 107
Impôts sur les bénéfices (intégration fiscale)	**Note 4.4.2**	(223 676)	(81 065)
RESULTAT NET		**2 206 027**	**1 289 016**

1. Evénements majeurs survenus durant l'exercice

1.1 Contexte macroéconomique

Dans le cadre de l'environnement complexe et changeant, notamment avec les incertitudes géopolitiques et les challenges spécifiques liés à la chaîne d'approvisionnement qui se sont matérialisés au cours de l'année 2024, Airbus a lancé un programme d'amélioration spécifique à l'activité avions commerciaux. Ce programme vise à se concentrer sur les priorités et à optimiser l'efficacité opérationnelle en s'appuyant sur les activités cœur de métier. Cela a pour objectif de sécuriser la montée en cadence sans compromettre la sécurité, la qualité et le respect des normes.

La guerre en Ukraine a accru l'exposition d'Airbus au risque de perturbation de la chaîne d'approvisionnement étant donné qu'une partie du titane utilisé par la Société provient de la Russie, directement et indirectement par l'intermédiaire des fournisseurs de la Société. Par conséquent, un plan de réduction des risques a été mis en place et a permis de trouver des alternatives pour éviter toute rupture dans les approvisionnements. Cela a évité à Airbus toute perturbation de la production en 2024.

En 2024, Airbus a respecté l'ensemble des réglementations et sanctions applicables à ses installations et activités en Russie, lesquelles pourraient se durcir en 2025. Le bureau de représentation de Moscou a été fermé en 2023, tandis que la filiale russe d'Airbus (Airbus RUS) est en cours de fermeture.

1.2. Activité commerciale

En 2024, 625 avions ont été livrés par Airbus SAS (contre 607 en 2023) dont :

- 536 SA (9 A319, 217 A320, 310 A321)
- 32 A330
- 57 A350.

1.3. Procès du vol Air France 447

Le 1er juin 2009, un A330 assurant le vol AF447 opéré par Air France entre Rio de Janeiro et Paris a disparu au-dessus de l'océan atlantique avec 228 personnes à son bord. L'épave a été retrouvée en avril 2011 après plusieurs campagnes de recherche organisées par le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA), qui a publié son rapport d'enquête final en juillet 2012. À la suite de l'accident, le parquet de Paris a ouvert une enquête pour homicide involontaire et Airbus SAS a été mise en examen en mars 2011. En septembre 2019, les juges d'instruction ont clos l'enquête et prononcé un non-lieu général après une analyse approfondie des éléments

techniques et juridiques de l'affaire. Cependant, la Cour d'Appel de Paris a annulé la décision des magistrats instructeurs et a ordonné un procès pour homicide involontaire. Le pourvoi en cassation formé par Airbus contre cette décision a été jugé irrecevable par la Cour de Cassation. Un nouveau procès a eu lieu au cours du quatrième trimestre de 2022, à la suite duquel le Tribunal Correctionnel de Paris, par jugement du 17 avril 2023, a mis hors de cause Airbus sur le plan pénal tout en retenant sa responsabilité civile. Le 26 avril 2023, le Parquet Général de Paris a fait appel du jugement de relaxe d'Airbus et d'Air France. L'affaire sera, par conséquent, rejugée en totalité devant la Cour d'Appel de Paris à partir de septembre 2025.

1.4 Mouvements de titres

- **Augmentations de capital et autres contributions**

Airbus SAS a procédé aux augmentations de capital suivantes sur l'année 2024 concernant l'entité 9268448 Canada Inc "Canco 2" :

- le 7 février, 300 000 000 USD (278 862 000 euros)
- le 25 avril, 8 123 121 USD (7 625 173 euros)
- le 30 avril, 200 000 000 USD (186 568 000 euros)
- le 2 juillet, 100 000 000 USD (93 067 000 euros)

Le 16 juillet 2024, ont été simultanément réalisés un remboursement de capital de 610 457 930,33 USD (559 692 248 euros) par 9268448 Canada Inc "Canco 2", une augmentation de capital en faveur de cette même entité à hauteur de 496 150 958 USD (454 891 044 euros) et une augmentation de capital de 73 849 042 USD (67 707 755 euros) en faveur de l'entité 9268430 Canada Inc "Canco 1".

Le 15 novembre 2024, Airbus SAS a procédé aux augmentations de capital suivantes : 156 679 250 USD (148 751 280 euros) en faveur de l'entité 9268448 Canada Inc "Canco 2" et 23 320 750 USD (22 140 720 euros) en faveur de l'entité 9268430 Canada Inc "Canco 1".

Le 20 décembre 2024, une augmentation de capital envers l'entité 9268448 Canada Inc "Canco 2" a été réalisée par Airbus SAS à hauteur de 2 082 771 USD (1 984 151 euros).

En date du 17 avril 2024, Airbus SAS a contribué à hauteur de 4 333 334 euros au capital de Aubert et Duval Holding. Airbus SAS a de nouveau contribué au capital de Aubert et Duval Holding à hauteur de 4 333 334 euros le 9 juillet 2024.

Le 11 juillet 2024, Airbus a contribué à hauteur de 10 000 000 USD (9 149 100 euros) au capital de LanzaJet Inc. société basée aux Etats-Unis.

Airbus SAS a investi dans la société Jet Zero PTY Ltd , société basée en Australie à hauteur de 1 221 712 euros le 6 décembre 2024.

En 2024, Airbus SAS a contribué au fonds AAP Compartiment successivement à hauteur de 11 600 000 euros le 28 juin (Compartiment Plateforme), à hauteur de 2 706 000 euros (Compartiment Support) le 28 juin également, à hauteur de 2 784 000 euros le 11 décembre. Airbus SAS a reçu une quote-part de retour de capital de 3 712 000 euros le 27 décembre 2024.

Airbus SAS a également contribué au fonds Clean H2 Infra Fund successivement à hauteur de 1 098 000 euros le 19 janvier 2024, 2 706 000 euros le 10 avril 2024 et 1 219 215 euros le 17 décembre 2024.

- **Dépréciation des titres des sociétés 9268448 Canada Inc "Canco 2" et 9268430 Canada Inc "Canco 1"**

Les titres des sociétés 9268448 Canada Inc "Canco 2" et 9268430 Canada Inc "Canco 1" ont fait l'objet d'une provision complémentaire à hauteur respectivement de 719 307 937 euros et 123 672 144 euros au titre de l'année 2024.

- **Vente de Sofema**

Airbus SAS a vendu ses titres détenus dans la société Sofema au Groupe Adit le 30 avril 2024.

- **Liquidation**

La société PT Airbus Group Indonesia a été liquidée le 17 janvier 2024.

1.5 Autres événements significatifs

Distribution de dividendes

En 2024, Airbus SAS a procédé à une distribution de dividendes à hauteur de 2 714 335 187,85 euros résultant du bénéfice distribuable de l'exercice augmenté du report à nouveau, d'un montant de 1 115 545 376,37 euros par prélèvement sur le poste "autres réserves" et d'une somme de 26 379 581,32 euros par prélèvement sur le poste « Prime d'émission-prime d'apport-prime de fusion».

2. Principes et méthodes comptables

Les comptes annuels de la société ont été établis suivant les principes comptables généralement admis conformément à la réglementation en vigueur, résultant de l'application du règlement ANC n°2014-03.

L'établissement des comptes annuels nécessite de la part de la direction de la Société d'effectuer des estimations et de faire des hypothèses qui ont un impact sur l'application des méthodes comptables et sur les montants des actifs et des passifs, des produits et des charges. Ces estimations ou hypothèses peuvent être révisées d'exercice en exercice.

L'exercice a une durée de 12 mois et couvre la période du 01/01/2024 au 31/12/2024. L'exercice précédent avait une durée de 12 mois recouvrant la période du 01/01/2023 au 31/12/2023.

2.1 Immobilisations incorporelles et corporelles

Les immobilisations incorporelles et corporelles sont évaluées à leur coût d'acquisition, de production ou d'apport sauf pour celles qui ont fait l'objet d'une réévaluation globale.

Les règlements CRC n° 2002-10 (relatif à l'amortissement et à la dépréciation des actifs) et n° 2004-06 (relatif à la définition, la comptabilisation et l'évaluation des actifs) sont appliqués dans les comptes de la société.

Les logiciels autonomes conçus en interne sont comptabilisés à l'actif.

Les immeubles, les agencements de bâtiments, les ouvrages d'infrastructure, le matériel aérien immobilisé, le matériel de transport et le mobilier de bureau font l'objet d'un amortissement linéaire.

L'amortissement dégressif est pratiqué pour les biens y ouvrant droits, sachant que l'écart entre l'amortissement dégressif et l'amortissement linéaire est porté en amortissement dérogatoire au passif du bilan.

Les principales durées d'utilisation sont les suivantes :

Progiciels acquis et logiciels développés, brevets	1 à 5 ans
Constructions	6 à 50 ans
Ouvrages d'infrastructures et installations générales	10 à 30 ans
Installations complexes spécialisées	6 à 10 ans
Matériels et outillages industriels	3 à 30 ans
Matériel aérien immobilisé	10 à 35 ans
Autres	3 à 15 ans

Les intérêts des emprunts spécifiques à l’achat ou à la production des immobilisations ne sont pas inclus dans le coût des immobilisations.

2.2 Immobilisations financières

La valeur brute des participations et des titres est constituée par le coût d'acquisition historique ou par la valeur d'apport. La valeur d'inventaire correspond à leur valeur d'usage. Elle est déterminée pour chaque ligne de titres soit en calculant la quote-part correspondante de situation nette soit en tenant compte de la rentabilité future et des perspectives. Dans ce cas, la valeur d'usage est déterminée à partir de flux de trésorerie actualisés sur la base d'un taux reflétant le coût moyen pondéré du capital. Lorsque la valeur d'inventaire de ces participations devient inférieure à la valeur brute, une provision pour dépréciation est constituée pour le montant de la différence et comptabilisée en résultat financier.

Les créances et prêts rattachés aux participations sont enregistrés à leur valeur nominale. Une provision pour dépréciation est enregistrée lorsqu'apparaît une perte probable.

Les prêts en devises sont réévalués au cours de clôture.

2.3 Stocks et en-cours

Les stocks de pièces détachées sont valorisés au coût d'achat moyen pondéré. Une provision pour dépréciation des stocks de pièces détachées est constituée pour tenir compte de la durée de vie des pièces.

Les avions produits sont considérés comme produits finis une fois les activités de production terminées et les avions remis au département chargé de la gestion des livraisons aux clients. Avant cette phase, le coût de production des avions, y compris les frais de transport, est enregistré en en-cours de production.

Les avions de deuxième main sont valorisés à leur coût d'achat.

Une provision pour dépréciation des stocks de produits finis ou d'en-cours est constatée lorsque la juste valeur est inférieure à la valeur d'inventaire.

2.4 Créances d'exploitation

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Une provision pour dépréciation est enregistrée lorsqu'une perte probable apparaît.

2.5 Opérations en devises étrangères

Les opérations en devises sont converties en euros au cours de clôture en vigueur à la date de la transaction (ou un cours représentant une approximation raisonnable) et les dettes et créances sont réévaluées au cours de clôture. Les écarts de conversion en résultant sont inscrits, suivant le cas, en écart de conversion actif ou passif.

Par ailleurs, les pertes de change latentes font l'objet de provisions pour risques et les gains latents ne sont pas inclus dans les résultats.

Les avoirs clients libellés en devises qui feront l'objet d'un décaissement sont réévalués au taux de clôture. Les avoirs libellés en devises qui donnent lieu à des prestations de services supplémentaires ne sont pas réévalués en tant qu'éléments non monétaires.

2.6 Couverture de change

Les ventes d'Airbus sont majoritairement libellées en dollars US, alors qu'une partie significative des coûts est encourue en euros et en livres sterling. Par conséquent, Airbus utilise des instruments de couverture de change pour minimiser son exposition en dollars sur les ventes d'avions et son exposition sur les achats en livres sterling.

Les flux couverts correspondent aux prévisions mensuelles de flux en dollars pour un mois donné sur la base des dates de livraison des avions. Le montant à couvrir est décidé par le Comité de Trésorerie d'Airbus sur la base des livraisons d'avions considérées comme hautement probables, à savoir les livraisons correspondant à des commandes fermes ou à des engagements de commande ayant une très forte probabilité de se matérialiser sur la base des documents contractuels échangés.

Les principaux instruments financiers utilisés sont des ventes à terme de dollars contre euros. Ces instruments ne sont pas détenus à titre spéculatif. La relation de couverture est documentée entre les instruments financiers et les flux mensuels en dollars couverts. L'exposition sur les achats en livres sterling est en partie couverte par des ventes à terme de dollars contre des livres sterling.

Les stocks sont valorisés au cours historique, sans tenir compte des couvertures existantes. La prise en compte du cours couvert dans le cadre de l'évaluation des stocks d'avions commerciaux n'aurait pas d'impact sur le compte de résultat puisque ce résultat est redistribué dans le cadre du mécanisme de l'Advance Pricing Agreement Civil (Note 2.14).

Le montant des engagements non débouclés est présenté dans la note 14 A.

2.7 Recherche et développement

Les frais de recherche et de développement sont comptabilisés en charges dans l'exercice au cours duquel ils sont encourus hors dépenses immobilisées (principalement outillages spécialisés, installations d'essais et de prototypes, logiciels développés en interne).

L'activité recherche et développement vise à maintenir un fort niveau de conformité, à créer des solutions innovantes afin de répondre aux attentes du marché, à permettre de réduire les coûts de fabrication, à améliorer la performance et la disponibilité des produits et le support aux avions en service.

Au titre de 2024, Airbus SAS a enregistré un total de coûts de recherche et développement de 2 400 millions d'euros comparé à un montant de 2 391 millions d'euros en 2023.

Les coûts encourus par programme sont les suivants :

A350 : 541 millions d'euros

A330 : 154 millions d'euros

A320Neo : 571 millions d'euros

Future Programs: 597 millions d'euros

Autres : 537 millions d'euros

Les coûts de recherche et développement représentent 4.2% du chiffre d'affaires en 2024 contre 4.4% en 2023.

2.8 Provisions réglementées

Les provisions réglementées concernent les amortissements dérogatoires calculés selon la législation fiscale en vigueur.

2.9 Provisions pour risques et charges

Des provisions pour risques et charges sont constituées lorsque la Société a une obligation à l'égard d'un tiers et qu'il est probable ou certain qu'elle devra faire face à une sortie de ressources estimable au profit de ce tiers sans contrepartie. Ces provisions sont estimées par le management en prenant en considération les hypothèses les plus probables à la date d'arrêté des comptes.

Lorsque la composante temps a un effet significatif sur l'évaluation de la provision, les flux attendus de sortie de ressources sont actualisés.

2.10 Reconnaissance du chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires est relatif essentiellement à la vente des avions, des pièces de rechange et de services spécifiques après-vente.

- Le chiffre d'affaires et la marge relatifs à la vente des avions et à la vente des pièces de rechange sont reconnus à la livraison dès lors que les risques et avantages inhérents à la transaction ont été transférés à l'acheteur.

  Compte tenu de la forte implication de certaines compagnies aériennes « clients de lancement » dans le processus de développement et de production du programme A350 XWB, la société applique la méthode de comptabilisation à l'avancement pour les contrats signés avec ces compagnies.

- Le chiffre d'affaires relatif aux services spécifiques après-vente est évalué selon la méthode de l'avancement. La marge sur ces contrats en cours est reconnue à l'avancement de chaque contrat. Le pourcentage d'avancement est constitué par le rapport entre le coût encouru des travaux et services exécutés à la date de clôture et le total prévisionnel des coûts d'exécution du contrat.

La présentation en chiffre d'affaires des incidences des couvertures de change est exposée dans la note 2.6 Couverture de change.

2.11 Impôt sur les sociétés

Dans le cadre de l'Impôt sur les sociétés, la société Airbus SAS est tête d'intégration fiscale d'un groupe fiscal constitué par les sociétés filles suivantes:

Airbus Beyond
Survey Copter
Immobilière Aelis
Airbus CyberSecurity SAS
Airbus DS SLC
Navblue
Airbus Helicopters
Stormshield
Airbus UpNext
Airbus Defense and Space Holding France SAS
Airbus Transport International
Airbus Opérations
Airbus ATR SAS
Airbus Atlantic SAS
Airbus Atlantic Composites
Airbus Defence and Space SAS*
Aeropart
Airbus Développement
Airbus Protect
Testia
Star Real Estate
Airbus Invest
Airbus Mobility SAS
Projic 9
Airbus Flight Academy Europe
Airbus ExO Zero Emissions
Airbus ExO Autonomy
Airbus ExO Services
Airbus Beluga Transport (entré en 2024)

* *L'entité Matra Defense a fusionné en 2024 avec Airbus DS SAS.*

Dans le cadre de l'intégration fiscale, les charges d'impôt sont supportées par les sociétés intégrées (filiales et mère) comme en l'absence d'intégration fiscale. Cette charge est donc calculée sur leur résultat propre après imputation de tous leurs déficits antérieurs.

Les économies d'impôt réalisées par le groupe grâce aux déficits sont conservées chez la société mère et sont considérées comme un gain immédiat de l'exercice. Sur l'exercice où les filiales redeviendraient bénéficiaires, la société mère supporterait alors une charge d'impôt.

2.12 Advance Pricing Agreement US FAL

Le 20 décembre 2019, un accord bilatéral de prix de transfert (Advance Pricing Agreement) a été signé par les autorités fiscales françaises et américaines. Cet accord couvre les activités d'assemblage d'avions commerciaux (A320/A321) à Mobile en Alabama et détermine les conditions de rémunérations d'Airbus Americas Inc au titre de ces activités.

L'APA stipule que la société Airbus America Inc percevra une redevance chaque année basée sur le capital net investi par Airbus à l'usine d'assemblage de Mobile. La marge réalisée sur les avions vendus par Airbus Americas Inc est transférée à la société Airbus S.A.S.

La demande de renouvellement déposée en juin 2019 par la société pour la période de 2020 à 2024 a été acceptée le 24 mars 2020 par l'autorité compétente française et le 1er avril 2020 par l'autorité américaine. Cet accord a été signé le 23 février 2023 par les autorités compétentes.

Une demande de renouvellement pour les exercices 2025 à 2029 a été déposée en juin 2024. Les discussions sont en cours.

2.13 Advance Pricing Agreement Civil

Le 27 avril 2004, un accord préalable de prix de transfert multilatéral (Advance Pricing Agreement) a été signé par les autorités fiscales allemandes, espagnoles, françaises et britanniques. Cet accord couvre les activités communes « Common Business » d'Airbus exécutées par Airbus SAS et les quatre entités nationales « NATCOs » (Airbus Operations SAS, Airbus Operations GmbH, Airbus Operations Ltd et Airbus Operations SL). L'avion de transport militaire « A400M » est exclu de l'accord.

La méthode de prix de transfert prévoit un partage des résultats, selon laquelle ce résultat généré par l'activité « Common Business » est :

- alloué à Airbus SAS selon la méthodologie « cost plus » afin de compenser les fonctions centrales assumées par l'entité ;
- et pour la part résiduelle, partagée entre les quatre NATCOs sur la base d'une clé d'allocation, représentant leur contribution respective dans ce résultat résiduel (la clé d'allocation utilisée vise à refléter la part respective des charges de production et de développement encourus dans les quatre NATCOs).

Cet accord a été reconduit par les autorités fiscales sur les mêmes bases jusqu'à la fin de l'exercice 2019.

Conformément aux dispositions de l'accord, deux demandes de renouvellement, une pour la période 2020-2024 et une autre pour la période 2025-2029 ont été déposées auprès des quatre administrations fiscales respectivement en juin 2019 et en mai 2024. À ce jour, aucun élément n'a été identifié remettant en cause l'application de l'accord pour les exercices 2020, 2021, 2022, 2023 et 2024.

2.14 Advance Pricing Agreement (APA) A400M

Un APA spécifique au programme A400M a été signé formellement en 2013 par les quatre administrations fiscales (France, Allemagne, Espagne, Royaume-Uni). Cet accord détermine les conditions de rémunération des sociétés Airbus SAS, Airbus Operations SAS, Airbus Operations GmbH, Airbus Operations Ltd, Airbus Defence & Space GmbH et Airbus Defence & Space SAU pour les activités de développement, de production et de vente des A400M à la société AMSL, qui a pour clients différentes nations, la plupart représentées par l'OCCAR. Une structure en participation de droit espagnol (UTE) permet de partager les résultats des ventes de ces avions.

L'APA stipule que la société Airbus SAS sera compensée pour ses coûts et produits engagés au titre du programme sans prendre part au partage du résultat. Les activités de services et de supports liées au programme A400M sont couvertes par un accord interne distinct. L'allocation du résultat est basée sur les mêmes clés de répartition que celles utilisées pour l'accord industriel.

Cet accord a été reconduit par les autorités fiscales sur les mêmes bases jusqu'à la fin de l'exercice 2019.Conformément aux dispositions de l'accord, deux demandes de renouvellement, une pour la période 2020-2024 et une autre pour la période 2025-2029 ont été déposées auprès des quatre administrations fiscales respectivement en juin 2019 et en mai 2024. À ce jour, aucun élément n'a été identifié remettant en cause l'application de l'accord pour les exercices 2020, 2021, 2022, 2023 et 2024.

2.15 Accord de partage du chiffre d'affaires relatif aux activités de service et de support de l'A400M

Les sociétés Airbus SAS, Airbus Operations SAS, Airbus Operations GmbH, Airbus Operations Ltd, Airbus Defence & Space SAU et Airbus Defence & Space GmbH ont signé un accord de répartition du chiffre d'affaires relatif aux activités de services et de support de l'A400M. Cet accord définit les modalités de rémunération des sociétés concernées pour les activités réalisées depuis qu'elles ont débuté.

3. Information relatives aux poste du bilan et au compte de résultat

3.1 Etat de l'actif immobilisé

3.1.1 Immobilisations corporelles et incorporelles

(Milliers d'Euros)

	31/12/2023	31/12/2024			
		Augmentations	Transferts	Cessions	Total
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES					
Concessions, brevets, licences, marques	547 481	808	21 356	(1 866)	567 780
Immobilisations incorporelles en cours	23 988	18 061	(21 595)		20 454
	571 469	**18 869**	**(239)**	**(1 866)**	**588 233**
IMMOBILISATIONS CORPORELLES					
Terrains et aménagements de terrains	88 843		4 601	(351)	93 092
Constructions	1 618 031		41 116	(3 352)	1 655 794
Matériel et équipement	442 797	9 036	45 127	(16 477)	480 482
Matériel de transport - avions Beluga **(1)**	1 739 130	358	284 318		2 023 807
Autres immobilisations	92 381	978	10 363	(6 050)	97 673
Immobilisations en cours **(1)**	373 583	218 949	(385 286)		207 246
	4 354 765	**229 321**	**239**	**(26 231)**	**4 558 094**
TOTAL IMMOBILISATIONS	**4 926 234**	**248 190**		**(28 096)**	**5 146 328**

(1) *Les immobilisations corporelles en cours ont diminué de 300,6 millions d'euros car ils ont été mis en service en matériel de transport. Au 31 décembre 2024, 6 unités du Béluga sont en service.*

3.1.2 Amortissement et dépréciation de l'actif immobilisé

(Milliers d'Euros)

	31/12/2023	31/12/2024		
		Dotations et dépréciations	Reprises	Total
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	521 458	19 584	(1 870)	539 172
IMMOBILISATIONS CORPORELLES				
Terrains et aménagements de terrains	19 050	610	(351)	19 309
Constructions	928 057	35 769	(199)	963 627
Matériel et équipement	289 632	62 976	(7 301)	345 308
Matériel de transport - avions Beluga	491 925	43 028		534 952
Autres immobilisations	71 785	4 582	(1 936)	74 431
	1 800 449	146 966	(9 787)	1 937 628
TOTAL AMORTISSEMENTS ET DEPRECIATIONS	**2 321 907**	**166 550**	**(11 656)**	**2 476 800**

3.1.3 Immobilisations financières

(Milliers d'Euros)

		31/12/2023	31/12/2024		
		Net	Brut	Dépréciations	Net
Participations **(1)**	Note 3-A	14 737 407	16 540 186	(1 938 089)	14 602 098
Créances rattachées à participations	Note 3-B	4 678	6 426		6 426
Prêts	Note 3-C	1 600 650	1 750 085	(99 552)	1 650 534
Titres immobilisés	Note 3-D	118 124	150 356	(3 837)	146 519
		16 460 858	**18 447 054**	**(2 041 478)**	**16 405 576**

(1) *Incl. (1 839) M€ de dépréciation des participations 9268448 Canada Inc. (CanCo2) et 9268430 Canada Inc. (CanCo1)*

3.1.4 Immobilisations relatives aux filiales et participations

	Participation en %	Valeur d'inventaire au 31/12/2024
1) Filiales (capital détenu à 50% et plus)		
AIRBUS OPERATIONS SAS	100,00	6 829 477 545
AIRBUS INVEST SAS	100,00	600 376 176
AIRBUS JAPAN KK	100,00	605 512
AIRBUS CHINA Limited	100,00	95 963 036
Airbus (Tianjin) DELIVERY CENTER Ltd	100,00	10 000 000
SATAIR A/S	100,00	342 845 960
AIRBUS AMERICAS, Inc	100,00	1 079 249 790
AirBusiness Academy SAS	100,00	12 000 000
AIRBUS COLOMBIA SAS	100,00	400 000
Airbus ATR SAS	100,00	91 507 614
Airbus DEVELOPPEMENT	100,00	3 048 950
AIRBUS KOREA LIMITED	86,54	87 691
IMMOBILIÈRE AELIS	100,00	20 000
Airbus Atlantic (ex-STELIA)	100,00	1 293 442 181
Golden Valley Investment PTE. LTD.	100,00	8 706 523
SEPANG	100,00	30 110 348
Airbus UpNext	100,00	13 500 000
Aeropart	100,00	17 321 044
Canada Inc CanCo1	100,00	255 756 303
Canada Inc CanCo2	100,00	2 330 801 156
Testia SAS	100,00	10 002 396
Airbus Portugal	100,00	50 000
AIRBUS HELICOPTERS SAS	100,00	956 875 403
AIRBUS VIETNAM LIMITED	100,00	179 620
China World Aviation Leasing Co. Limited	100,00	11 913 140
AIRBUS DS HOLDING SAS	100,00	2 318 582 570
Airbus Group Rus	99,00	1 525 350
AIRBUS TRANSPORT INTERNATIONAL SNC	90,00	42 979
Airbus Protect SAS (ex-Apsys)	90,88	41 091 000
Airbus AEROASSURANCES	90,00	13 720
Airbus Beluga Transport	90,00	90 000
SEMATRA	74,46	20 207
AIRBUS MILITARY SL	69,40	2 089
AIRBUS BRASIL NEGOCIAS AEROESPACIAIS Ltda	56,07	6 436 000
ASB Aerospatiale Batteries	50,00	3 936 550
Airbus Canada Limited Partnership (ex-CSALP)	75,00	20 409 039

	Participation en %	Valeur d'inventaire au 31/12/2024
2) Participations (capital détenu à plus de 10%)		
AUCTUS	49,00	3 663 315
BOOSTAEROSPACE SAS	40,00	20 000
AD Holding	33,33	117 382 229
Aerospace Technology Park S.A.	30,00	2 500 000
BYBLOS	25,00	1 062 966
SECBAT - Ste Europeenne de Construction de l'Avion Breguet	24,95	17 902
Airbus Singapore Pte Ltd	23,38	5 327 837
CERFACS	13,11	83 848
Airbus Group India Private Limited	11,46	3 057 824
ODAS	10,00	2 999 668
3) Autres participations		
Autres participations		17 680 828
TOTAL		**16 540 186 309**

(milliers Euros sauf mention contraire)

	Pays	Capital social (1)	Quote part du capital détenu	Valeur comptable des titres de participation		Chiffres d'affaires hors taxes du dernier exercice (2023)	Bénéfice ou perte du dernier exercice (2023)	Dividendes encaissés au cours de l'exercice 2024
				Brut	Net			
FILIALES ET PARTICIPATIONS								
AIRBUS OPERATIONS SAS 31060 Toulouse	France	1 010 320	100%	6 829 478	6 829 478	11 861 451	11 054 332	1 054 331
AIRBUS Defence & Space SAS (2) 31402 Toulouse	France	48 417	100%	2 318 583	2 318 583	2 213 843	(675 665)	0
9268448 CANADA INC (CanCo2)	Canada	milliers USD 3 061 868	100%	2 330 801	740 343	milliers USD 0	milliers USD (379 033)	0
Airbus Atlantic (ex STELIA) 17300 Rochefort	France	291 280	100%	1 293 442	1 293 442	4 270 328	(132 319)	0
AIRBUS AMERICAS, Inc Herndon, Virginia 20171 USA	USA	milliers USD 925 037	100%	1 079 250	1 079 250	milliers USD 2 771 912	milliers USD 84 842	0
AIRBUS INVEST SAS 31700 Blagnac	France	602 525	100%	600 376	600 376	0	278 255	377 000
AIRBUS HELICOPTERS SAS 93440 Dugny	France	586 212	100%	956 875	956 875	4 161 000	2 758 000	386 696
SATAIR DK-2770 Kastrup, Denmark	Danemark	milliers USD 13 138	100%	342 846	342 846	milliers USD 640 128	milliers USD 42 441	19 037

	Pays	Capital social (1)	Quote part du capital détenu	Valeur comptable des titres de participation		Chiffres d'affaires hors taxes du dernier exercice (2023)	Bénéfice ou perte du dernier exercice (2023)	Dividendes encaissés au cours de l'exercice 2023
				Brut	Net			
9268430 CANADA INC (CanCo1)	Canada	milliers USD 849 474	100%	255 756	7 204	USD 0	milliers USD (55 966)	0
AIRBUS CHINA Limited Duddell Street Central, Hong Kong	Chine	milliers CNY 1 303 253	100%	95 963	95 963	milliers CNY 20 779	milliers CNY 35 363	0
Airbus ATR	France	30 528	100%	91 507	91 507	107 044	420	0
Airbus Protect SAS	France	825	91%	41 091	41 091	191 712	14 340	6 513
AD holding	France	326 147	33%	117 382	117 382	634	901	0
Autres participations				186 836	87 758			
SOUS-TOTAL FILIALES				**16 540 186**	**14 602 098**			

(1) Capital social au 31/12/2024

3.1.5 Créances rattachées à des participations

(Milliers d'Euros)

	31/12/2024	A moins de 1 an	A plus de 1 an	31/12/2023
Créances rattachées à des participations	6 426		6 426	4 678
	6 426		**6 426**	**4 678**

3.1.6 Prêts

(Milliers d'Euros)

	31/12/2024	A moins de 1 an	A plus de 1 an	31/12/2023
AIRBUS OPERATIONS SAS	1 659 599	57 712	1 601 887	1 630 614
DIVERS	90 486		90 486	107 839
Depréciation	(99 552)		(99 552)	(137 802)
	1 650 534	**57 712**	**1 592 822**	**1 600 650**

3.1.7 Titres immobilisés

(Milliers d'Euros)

	31/12/2024	A moins de 1 an	A plus de 1 an	31/12/2023
FCPR AEROFUND	40 290		40 290	40 290
AAP Compartiment	88 624	22 968	65 656	75 632
Orion Lanza Jet	9 149	9 149		
DIVERS	12 293	5 023	7 270	6 039
Dépréciation	(3 837)		(3 837)	(3 837)
	146 519	**37 140**	**109 379**	**118 124**

3.2 Actif circulant

3.2.1 Etat des stocks

(Milliers d'Euros)

	31/12/2024			31/12/2023
	Brut	**Dépréciations**	**Net**	**Net**
Matières premières et approvisionnements	-		-	
En cours de production	13 520 906	(101 390)	13 419 515	14 049 758
Produits finis	729 708	(243 352)	486 356	146 099
Marchandises / rechanges	1 183 508	(267 440)	916 068	775 818
	15 434 121	**(612 182)**	**14 821 939**	**14 971 675**

3.2.2 Etat des échéances des créances à la date de clôture

(Milliers d'Euros)

	31/12/2024	A moins de 1 an	A plus de 1 an	31/12/2023
Fournisseurs - Avances et acomptes versés sur commandes	**4 029 517**	**540 980**	**3 488 537**	**3 813 430**
Créances d'exploitation				
Créances clients	1 453 503	1 453 503		972 899
Créances clients - Factures à émettre **(1)**	291 108	291 108		276 207
Créances clients - Effets de commerce	56 921	56 921		65 580
	1 801 533	**1 801 533**		**1 314 686**
Créances diverses				
Créances groupe et comptes rattachés	701 263	701 263		628 470
Autres créances diverses				
TVA	295 106	295 106		369 144
Etat - Impôt sur les sociétés	8 750	8 750		89 246
Autres créances	674 689	155 417	519 272	465 093
	978 545	**459 273**	**519 272**	**923 483**
Total créances diverses	**1 679 808**	**1 160 536**	**519 272**	**1 551 953**
TOTAL CREANCES	**7 510 858**	**3 503 049**	**4 007 809**	**6 680 069**

(1) 142 M€ lié à l'activité service après-vente.

3.2.3 Provisions pour dépréciation d'actifs

(Milliers d'Euros)

	31/12/2023	Transferts	Dotations	Reprises (provisions utilisées)	Reprises (provisions non utilisées)	31/12/2024
Dépréciation série divers **(3)**	-		-	-		-
Dépréciation des encours **(1)**	86 254		79 615	(59 366)	(5 113)	101 390
Dépréciation autres	486 475		68 036	(311 158)		243 352
SERIES	**572 728**		**147 651**	**(370 524)**	**(5 113)**	**344 743**
Dépréciation créance clients **(3)**	171 186		11 645	(9 528)	-	173 303
SUPPORT	**171 186**		**11 645**	**(9 528)**	-	**173 303**
Dépréciation stock pièces dét.	274 948		1 789	-	(9 296)	267 440
SUPPORT HAMBOURG	**274 948**		**1 789**	**-**	**(9 296)**	**267 440**
Dépréciation des prêts	137 802		9 076	(47 326)		99 552
Dépréciation des disponibilités	121		-	-		121
Dépréciation des immo. Financières **(2)**	1 099 048		843 070	(192)		1 941 926
Dépréciation créances diverses **(3)**	55 209		2 891	(6 813)		51 287
RISQUES DIVERS	**1 292 181**		**855 037**	**(54 332)**		**2 092 886**
TOTAL P° POUR DEPRECIATION D'ACTIFS	**2 311 042**		**1 016 121**	**(434 383)**	**(14 409)**	**2 878 371**

(1) Les variations des dépréciations des encours s'expliquent principalement par une dotation de 79M€ suite à une réévaluation de la valeur des encours avions, et des reprises suite à des livraisons pour 58M€.

(2) La dotation pour dépréciations des immobilisations inclut 843M€ relatifs aux participations 9268448 Canada Inc. (CanCo2) et 9268430 Canada Inc. (CanCo1).

(3) Les dépréciations sur séries diverses et les dépréciations des créances diverses ont été réaffectées en partie aux dépréciations des créances clients, dans un souci de simplification.

3.2.4 Précisions sur d'autres créances significatives

Charges constatées d'avance

(Milliers d'Euros)

	31/12/2024			31/12/2023
	A moins de 1 an	A plus de 1 an	Total	
Charges constatées d'avance				
Avoirs émis en avance - Sur avions	410 413	2 268 394	2 678 807	2 436 085
Avoirs émis d'avance (autres)				
Charges constatées d'avance avions **(1)**	89 288	473 483	562 771	591 412
Charges constatées d'avance (autres)	69 306	78 292	147 598	65 883
TOTAL	**569 007**	**2 820 169**	**3 389 176**	**3 093 380**

(1) Frais commerciaux

Ecart de conversion actifs

(Milliers d'Euros)

	31/12/2024	31/12/2023
- Prêts / emprunts		156
- Clients	152 289	79 163
- Fournisseurs	90 336	40 598
- Autres	6 415	4 344
TOTAL	**249 040**	**124 261**

3.3 Capitaux propres

3.3.1 Capital social

	Nombre	%	Valeur nominale
1. AIRBUS S.E.	3 392 711	94,73%	1 Euro
2. Airbus Defence and Space SAU	188 625	5,27%	1 Euro

Note : Toutes les actions sont des actions ordinaires

3.3.2 Variation des capitaux propres

(Milliers d'Euros)

	31/12/2023	Affectation résultat	Dividendes versés	Provisions règlementées	Reprises de l'exercice	Capital social	Résultat 2024	31/12/2024
Capital social	3 581							3 581
Prime d'émission-prime d'apport-prime de fusion	254 488		(26 380)					228 108
Reserves	1 116 030		(1 115 545)					485
Boni de fusion	13 228							13 228
Report à nouveau	1 425 319		(1 425 319)					
Résultat de l'exercice	1 289 016	()	(1 289 016)				2 206 027	2 206 027
	4 101 663		(3 856 260)				2 206 027	2 451 430
Provisions réglementées	1 239 380			315 972	(42 995)			1 512 357
TOTAL	5 341 043		(3 856 260)	315 972	(42 995)		2 206 027	3 963 786

3.4 Etat des échéances des dettes à la date de clôture

(Milliers d'Euros)

	31/12/2024	A moins de 1 an	Entre 1 et 5 ans	A plus de 5 ans	31/12/2023
Dettes financières					
Emprunts	1 764 290	57 712	687 224	1 019 353	1 688 866
Dépôts et cautionnements reçus	5 154			5 154	
Total dettes financières	**1 769 444**	**57 712**	**687 224**	**1 024 508**	**1 688 866**
Comptes courants	**195 657**	**195 657**			**213 259**
Avances et acomptes reçus					
Avances et acomptes reçus	41 281 331	13 768 916	15 133 982	12 378 432	37 687 139
Avances reçues - effets	56 921	56 921			65 580
Total avances et acomptes reçus	**41 338 252**	**13 825 837**	**15 133 982**	**12 378 432**	**37 752 719**
Dettes d'exploitation					
Dettes fournisseurs - factures	5 855 291	5 896 072	644 064	(684 845)	6 979 249
Dettes fournisseurs - charges à payer	5 421 940	5 368 024	(66 164)	120 080	4 279 391
Dettes fournisseurs - effets à payer					
Total dettes d'exploitation	**11 277 231**	**11 264 096**	**577 901**	**(564 765)**	**11 258 640**
Dettes diverses					
Dettes fiscales et sociales					
Personnel	377	377			(216)
Personnel - charges à payer	342 879	342 879			320 029
TVA	173 857	173 857			135 001
Etat, impôt sur les sociétés					
Autres taxes	13 826	13 826			13 842
Autres taxes - charges à payer	152 458	152 458			134 345
Dettes groupe					
Autres dettes diverses	810 300	597 537	212 764		734 263
Total dettes diverses	**1 493 699**	**1 280 935**	**212 764**		**1 337 263**
TOTAL DETTES	**56 074 282**	**26 624 237**	**16 611 871**	**12 838 175**	**52 250 746**

3.5 Passifs et provisions

(Milliers d'Euros)

	Réf	31/12/2023	Transferts	Dotations	Reprises (provisions utilisées)	Reprises (provisions non utilisées)	31/12/2024
Provision DMC A400M	3.5.2	68 273		5 441	(9 380)		64 333
Provision pour pertes sur contrats de vente	3.5.2	116 163		85 284	(31 206)		170 241
Provision pour garanties liées aux valeurs résiduelles des avions	3.5.2	128 383		8 168	(9 165)	-	127 386
Provision pour prestations à fournir **(1)**	3.5.2	692 250	(9 517)	240 712	(201 432)	(158 518)	563 495
Autres provisions pour risques series	3.5.2	380 377	8 409	89 570	(139 940)	-	338 416
Total provisions pour risques séries		**1 385 445**	**(1 108)**	**429 176**	**(391 123)**	**(158 518)**	**1 263 872**
Provision pour risques support après vente	3.5.3	**368 841**		**17 380**	**(22 982)**	**(39 991)**	**323 249**
Provision pour charges de personnel	3.5.4	345 255		46 925	(44 022)		348 159
Provision pour risques		9 006		5 592	(4 172)		10 426
Total provisions pour risques et charges personnel		**354 262**		**52 517**	**(48 193)**	**-**	**358 585**
Provision pour pertes de change latentes		124 261		124 934	(156)		249 040
Provision pour risques financiers		28 601		1 555	-		30 155
Provisions pour risques pour litiges et risques divers **(2)**	3.5.1	32 175		6 661	(3 413)	(10 553)	24 870
Autres provision diverse		-		24 064	-	-	24 064
Total provision pour risques divers		**185 036**		**157 214**	**(3 569)**	**(10 553)**	**328 129**
Provision pour remise en état		-		**3 800**			**3 800**
Provisions exceptionnelles		**28 726**	**1 108**	**23 700**	**(13 142)**		**40 392**
Provisions pour risques et charges		**2 322 311**	**0**	**683 788**	**(479 009)**	**(209 062)**	**2 318 028**

(1) Les variations des Provisions pour prestation à fournir et autres provisions pour risques séries s'expliquent notamment par la révision en cours d'année de l'évaluation des travaux à réaliser sur des avions livrés.

(2) La reprise sur le compte de provisions risques divers est essentiellement liée aux business partners

3.5.1 Provisions pour litiges

Les provisions pour litiges sont enregistrées à la suite d'actions légales, d'enquêtes gouvernementales et autres plaintes déposées contre la Société qui font référence à des événements passés. Elles sont estimées par la direction lorsque la sortie de ressources apparaît probable et que l'obligation est estimable.

3.5.2 Provisions séries

Provision DMC

Airbus Military SL, filiale d'Airbus SAS, a un contrat avec plusieurs nations, représentées par l'OCCAR, pour la conception, le développement, la fabrication et la livraison de 170 avions A400M.

Dans ce cadre, Airbus Military SL a conclu des accords avec des partenaires industriels, parmi lesquels Airbus SAS. Airbus Military SL a également délégué à Airbus SAS la gestion du développement de l'ensemble du programme ainsi que certains risques afférents à travers le contrat DMC (Development Management Contract), pour lequel Airbus SAS a été rémunérée.

Ce contrat est inclus dans l'APA A400M (voir la note 2.15) qui prévoit que les coûts et revenus cumulatifs relatifs à ce contrat à fin 2012 sont transférés à l'UTE (une structure de participation relevant du droit espagnol) au fur et à mesure de la livraison des avions. Les coûts encourus et revenus perçus à partir de 2013 au titre de ce contrat sont transférés à l'UTE au cours du même exercice. La provision DMC est reprise au même rythme que les coûts et revenus antérieurs à 2012 et transférés à l'UTE.

Pour la phase de production de l'A400M, le management du programme a été délégué par Airbus Military SL à Airbus Defence & Space SAU à travers le contrat PMC (« Programme Management Contract ») effectif depuis janvier 2014.

Provisions pour perte sur contrats de vente

Les commandes pouvant donner lieu à la constitution de provisions pour pertes, sont celles enregistrées en carnet au 31 décembre, c'est-à-dire celles pour lesquelles, à cette date, un contrat a été signé et un acompte significatif encaissé. Les pertes probables sur l'ensemble du contrat concerné, dès lors qu'elles sont connues, font l'objet de provisions pour risques.

Les pertes sur contrat sont identifiées en suivant la progression du programme et en mettant à jour l'estimation des coûts du contrat. L'étendue des hypothèses, jugements et estimations retenus varie en fonction de la taille des contrats et des programmes correspondants. En particulier, le démarrage de nouveaux programmes induit un niveau accru d'estimations et de jugements relatifs aux prévisions de développement, de production et de certification, ainsi qu'aux prévisions de coûts.

Ces estimations et jugements sont sujets à modification en fonction de la disponibilité de nouvelles informations, au fur et à mesure de l'avancement des contrats et des programmes.

La part de perte pondérée par le pourcentage d'avancement des travaux est comptabilisée en dépréciation des encours.

Les flux dollars inclus dans les provisions pour perte sur contrats de ventes sont convertis aux taux spot de la clôture.

Provision pour garanties liées aux valeurs résiduelles des avions

Les garanties de valeurs résiduelles des avions consenties par Airbus SAS depuis 2006 sont enregistrées en provisions pour risques. Les engagements d'Airbus SAS envers les compagnies aériennes sont présentés en note 14 D. Les paramètres du modèle d'évaluation du risque sur ces provisions sont révisés chaque année pour être en ligne avec les conditions actuelles de marché et la probabilité d'exercice de ces engagements.

Provisions pour prestations à fournir et autres provisions pour risques séries

Les travaux, consécutifs à une vente, que l'entreprise devra réaliser pour respecter ses engagements, sont provisionnés dès l'exercice de comptabilisation de la vente lorsque leur montant peut être déterminé avec une assurance raisonnable.

3.5.3 Provisions pour risques support après-vente

Une provision pour garantie est constituée pour la part des coûts de modification ou de maintenance après-vente qu'Airbus doit couvrir contractuellement. La provision n'est constituée que pour les avions livrés. Le cas échéant, le coût de la garantie est retenu dans l'estimation des pertes sur contrats.

De plus, pour des modifications ou la résolution de problèmes techniques connus au titre desquelles Airbus a une obligation, une provision pour risque spécifique est comptabilisée. Elle est constituée sur la base des coûts prévisionnels, pour les avions déjà livrés.

Les flux dollars inclus dans les provisions pour perte sur contrats de ventes sont convertis aux taux spot de la clôture.

3.5.4 Provisions pour engagements de retraite

La dette actuarielle relative aux indemnités de départ en retraite des personnels de la Société et aux médailles du travail a été évaluée par un cabinet d'actuaire à 434 363 199 euros à partir d'hypothèses actuarielles mises à jour fin 2024. Ces engagements sont provisionnés à hauteur de 333 993 991 euros dans les comptes au 31 décembre 2024 dont provision retraites à hauteur de 305 343 697 euros et provision médaille du travail à hauteur de 28 650 294 euros .

La part des engagements de retraite non provisionnés au 31 décembre 2024, soit 100 369 208 euros, sera enregistrée sur la durée d'activité moyenne résiduelle prévisionnelle au sein de la société conformément à la méthode 1 (méthode dite du corridor) de la recommandation n°2013-R.02 de l'ANC.

	31.12.2023	fonds de pension	dotations "coûts de services"	dotations "coût d'intérêts"	dotation "Amortissement des gains actuariels"	Reprises (provisions utilisées)	Reprises (provisions non utilisées)	31.12.2024
Provisions pour retraite	290,747,332		24,498,136	9,422,127	3,162,632	-14,176,982	-8,309,547	305,343,697

Les principales hypothèses utilisées pour l'évaluation de la dette actuarielle à fin 2024 sont les suivantes :

- Taux actualisation 3.5 %

- Taux de revalorisation des salaires 2.70%

- Age de départ à la retraite entre 62 et 67 ans, selon les catégories et l'âge

- Table de mortalité INSEE TD/TV 2018-2020

Concernant la provision pour médailles du travail (28 650 294 euros) elle est calculée au fur et à mesure du temps de présence des salariés, en fonction de la probabilité que les salariés atteignent l'ancienneté requise pour l'octroi d'une médaille et prenant en compte les gratifications qui risquent d'être versées pour toute la période de travail.

3.6 Autres passifs

Produits constatés d'avance

(Milliers d'Euros)

	31/12/2024			31/12/2023
	A moins de 1 an	A plus de 1 an	Total	
Avions et customers services **(1)**	545 168	161 597	706 765	357 121
Autres	5 706	46 164	51 869	52 068
TOTAL	**550 874**	**207 760**	**758 634**	**409 190**

(1) Dont 280M€ de PCA en lien avec l'activité services après-vente à moins d'un an au 31.12.2024 contre 163M€ à moins d'un an au 31.12.2023 et sur l'activité avion 264M€ contre 28M€ au 31.12.2023.

Ecarts de conversion passifs

(Milliers d'Euros)

	31/12/2024	31/12/2023
- Prêts / emprunts	10 686	13 893
- Clients	110 660	76 987
- Fournisseurs	57 957	65 674
- Autres	34 536	28 166
TOTAL	**213 838**	**184 720**

3.7 Compte de résultat

3.7.1 Ventilation du chiffre d'affaires

Chiffre d'affaires par activité *(Milliers d'Euros)*

	31/12/2024	31/12/2023
Pièces détachées	1 757 271	1 487 102
Ventes de marchandises	**1 757 271**	**1 487 102**
Avions neufs	51 831 706	49 514 941
Avions de deuxième main	190 056	70 472
Autres services	2 025 267	1 641 965
Marge SAS / SEP	20 138	19 746
Autres	1 588 420	1 351 965
Production vendue	**55 655 586**	**52 599 089**
Etudes	(63)	**93**
TOTAL	**57 412 795**	**54 086 284**

Chiffre d'activité par zone géographique (*) *(Milliers d'Euros)*

	31/12/2024	31/12/2023
Europe géographique (incl. France et Dom-Tom)	30 268 723	28 680 414
Amérique Latine	681 108	565 783
Etats Unis - Canada	11 154 413	8 188 017
Asie géographique	14 023 314	15 734 580
Reste du monde	1 285 236	917 490
TOTAL	**57 412 795**	**54 086 284**

* Les revenus sont alloués par zone géographique de facturation

3.7.2 Résultat exceptionnel

(Milliers d'Euros)

	31/12/2024	31/12/2023
Charges exceptionnelles	**393 520**	**461 958**
Pénalités et amendes fiscales	600	217
Créances devenues irrécouvrables dans l'exercice		
Charges exceptionnelles sur activité séries		
Charges exceptionnelles sur opérations de gestion - autres	39 693	111 194
Charges exceptionnelles sur opérations financières		
Valeurs nettes comptables des éléments actifs cédés	16 272	10 452
Dotations amortissements exceptionnels		
Dotations amortissements dérogatoires	315 972	296 731
Dotations provisions pour risques series		
Dotations provisions pour risques et charges exceptionnels (Note 10)	17 363	42 623
Dotations provisions pour dépréciations exceptionnelles	3 620	741
Autres charges exceptionnelles		
Produits exceptionnels	**86 627**	**143 398**
Produits exceptionnels sur opérations de gestion - autres	12 377	7 190
Quote-part de subvention d'investissement viré au résultat		
Produits des cessions d'éléments d'actif	18 113	2 967
Reprises amortissements exceptionnels		
Reprises amortissements dérogatoires	42 995	26 848
Reprises de provisions pour risques series		
Reprises de provisions pour investissements		
Reprises de provisions exceptionnelles (Note 10)	13 142	106 084
Reprise provisions pour dépréciations exceptionnelles		
Transfert de charges		
Autres produits exceptionnels		309
RESULTAT EXCEPTIONNEL	**(306 893)**	**(318 560)**

4. Autres informations

4.1 Consolidation

Conformément à l'article L 233-17 du Code de Commerce, Airbus SAS est exemptée, en tant que mère de sous-groupe, d'établir des comptes consolidés et un rapport sur la gestion du groupe. En effet, les comptes individuels de la Société, ainsi que ceux des sociétés qu'elle contrôle et sur lesquelles elle exerce une influence notable, sont intégrés globalement dans les comptes consolidés de la société Airbus SE.

Airbus SAS est consolidée dans les états financiers d'Airbus SE, société européenne dont le siège est à Amsterdam, Pays-Bas, Mendelweg 30, 2333 CS Leiden.

Les comptes consolidés de la société Airbus SE sont disponibles sur le site internet d'Airbus et leur traduction en français est mise à disposition des actionnaires d'Airbus SAS.

4.2 Transaction avec les parties liées

Aucune transaction avec les parties liées présentant une importance significative et non conclue à des conditions normales de marché n'est intervenue au cours de l'exercice.

4.3 Engagements hors bilan

- **Ventes à terme de devises**

A - Vente à terme de devises

A - 1 Opérations sur instrument financiers à terme : encours notionnels et juste valeur

(en milliers d'euros)	**Opération de couverture**	**Opérations autres que de couverture**	**Total notionnels**	**Juste valeur**
Contrats à terme de change:				
Achats à terme	-12 307 215	-812 879	-13 120 094	982 759
Ventes à terme	63 146 116	762 345	63 908 461	-5 085 898
Total	**50 838 901**	**-50 534**	**50 788 367**	**-4 103 140**

A - 2 Opérations sur instrument financiers à terme : encours notionnels par durée résiduelle

(en milliers d'euros)	**< 1 an**	**1 à 5 ans**	**> 5 ans**	**Total**
Contrats à terme de change	17 563 411	33 352 429	-127 473	50 788 367

A - 3 Embedded Derivative : encours notionnels, encours notionnels par durée résiduelle et juste valeur

(en milliers d'euros)	**Opération de couverture**	**Opérations autres que de couverture**	**Total notionnels**	**< 1 an**	**1 à 5 ans**	**> 5 ans**	**Juste valeur**
Contrats à terme de change:							
Ventes à terme	301 168	0	301 168	51 699	234 233	15 236	-25 589

Le montant des couvertures débouclées en 2024 est comptabilisé en résultat d'exploitation (chiffre d'affaires) et s'élève à (2 049) millions d'euros (charge) contre (2 217) millions d'euros au titre de l'exercice 2023.

- **<u>Garanties</u>**

B - 1 : Garanties dont bénéficie Airbus SAS

	31/12/2024							
	Milliers de EUR	***Milliers de QAR***	***Milliers de SGD***	***Milliers de USD***	***Milliers de GBP***	***Milliers de CAD***	***Milliers de COP***	***Milliers de THB***
- Garantie de location	10 719					418		2 878
- Garantie de performance	25 755	1 277	961	10 592			2 394 813	
- Garantie de soumission				108				
- Garantie des facilités de crédit	5 000							
- Garantie douanière	24 137				150			
- Garantie sur restitution d'acomptes	78 361			654 810			2 079 000	
- Autres types de garantie	28 907			70 863				
- Garantie fiscale	1 000							
	173 879	**1 277**	**961**	**736 374**	**150**	**418**	**4 473 813**	**2 878**

B - 2 : Garanties accordées par Airbus SAS

	31/12/2024			
	Milliers de EUR	***Milliers de GBP***	***Milliers de USD***	***Milliers de CAD***
- Garantie de location	430		8 218	
- Garantie de performance	1 535 000	7 761	3 500	
- Garantie des facilités de crédit				9 525
- Autres types de garantie			9 775	
	1 535 430	**7 761**	**21 493**	**9 525**

- **<u>Engagements financiers dans le cadre des locations d'avions (GRP)</u>**

- Garanties de valeur résiduelle d'avions (AVG / RVG)

(Millions de dollars)

	31/12/2024	31/12/2023
- Engagements financiers dans le cadre de locations d'avions (GRP)	0	0
- Garanties de valeur résiduelle d'avions (AVG / RVG)	161	177
Total	**161**	**177**

4.4 Fiscalité

4.4.1 Autres points fiscaux

Le contrôle fiscal sur place portant sur les exercices 2019 et 2020 est terminé. La société a reçu une proposition de rectification complémentaire fin 2023 au titre de l'exercice 2020. La société a constitué les provisions correspondantes.

Un contrôle fiscal portant sur les exercices 2021 et 2022 est actuellement en cours. Une proposition de rectification a été reçue au titre de l'exercice 2021. Les rectifications proposées étant peu significatives, aucune provision n'a été comptabilisée.

4.4.2 Situation fiscale

La société AIRBUS SAS est, dans le cadre de l'impôt, tête d'intégration fiscale du groupe fiscal

Impôt sur les bénéfices	**31/12/2024**	**31/12/2023**
Produits d'impôts		
Crédit impôt famille	500	500
Crédit impôt recherche	2 269	1 987
Produits d'intégration fiscale	578 874	326 883
Réduction impôts - Dons mécénat	3 261	2 147
Restitution d'impôts	8	7 204
Charges d'impôts	(808 588)	(419 786)
TOTAL	**(223 676)**	**(81 065)**

Impôt sur les bénéfices supporté en l'absence d'intégration	**31/12/2024**	**31/12/2023**
Airbus SAS (fille)		
Impôt sur les Sociétés	(403 384)	(163 695)
Crédit impôt famille	500	500
Crédit impôt recherche	2 269	1 987
Réduction impôts - Dons mécénat	3 261	2 147
TOTAL	**(397 354)**	**(159 062)**

Il n'y a pas de déficit reportable ni pour l'exercice 2024 ni pour l'exercice 2023

Accroissement et allègement de la dette future d'impôt	31/12/2024	31/12/2023
Différences temporaires générant un actif d'impôt	**89 278**	**31 603**
Provisions non déductibles	15 218	(39 889)
Ecarts de conversion	30 936	27 777
Organic	1 903	1 584
Autres	41 220	42 132
Différences temporaires générant un passif d'impôt	**25 995**	**34 636**
Ecarts de conversion	24 411	33 411
Organic	1 584	1 225
TOTAL	**63 283**	**(3 033)**

4.5 Effectif moyen

	2024	2023
Non Cadres	540	697
Cadres	9 528	9 040
TOTAL	**10 068**	**9 737**

Les chiffres proviennent de la DSN (Déclaration Sociale Nominative) servant de base au calcul des différentes taxes liées au personnel (taxe d'apprentissage, formation professionnelle, effort construction, …).

5. Evénements post-clôture

Changements au niveau de la gouvernance

Par décision du 14 mars 2025, le Président de la Société a, conformément aux statuts, pris acte de la démission de John Harrison en qualité de directeur général, effective à compter du 15 mars 2025.

Par décision du 1er avril 2025, le Président de la Société a, conformément aux statuts, pris acte de la démission de Thierry Baril en qualité de directeur général, effective à compter du 1er avril 2025 et a nommé Carmen-Maja Rex en qualité de directeur général avec prise d'effet à la même date et pour une durée indéterminée.

Droits de douane

Le 2 avril 2025, les États-Unis ont annoncé une hausse des droits de douane ayant des répercussions importantes sur le commerce mondial. Depuis le 2 avril 2025, l'environnement tarifaire mondial est incertain en termes de mise en œuvre, de périmètre et de durée, ce qui rend prématuré une quantification de l'impact. Dans le cadre actuel, l'exposition financière directe d'Airbus est principalement due à l'augmentation des coûts des sous-ensembles importés dans les chaînes d'assemblage final situées aux États-Unis et en Chine. Tout en progressant dans son évaluation, Airbus identifie les moyens pour s'adapter et atténuer l'impact. Airbus s'appuie sur des mécanismes réglementaires, son organisation industrielle, notamment en optimisant les flux logistiques, ainsi que sur son carnet de commandes solide et diversifié. En ce qui concerne l'impact indirect des droits de douane, Airbus surveille de près et de manière proactive la façon dont ils pourraient potentiellement affecter le trafic aérien, les clients et sa chaîne d'approvisionnement au fil du temps.

Spirit

Le 28 avril 2025, le groupe Airbus a conclu un accord définitif avec Spirit AeroSystems pour l'acquisition d'actifs industriels dédiés à ses programmes d'avions commerciaux. Dans le cadre de cet accord, le groupe Airbus prendra possession des actifs suivants de Spirit AeroSystems : le site de Kinston, en Caroline du Nord (sections de fuselage A350); le site de St. Nazaire, en France (sections de fuselage A350); le site de Casablanca, au Maroc (composants A321 et A220); la production de pylônes A220 à Wichita, au Kansas, aux États-Unis; la production d'ailes A220 à Belfast, en Irlande du Nord; et la production du fuselage central de l'A220 à Belfast, en Irlande du Nord, à moins que Spirit AeroSystems n'identifie un acheteur approprié pour la partie du site où ces activités sont situées.
Le groupe Airbus va également acquérir la production de sous-ensembles d'ailes pour les A320 et A350 à Prestwick, en Écosse. Spirit AeroSystems a l'intention de vendre le site de Subang, en Malaisie, à une tierce partie.
Ces acquisitions seront réalisées par certaines filiales d'Airbus SAS. Aucun impact sur les comptes 2024 d'Airbus SAS n'a été identifié.

Avec cette opération, le groupe Airbus vise à assurer la stabilité de l'approvisionnement pour ses programmes d'avions commerciaux grâce à une approche long terme, tant sur le plan opérationnel que financier, pour les principaux sous-ensembles.
La finalisation de l'acquisition et le transfert officiel des activités sont prévus pour le troisième trimestre 2025, sous réserve des approbations réglementaires et autres autorisations habituelles.

AIRBUS
Société par Actions Simplifiée
Au capital de 3 581 336 euros
Siège Social : 2, rond-point Emile Dewoitine
31700 BLAGNAC
RCS Toulouse 383 474 814
(la Société)

RAPPORT DU PRÉSIDENT SUR LA GESTION DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2024

Chers Associés,

Conformément aux dispositions de l'article L. 227-9 du Code de commerce et des stipulations statutaires, nous vous rendons compte dans le présent rapport de l'activité de la Société au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2024, des résultats de cette activité, des perspectives d'avenir et soumettre à votre approbation les comptes annuels dudit exercice.

Tous les documents et pièces prévus par la réglementation en vigueur et par les stipulations statutaires en vigueur ont été tenus à votre disposition dans les délais impartis.

Vous pourrez également prendre connaissance des rapports des Commissaires aux comptes rendant compte de leur mission sur les comptes annuels dudit exercice.

Nous reprenons ci-après, successivement, les différentes informations telles que prévues par la réglementation.

I. SITUATION ET ACTIVITE DE LA SOCIÉTÉ AU COURS DE L'EXERCICE ÉCOULÉ

1.1 Modèle économique

Airbus en tant que Groupe a organisé ses activités selon les trois segments suivants qui reflètent la structure interne de l'organisation en fonction de la nature des produits et services fournis : Airbus (anciennement Airbus Commercial Aircraft et siège social), Airbus Helicopters et Airbus Defence and Space.

Un comité exécutif présidé par Guillaume Faury et composé des Directeurs Généraux et des Directeurs des Divisions et Fonctions de la Société est responsable du pilotage de toutes les activités d'Airbus, y compris la commercialisation et la politique produit.

Airbus SAS, société de droit français, est détenue majoritairement par Airbus SE (94,73%), Airbus Defence and Space SAU détenant 5,27%.

Airbus est l'un des leaders mondiaux sur le marché de l'aviation civile, des avions cargo et des services associés.

Airbus développe et industrialise des solutions technologiques innovantes et supporte le plus efficacement possible les chaînes d'approvisionnement et de fabrication, permettant aux personnes dans le monde d'échanger et aux compagnies aériennes de garantir leur croissance.

Les activités d'Airbus couvrent le développement, la production, la commercialisation et la vente d'avions commerciaux de plus de 100 places ; la conversion d'avions et services associés ; le développement, la production, la commercialisation et la vente d'avions régionaux turbopropulsés et de composants aéronautiques.

Airbus dispose d'une gamme d'avions commerciaux ayant des capacités allant de 100 à plus de 400 sièges : l'A220 ; l'A320 (la gamme de produits la plus vendue de l'aviation civile); l'A330 et l'A350 (y compris sa version cargo l'A350F).

Au sein de sa gamme de produits, Airbus privilégie une forte homogénéité des produits, des cockpits et des caractéristiques de vol, réduisant ainsi considérablement les coûts d'exploitation pour ses clients. La présence industrielle d'Airbus regroupe des activités en Europe (France, Allemagne, Espagne et Royaume-Uni), au Canada, aux États-Unis, en Chine, au Japon et, plus largement, dans la région Asie-Pacifique, en Inde et au Moyen-Orient.

En Europe, le développement des avions et leur production sont répartis sur quatre entités, Airbus Operations GmbH (Allemagne), Airbus Operations SAS (France), Airbus Operations Ltd (Grande-Bretagne) et Airbus Operations SL (Espagne). Ces entités sont coordonnées par Airbus SAS. A noter que l'A220 est exclusivement développé et produit au Canada dans une entité distincte.

En 2004, un accord spécifique (*Advance Pricing Agreement – « APA Commercial »*) a été signé avec les autorités fiscales des quatre pays. Cet accord couvre les "*activités communes" réalisées* par Airbus SAS et les quatre autres entités nationales mentionnées ci-dessus, ce qui inclut le développement, la production et l'assemblage des avions commerciaux, de transport de passagers et de fret, ainsi que les activités de support pour les avions en service. Le résultat de ces activités est alloué aux sociétés concernées en fonction de leur contribution aux coûts industriels en utilisant une "*clé de répartition*".

Les transactions avec les tiers, principalement avec les clients militaires concernant les avions militaires, et le résultat financier, restent au niveau des entités concernées en tant "qu'activité spécifique". L'ensemble des résultats des sociétés est soumis aux règles fiscales nationales.

L'APA Commercial d'Airbus, en place depuis janvier 2004 et systématiquement renouvelé, a expiré au 31 décembre 2019. Conformément aux dispositions de l'accord, deux demandes de renouvellement, une pour la période 2020-2024 et une autre pour la période 2025-2029 ont été déposées auprès des quatre administrations fiscales respectivement en juin 2019 et en mai 2024. À ce jour, aucun élément n'a été identifié remettant en cause l'application de l'accord pour les exercices 2020, 2021, 2022, 2023 et 2024.

Un accord spécifique de prix de transfert a été signé en 2013 avec les quatre administrations fiscales pour le développement, la production et la vente de l'avion militaire A400M à la société AMSL. Les sociétés concernées sont les mêmes que pour l'APA Commercial, excepté Airbus Operations SL, auxquelles viennent s'ajouter Airbus Defence & Space SAU et Airbus Defence & Space GmbH. Le résultat est consolidé et partagé par le biais d'un véhicule juridique de droit espagnol (UTE : Union Temporal de Empresas). L'APA stipule que la société Airbus SAS sera compensée pour ses coûts et produits engagés au titre du programme sans prendre part au partage du résultat. Les activités de services et de supports liées au programme A400M sont couvertes par un accord interne distinct. L'allocation du résultat est basée sur les mêmes clés de répartition que celles utilisées pour l'accord industriel.

Conformément aux dispositions de cet accord, deux demandes de renouvellement, une pour la période 2020-2024 et une autre pour la période 2025-2029 ont été déposées auprès des quatre administrations fiscales respectivement en juin 2019 et en mai 2024. À ce jour, aucun élément n'a été identifié remettant en cause l'application de l'accord pour les exercices 2020, 2021, 2022, 2023 et 2024.

Un accord préalable de prix de transfert entre Airbus SAS et Airbus Americas Inc. a été signé fin 2019 pour les exercices 2016 à 2019. Cet accord couvre les activités d'assemblage des avions de la chaîne d'assemblage de Mobile (Alabama, USA). La demande de renouvellement déposée en juin 2019 par la société pour la période 2020 à 2024 a été acceptée le 24 mars 2020 par l'autorité compétente française et le 1er avril 2020 par l'autorité compétente américaine. L'accord a été signé par les autorités compétentes le 23 février 2023. Une demande de renouvellement pour la période 2025-2029 a été déposée en juin 2024. Les discussions sont en cours.

1.2 Situation économique

La performance de la Société doit s'apprécier au regard de celle d'Airbus dans son ensemble.

Livraisons

En 2024, Airbus a livré un nombre total de 766 avions commerciaux (contre 735 en 2023), dont :

- 625 livrés par Airbus SAS (dont 536 SA, 32 A330, 57 A350) contre 607 en 2023,
- 66 SA livrés par Airbus Americas (contre 60 en 2023),
- 75 A220 livrés par Airbus Canada Limited Partnership (ACLP) contre 68 en 2023.

Carnet de commandes (A220 inclus)

Le carnet de commandes d'Airbus a augmenté de 68,1 milliards d'euros sur l'année pour atteindre 558,9 milliards d'euros à fin 2024. Cette augmentation en valeur du carnet de commande reflète principalement un ratio commandes/livraisons supérieur à 1 et l'impact change du dollar. Le carnet de commandes total d'Airbus s'élève à 8 658 appareils à fin 2024 (contre 8 598 appareils fin 2023). Les prises de commandes sont composées de 826 commandes nettes en 2024 (contre 2 094 en 2023).

Production

L'organisation industrielle d'Airbus reflète le souci d'intégration des flux industriels pour tous les programmes d'Airbus.

Les flux de valeur industrielle couvrent la chaîne d'approvisionnement ainsi que les deux sociétés d'Aérostructures d'Airbus, l'assemblage des éléments constituants et des composants majeurs (aile, fuselage avant et arrière, pointe avant et fuselage central) et l'assemblage final à Toulouse, Hambourg, Tianjin et Mobile.

Les avions sont ensuite pris en charge par la direction des Programmes avant d'être livrés aux clients finaux. Le flux industriel est soutenu par la Qualité et les Achats ainsi que par les quatre fonctions transverses chargées de fournir les compétences, les normes et les services nécessaires à (1) la planification industrielle, la logistique et les transports, (2) une ingénierie de fabrication intégrée, (3) l'éradication et la prévention de non-qualité, et (4) une excellence opérationnelle optimisée dans le souci de la recherche continue des performances. La direction des Achats est responsable des relations contractuelles et opérationnelles avec les fournisseurs. Son objectif est de garantir que les matières

premières, les pièces, les équipements, les moteurs et les services achetés sont livrés dans le respect des délais, des coûts et de la qualité requis. Une équipe dédiée gère les flux de livraison de la chaîne d'approvisionnement afin de garantir le bon déroulement de la production.

Performance de livraison 2024 et évolution des cadences de production

En 2024, Airbus a livré 766 avions à 86 clients soit une augmentation de 4% par rapport à 2023. Le nombre de livraisons a été conforme aux objectifs malgré la complexité de l'environnement opérationnel liée aux défis rencontrés par la chaîne d'approvisionnement et aux tensions géopolitiques. Airbus continue d'augmenter les cadences conformément au plan annoncé pour répondre à la forte demande, reflétée par un carnet de commandes sans précédent (plus de 8 600 avions).

Dans le contexte de cette montée en cadence, la capacité de livraison d'A321 d'Airbus s'est accrue, la production étant désormais assurée par l'ensemble de ses sites d'assemblage.

Le programme de la famille A320 poursuit sa montée en cadence pour atteindre 75 avions par mois en 2027. Airbus stabilise désormais la production mensuelle d'A330 autour de 4 avions par mois. Des difficultés spécifiques à la chaîne d'approvisionnement, notamment avec Spirit AeroSystems, pèsent actuellement sur la montée en cadence de l'A350 et de l'A220. Concernant l'A350, Airbus maintient son objectif de cadence de 12 appareils en 2028 et ajuste la mise en service de la version cargo de l'A350, désormais prévue au second semestre 2027.

Famille A320

Avec plus de 19 075 avions vendus et près de 11 860 livrés à fin 2024, la famille A320 d'avions monocouloirs d'Airbus comprend les modèles dérivés A319 et A321, ainsi que la famille des avions d'affaires ACJ Corporate Jet. Chaque appareil de la famille A320 partage les mêmes systèmes, cockpits, procédures d'exploitation et diamètre de fuselage central.

La famille A320 possède, avec 3,95 mètres, le plus large diamètre de fuselage de tous les avions de la catégorie des monocouloirs offert sur le marché. Cette caractéristique permet de disposer d'une cabine passagers spacieuse pouvant accueillir 6 sièges de front, offrant un grand confort et une excellente capacité de transport en soute. La famille A320 est équipée de commandes de vol numériques, d'un cockpit ergonomique et d'une sélection de matériaux de structure modernes. La famille A320 est en concurrence avec les avions Boeing 737 et Comac C919.

Airbus continue d'investir dans les améliorations de la famille A320, notamment via le développement de la famille A320neo, incluant l'A319neo, l'A320neo, l'A321neo et les versions ACJ de l'A319neo et A320neo et plus récemment l'A321XLR. La famille A320neo comporte plusieurs innovations dont la dernière génération de moteur et des améliorations cabine permettant de générer une économie de carburant de 20 % par siège comparée à la famille A320ceo (*current engine option*). L'A320neo avec les moteurs Pratt & Whitney a été la première version à être certifiée par l'EASA et la FAA en novembre 2015 suivie par l'A320neo avec les moteurs CFM en mai 2016.

Les versions de la famille A320neo sont à 95% identiques aux versions de la famille A320ceo leur permettant de parfaitement s'intégrer aux flottes actuelles d'A320, un facteur essentiel pour les clients d'Airbus et les opérateurs. La maintenance de l'importante flotte en service d'A320ceo ne diminue pas alors que d'autres opportunités se profilent, comme le marché croissant de la conversion des avions passagers en cargo.

Afin de répondre à la demande du marché, l'A321neo a été développé pour augmenter la capacité du rayon d'action et de ce fait intégrer une flexibilité supplémentaire dans la configuration de la cabine avec des améliorations optionnelles de poids et de capacité en carburant concernant notamment l'A321XLR avec un rayon d'action de 7 280 km.

L'A321XLR (Extra Long Range) qui a été livré en octobre 2024 pour son client de lancement Ibéria combine l'efficacité du mono-couloir avec le rayon d'action et le confort d'un gros-porteur. Il représente ainsi un produit inégalé pour tous les types d'opérateurs sur le segment de marché de moyenne distance avec un rayon d'action de 8 700 km.

Depuis son lancement en décembre 2010, la famille A320neo a reçu 11 069 commandes fermes de la part de plus de 140 clients, avec un total de 3 765 avions livrés à fin 2024.

Les livraisons A320neo ont débuté en février 2016 suivies du premier A321neo en avril 2017 et en août 2019 du premier A319neo.

La famille A320neo représente environ 60% du carnet de commandes mondial face au programme 737 MAX de Boeing.

Elbe Flugzeugwerke GmbH ("EFW"), un partenariat entre Airbus et ST Aerospace Ltd basée à Singapour ("STA") offre des solutions de conversion des avions de ligne à avions cargo pour l'A320 et l'A321. Avec ses programmes de conversion cargo (A330, A321 et A320), EFW conduit le développement de la famille Cargo Airbus. A fin 2024, un total de 50 A330 conversion passager-cargo ont été livrés (depuis 2017).

En 2024, 21 A321 passagers-cargo ont été livrés, avec plus de 50 depuis 2020.

En 2024, Airbus a reçu 637 commandes brutes et 615 commandes nettes pour la famille A320 avec 602 livraisons.

Programme A330

Avec 1 853 avions vendus (dont 374 A330neo) et 1 623 livrés, la famille A330 couvre tous les segments du marché avec un avion de type bi-moteur conçu pour transporter entre 220 et 300 passagers selon 3 classes de configurations ou plus de 400 passagers avec une densité accrue. La famille A330 offre un niveau de confort élevé et permet aux compagnies de disposer de vastes capacités de transport en soute.

La version A330-200 existe également en version cargo et en plate-forme militaire (MRTT).

Une conversion passagers-cargo est proposée par le partenariat ST Engineering /EFW pour l'A330-200 et l'A330-300, répondant ainsi aux besoins logistiques du commerce en ligne en pleine croissance. Ses concurrents sont les avions Boeing 767 et 787.

La dernière évolution de la famille A330 est l'A330neo (*new engine option*) comprenant les versions A330-800 et A330-900. Ces avions sont équipés de moteurs Rolls-Royce Trent 7000 de dernière génération et ont reçu des améliorations aérodynamiques pour diminuer la consommation du carburant.

En octobre 2020 Airbus a certifié une masse maximale au décollage améliorée de 251 tonnes sur l'A330-900 permettant une augmentation du rayon d'action de 1180 km. Le poids de 251 tonnes maximum au décollage a été certifié pour l'A330-800 mi-2022.

En 2024 Airbus a reçu 82 commandes brutes dont 4 versions militaires et a enregistré 82 commandes nettes, 32 avions ont été livrés (dont 2 versions militaires).

Programme A350

La famille A350 XWB est une famille d'appareils à fuselage extra-large qui a été développée pour pouvoir accueillir entre 300 et 410 passagers et jusqu'à 111 tonnes comme un gros cargo.

L'A350 XWB offre des caractéristiques de cabine améliorées, des moteurs Trent XWB Rolls-Royce, une technologie aérodynamique et des systèmes de pointe, avec plus de 50 % de matériaux composites dans la structure du fuselage.

Les principaux concurrents de l'A350 XWB sont les avions Boeing des séries 787 et 777.

La première livraison de l'A350-900 a eu lieu en décembre 2014 à Qatar Airways.

Avec la version très long courrier (ULR, Ultra Long Range) de l'A350-900 lancée en 2015, l'A350XWB a démontré sa polyvalence en offrant la possibilité d'effectuer des vols pouvant durer jusqu'à 19 heures. Le premier A350-900 ULR a été livré en septembre 2018 à Singapore Airlines.

Soulignant la flexibilité de cette version, Airbus a livré son premier A350-900 domestique à Japan Airlines en 2019.

La famille A350 est complétée par l'A350-1000 qui est plus long de 7 mètres comparé à l'A350-900. Il a été livré à Qatar Airways, son premier client également, en février 2018. Offrant une capacité supplémentaire pour les passagers et le fret sans compromettre le rayon d'action, l'A350-1000 est le remplaçant idéal des avions de la génération précédente présentant une capacité de 350 à 410 sièges.

En 2021 Airbus a lancé l'A350F cargo offrant 3 tonnes de fret supplémentaires et une portée supérieure au concurrent 777F. Avec une consommation de carburant optimisée, des émissions de CO2 réduites ainsi qu'une prévision de rentabilité élevée, l'A350F est le seul avion-cargo capable de respecter les dernières exigences de l'aviation civile internationale (ICAO).

A fin décembre 2024, Airbus a sécurisé 142 commandes pour la famille A350, (dont 5 avions version cargo), 642 A350 ayant été livrés depuis son lancement avec un nombre total de commandes de 1 344 appareils (dont 55 avions version cargo).

Programme A380

L'A380 à double pont est l'avion commercial le plus spacieux au monde actuellement en service. Le diamètre de son fuselage permet de disposer d'espaces cabines flexibles et innovants, aménagés selon les besoins de chaque compagnie aérienne. L'avion est capable de transporter plus de 500 passagers sur un rayon de 14 800 km dans sa configuration 4 classes.

Alors que les 5 dernières livraisons d'A380 ont eu lieu en 2021, certaines compagnies aériennes clientes investissent dans la modernisation des cabines et l'avion restera probablement en service pendant la prochaine décennie.

A400M

L'A400M est conçu pour être l'avion-cargo de nouvelle génération le plus performant sur le marché aujourd'hui. Il a été pensé pour répondre aux besoins des forces armées mondiales et d'autres opérateurs potentiels dans le cadre de missions militaires, humanitaires et de maintien de la paix au XXIe siècle.

L'A400M a été conçu pour remplir les fonctions habituellement dévolues à trois types d'avions différents de ravitaillement et de transport militaire, conçus pour différents types de missions : missions tactiques (capacité d'un avion-cargo au rayon d'action court à moyen, avec des performances opérationnelles sur terrain court et non aménagé), missions stratégiques (missions de longue portée pour grosses charges embarquées) et missions de ravitaillement.

178 avions ont été commandés à ce jour par les sept nations de lancement, à savoir la Belgique, la France, l'Allemagne, le Luxembourg, l'Espagne, le Royaume-Uni et la Turquie et par trois clients à l'export, la Malaisie, le Kazakhstan et l'Indonésie.

L'A400M suscite un intérêt dans d'autres régions du monde comme l'Asie, le Moyen-Orient et l'Amérique Latine.

Entre 2013 et le 31 décembre 2024, 130 appareils ont été livrés à neuf nations. L'A400M est déployé opérationnellement depuis 2014 accumulant plus de 205 000 heures de vol.

En octobre 2024, Airbus a signé deux contrats stratégiques avec l'OCCAR, Organisation conjointe de coopération en matière d'armement qui conduit le programme A400M pour le compte des nations de lancement.

Ces contrats sont l'A400M Global Support Services (GSS3) et "Block Upgrade 0" qui devraient améliorer les performances de l'avion.

L'A400M a été défini avec les fonctionnalités de transport stratégique et tactique permettant ainsi d'économiser du temps et des coûts.

Airbus poursuit ses activités de développement en vue d'atteindre la feuille de route révisée des capacités. Les activités de rétrofit progressent en étroite collaboration avec les clients.

En 2024, une mise à jour du contrat à terminaison a été menée et une charge complémentaire a été comptabilisée au niveau du Groupe.

Des risques subsistent sur le développement des capacités techniques et des coûts associés, sur la fiabilité opérationnelle de l'avion, sur les réductions de coûts et sur la sécurisation des volumes de livraisons en accord avec les objectifs révisés.

1.3 Litiges

Procès du vol Air France 447

Le 1er juin 2009, un A330 assurant le vol AF447 opéré par Air France entre Rio de Janeiro et Paris a disparu au-dessus de l'océan atlantique avec 228 personnes à son bord. L'épave a été retrouvée en avril 2011 après plusieurs campagnes de recherche organisées par le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA), qui a publié son rapport d'enquête final en juillet 2012. À la suite de l'accident, le parquet de Paris a ouvert une enquête pour homicide involontaire et Airbus SAS a été mise en examen en mars 2011. En

septembre 2019, les juges d'instruction ont clos l'enquête et prononcé un non-lieu général après une analyse approfondie des éléments techniques et juridiques de l'affaire. Cependant, la Cour d'Appel de Paris a annulé la décision des magistrats instructeurs et a ordonné un procès pour homicide involontaire. Le pourvoi en cassation formé par Airbus contre cette décision a été jugé irrecevable par la Cour de Cassation. Un nouveau procès a eu lieu au cours du quatrième trimestre de 2022, à la suite duquel le Tribunal Correctionnel de Paris, par jugement du 17 avril 2023, a mis hors de cause Airbus sur le plan pénal tout en retenant sa responsabilité civile. Le 26 avril 2023, le Parquet Général de Paris a fait appel du jugement de relaxe d'Airbus et d'Air France. L'affaire sera, par conséquent, rejugée en totalité devant la Cour d'Appel de Paris à partir de septembre 2025.

1.4 Autres événements significatifs

1.4.1 Environnement géopolitique et macroéconomique

Dans le cadre de l'environnement complexe et changeant, notamment avec les incertitudes géopolitiques et les challenges spécifiques liés à la chaîne d'approvisionnement qui se sont matérialisés au cours de l'année 2024, Airbus a lancé un programme d'amélioration spécifique à l'activité avions commerciaux. Ce programme vise à se concentrer sur les priorités et à optimiser l'efficacité opérationnelle en s'appuyant sur les activités cœur de métier. Cela a pour objectif de sécuriser la montée en cadence sans compromettre la sécurité, la qualité et le respect des normes.

La guerre en Ukraine a accru l'exposition d'Airbus au risque de perturbation de la chaîne d'approvisionnement étant donné qu'une partie du titane utilisé par la Société provient de la Russie, directement et indirectement par l'intermédiaire des fournisseurs de la Société. Par conséquent, un plan de réduction des risques a été mis en place et a permis de trouver des alternatives pour éviter toute rupture dans les approvisionnements. Cela a évité à Airbus toute perturbation de la production en 2024.

En 2024, Airbus a respecté l'ensemble des réglementations et sanctions applicables à ses installations et activités en Russie, lesquelles pourraient se durcir en 2025. Le bureau de représentation de Moscou a été fermé en 2023, tandis que la filiale russe d'Airbus (Airbus RUS) est en cours de fermeture.

1.4.2 Distribution de dividendes

En 2024, Airbus SAS a procédé à une distribution de dividendes à hauteur de 2 714 335 187,85 euros résultant du bénéfice distribuable de l'exercice augmenté du report à nouveau, d'un montant de 1 115 545 376,37 euros par prélèvement sur le poste "autres réserves" et d'une somme de 26 379 581,32 euros par prélèvement sur le poste « Prime d'émission-prime d'apport-prime de fusion».

II. ÉVÉNEMENTS SURVENUS DEPUIS LA CLÔTURE DE L'EXERCICE

Changements au niveau de la gouvernance

- Par décision du 14 mars 2025, le Président de la Société a, conformément aux statuts, pris acte de la démission de John Harrison en qualité de directeur général, effective à compter du 15 mars 2025.

- Par décision du 1er avril 2025, le Président de la Société a, conformément aux statuts, pris acte de la démission de Thierry Baril en qualité de directeur général, effective à compter du 1er avril

2025 et a nommé Carmen-Maja Rex en qualité de directeur général avec prise d'effet à la même date et pour une durée indéterminée.

Droits de douane

Le 2 avril 2025, les États-Unis ont annoncé une hausse des droits de douane ayant des répercussions importantes sur le commerce mondial. Depuis le 2 avril 2025, l'environnement tarifaire mondial est incertain en termes de mise en œuvre, de périmètre et de durée, ce qui rend prématuré une quantification de l'impact. Dans le cadre actuel, l'exposition financière directe d'Airbus est principalement due à l'augmentation des coûts des sous-ensembles importés dans les chaînes d'assemblage final situées aux États-Unis et en Chine. Tout en progressant dans son évaluation, Airbus identifie les moyens pour s'adapter et atténuer l'impact. Airbus s'appuie sur des mécanismes réglementaires, son organisation industrielle, notamment en optimisant les flux logistiques, ainsi que sur son carnet de commandes solide et diversifié. En ce qui concerne l'impact indirect des droits de douane, Airbus surveille de près et de manière proactive la façon dont ils pourraient potentiellement affecter le trafic aérien, les clients et sa chaîne d'approvisionnement au fil du temps.

Spirit

Le 28 avril 2025, le groupe Airbus a conclu un accord définitif avec Spirit AeroSystems pour l'acquisition d'actifs industriels dédiés à ses programmes d'avions commerciaux. Dans le cadre de cet accord, le groupe Airbus prendra possession des actifs suivants de Spirit AeroSystems : le site de Kinston, en Caroline du Nord (sections de fuselage A350); le site de St. Nazaire, en France (sections de fuselage A350); le site de Casablanca, au Maroc (composants A321 et A220); la production de pylônes A220 à Wichita, au Kansas, aux États-Unis; la production d'ailes A220 à Belfast, en Irlande du Nord; et la production du fuselage central de l'A220 à Belfast, en Irlande du Nord, à moins que Spirit AeroSystems n'identifie un acheteur approprié pour la partie du site où ces activités sont situées.
Le groupe Airbus va également acquérir la production de sous-ensembles d'ailes pour les A320 et A350 à Prestwick, en Écosse. Spirit AeroSystems a l'intention de vendre le site de Subang, en Malaisie, à une tierce partie.
Ces acquisitions seront réalisées par certaines filiales d'Airbus SAS. Aucun impact sur les comptes 2024 d'Airbus SAS n'a été identifié.
Avec cette opération, le groupe Airbus vise à assurer la stabilité de l'approvisionnement pour ses programmes d'avions commerciaux grâce à une approche long terme, tant sur le plan opérationnel que financier, pour les principaux sous-ensembles.
La finalisation de l'acquisition et le transfert officiel des activités sont prévus pour le troisième trimestre 2025, sous réserve des approbations réglementaires et autres autorisations habituelles.

III. ACTIVITÉS EN MATIÈRE DE RECHERCHE ET DE DÉVELOPPEMENT

L'activité recherche et développement vise à maintenir un fort niveau de conformité, à créer des solutions innovantes afin de répondre aux attentes du marché, à permettre de réduire les coûts de fabrication, à améliorer la performance et la disponibilité des produits et le support aux avions en service.

Au titre de 2024, Airbus SAS a enregistré un total de coûts de recherche et développement de 2 400 millions d'euros comparé à un montant de 2 391 millions d'euros en 2023.

Les coûts encourus par programme sont les suivants :

A350	:	541 millions d'euros
A330	:	154 millions d'euros
A320Neo	:	571 millions d'euros
Future Programs:		597 millions d'euros
Autres	:	537 millions d'euros

Les coûts de recherche et développement représentent 4.2% du chiffre d'affaires en 2024 contre 4.4% en 2023.

IV. EVOLUTION PRÉVISIBLE DE LA SITUATION DE LA SOCIETE ET PERSPECTIVES D'AVENIR

Airbus évolue dans un environnement complexe et en constante évolution, 2024 ayant été une année test. L'année 2024 s'est déroulée sous le signe de l'adaptation aux défis posés, en se recentrant sur des priorités clés telles que la montée en cadence de la production et la gestion des défis spécifiques de la chaîne d'approvisionnement, qui pèsent actuellement sur la montée en cadence de l'A350 et de l'A220. Dans ce contexte, Airbus continue de privilégier une croissance rentable et vise à construire un avantage concurrentiel durable à long terme, en mettant l'accent sur trois axes pour préparer l'avenir. Premièrement, Airbus vise à maintenir la compétitivité de son portefeuille d'avions commerciaux et à l'adapter à l'évolution des attentes des clients, grâce à des améliorations incrémentales des programmes actuels et au développement d'avions innovants de nouvelle génération. En s'efforçant de fournir d'excellents services à ses clients, Airbus entend rester leur partenaire de confiance tout au long du cycle de vie des produits. Deuxièmement, Airbus investit dans la protection et l'amélioration de sa capacité à concevoir, développer et livrer des avions. Airbus a l'intention de continuer à soutenir sa chaîne d'approvisionnement, à renforcer son empreinte dans la chaîne de valeur et à préparer son futur système industriel. Troisièmement, Airbus a l'ambition d'être à l'avant-garde de la décarbonation du secteur de l'aviation commerciale. L'entreprise s'est fixé des objectifs (conformément à l'initiative Science-Based Targets) pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre et celles des avions commerciaux qu'elle produit. Le renouvellement de la flotte contribue directement à l'effort de décarbonation du secteur de l'aviation commerciale, la génération actuelle d'avions offrant une efficacité accrue par rapport aux générations précédentes. Airbus continue également d'investir dans l'amélioration des technologies existantes et la poursuite de nouvelles avancées, afin de générer des gains d'efficacité supplémentaires pour ses produits actuels et de permettre le lancement d'un avion monocouloir de nouvelle génération, prévu pour le milieu de la prochaine décennie.

La décarbonation passera également par de nouveaux vecteurs énergétiques. Tout d'abord, Airbus s'efforce d'encourager le développement du système des carburants d'aviation durables (« SAF », sustainable aviation fuels) par le biais de partenariats stratégiques et d'autres efforts sur les filières de production, car Airbus estime qu'il offre le moyen le plus rapide de décarboner les produits actuels et futurs. Dans un second temps, Airbus a l'ambition de mettre en service un avion commercial économiquement viable, entièrement électrique et propulsé à l'hydrogène. Airbus estime que la technologie des piles à combustible est la plus prometteuse pour concrétiser cette ambition, car elle permettrait de réduire considérablement les émissions par rapport aux configurations de réacteurs classiques. Le développement de l'écosystème de l'hydrogène est complexe et progresse à un rythme plus

lent que prévu. La mise à l'échelle des technologies des piles à combustible vers un produit commercialement viable nécessitera également plus de temps. Un produit commercialement viable est désormais attendu après 2035. Airbus utilisera ce délai supplémentaire pour perfectionner les performances des technologies de propulsion par pile à combustible et de systèmes à hydrogène liquide, qui devraient permettre le développement du premier avion commercial entièrement électrique de l'entreprise, dans son ambition d'être un pionnier de l'aéronautique durable.

Les prévisions du marché mondial 2024 d'Airbus prévoient que la demande de trafic passagers continuera de croître fortement jusqu'en 2027, avant de se stabiliser vers un taux de croissance annuel pondéré (« TCAC ») d'environ 3,6 % entre 2027 et 2043, la demande de fret aérien progressant d'environ 3,1 % TCAC sur la même période. Ces prévisions se fondent sur des hypothèses macroéconomiques du prestataire de services d'information S&P Global et sur des projections de prix de l'énergie prenant en compte le système d'échange de quotas d'émission de l'Union Européenne, le régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (« CORSIA ») et les politiques environnementales déclarées des États souverains. Ces prévisions ont exploré des milliers de facteurs de sensibilité concernant les futurs prix de l'énergie, les taux de pénétration des carburants d'aviation durables, le PIB, les gains d'efficacité énergétique, etc. et reflètent le résultat médian de ces scénarios. Elles supposent la poursuite de la libéralisation des marchés du transport aérien et des investissements dans les infrastructures de transport aérien qui suivent la croissance de la demande au niveau local et régional. Un développement économique plus soutenu et une croissance des échanges commerciaux entre les nations seraient des facteurs positifs pour ces prévisions. Les facteurs à la baisse qui pourraient peser sur les prévisions incluent des changements prolongés et importants dans les politiques commerciales mondiales, des restrictions de voyage ou des changements de politiques publiques susceptibles d'avoir un impact sur la croissance économique ou de restreindre le transport aérien. Airbus prévoit une demande d'environ 42 430 nouveaux avions passagers et cargos au cours des 20 prochaines années, dont environ 33 510 (environ 80 %) monocouloirs et environ 8 920 (environ 20 %) gros-porteurs. Environ 18 460 de ces appareils remplaceraient les avions existants. La demande d'avions cargo devrait atteindre environ 2 470 appareils au cours des 20 prochaines années, dont environ 940 seront des appareils neufs et le reste seraient convertis à partir de la flotte passagers en service. Le centre de gravité du transport aérien mondial devrait continuer de se déplacer vers l'Asie, ainsi que l'Inde et la Chine. Airbus se concentre sur la fourniture d'avions plus économes en carburant pour le remplacement et la croissance de sa flotte. Actuellement, environ 34 % de la flotte mondiale est composée d'avions de dernière génération, typiques du portefeuille actuel d'Airbus. D'après ses analyses, Airbus continue de croire au potentiel de croissance à long terme du secteur.

V. FILIALES ET PARTICIPATIONS

Nous vous rappelons que le tableau des filiales et participations est en annexe 3 du bilan.

V.1 Augmentations de capital et autres contributions

- Airbus SAS a procédé aux augmentations de capital suivantes sur l'année 2024 concernant l'entité 9268448 Canada Inc "Canco 2" :
  - le 7 février, 300 000 000 USD (278 862 000 euros)
  - le 25 avril, 8 123 121 USD (7 625 173 euros)
  - le 30 avril, 200 000 000 USD (186 568 000 euros)
  - le 2 juillet, 100 000 000 USD (93 067 000 euros)

Le 16 juillet 2024, ont été simultanément réalisés un remboursement de capital de 610 457 930,33 USD (559 692 248 euros) par 9268448 Canada Inc "Canco 2", une augmentation de capital en faveur de cette

même entité à hauteur de 496 150 958 USD (454 891 044 euros) et une augmentation de capital de 73 849 042 USD (67 707 755 euros) en faveur de l'entité 9268430 Canada Inc "Canco 1".

Le 15 novembre 2024, Airbus SAS a procédé aux augmentations de capital suivantes : 156 679 250 USD (148 751 280 euros) en faveur de l'entité 9268448 Canada Inc "Canco 2" et 23 320 750 USD (22 140 720 euros) en faveur de l'entité 9268430 Canada Inc "Canco 1".

Le 20 décembre 2024, une augmentation de capital envers l'entité 9268448 Canada Inc "Canco 2" a été réalisée par Airbus SAS à hauteur de 2 082 771 USD (1 984 151 euros).

- En date du 17 avril 2024, Airbus SAS a contribué à hauteur de 4 333 334 euros au capital de Aubert et Duval Holding. Airbus SAS a de nouveau contribué au capital de Aubert et Duval Holding à hauteur de 4 333 334 euros le 9 juillet 2024.

- Le 11 juillet 2024, Airbus a contribué à hauteur de 10 000 000 USD (9 149 100 euros) au capital de LanzaJet Inc. société basée aux Etats-Unis.

- Airbus SAS a investi dans la société Jet Zero PTY Ltd , société basée en Australie à hauteur de 1 221 712 euros le 6 décembre 2024.

- En 2024, Airbus SAS a contribué au fonds AAP Compartiment successivement à hauteur de 11 600 000 euros le 28 juin (Compartiment Plateforme), à hauteur de 2 706 000 euros (Compartiment Support) le 28 juin également, à hauteur de 2 784 000 euros le 11 décembre. Airbus SAS a reçu une quote-part de retour de capital de 3 712 000 euros le 27 décembre 2024.

- Airbus SAS a également contribué au fonds Clean H2 Infra Fund successivement à hauteur de 1 098 000 euros le 19 janvier 2024, 2 706 000 euros le 10 avril 2024 et 1 219 215 euros le 17 décembre 2024.

V.2 Dépréciation des titres des sociétés 9268448 Canada Inc "Canco 2" et 9268430 Canada Inc "Canco 1"

Les titres des sociétés 9268448 Canada Inc "Canco 2" et 9268430 Canada Inc "Canco 1" ont fait l'objet d'une provision complémentaire à hauteur respectivement de 719 307 937 euros et 123 672 144 euros au titre de l'année 2024.

V.3 Vente de Sofema

Airbus SAS a vendu ses titres détenus dans la société Sofema au Groupe Adit le 30 avril 2024.

V.4 Liquidation

La société PT Airbus Group Indonesia a été liquidée le 17 janvier 2024.

VI. RACHAT PAR LA SOCIÉTÉ DE SES PROPRES ACTIONS

Conformément aux dispositions de l'article L 225-211, al. 2 du Code de commerce, nous vous rendons compte ci-après de l'état d'acquisition d'actions destinées à être attribuées aux salariés dans le cadre de l'intéressement du personnel aux fruits de l'expansion de l'entreprise :

Néant.

VII. INFORMATION SUR LES DÉLAIS DE PAIEMENT

En application des dispositions du Code de commerce, nous vous indiquons en Annexe 1 la décomposition, conformément aux modèles établis par l'arrêté du 20 mars 2017 des délais de paiement de nos fournisseurs et clients, faisant apparaître :

- les factures reçues et émises non réglées à la date de clôture de l'exercice dont le terme est échu.
- les factures reçues et émises ayant connu un retard de paiement au cours de l'exercice.

VIII. PRÊTS INTERENTREPRISES

La Société n'a consenti aucun prêt entrant dans le champ d'application des articles L 511-6, 3 bis et R 511-2-1-3 du Code Monétaire et financier relatif aux prêts entre entreprises.

IX. PRÉVENTION DES RISQUES TECHNOLOGIQUES

Conformément à la réglementation applicable aux sociétés exploitant des installations classées Seveso seuil haut nous vous rendons compte ci-après des informations sur la politique de prévention du risque d'accident technologique, sur la couverture responsabilité civile de la Société et sur les moyens prévus pour assurer la gestion de l'indemnisation des victimes en cas d'accident technologique:

Néant.

X. EXPOSÉ SUR LES RÉSULTATS ÉCONOMIQUES ET FINANCIERS

Politique de couverture de change

Les ventes d'Airbus sont majoritairement libellées en dollars US, alors qu'une partie significative des coûts est encourue en euros et en livres sterling. Par conséquent, Airbus utilise des instruments de couverture de change pour minimiser son exposition en dollars sur les ventes d'avions et son exposition sur les achats en livres sterling.

Les flux couverts correspondent aux prévisions mensuelles de flux en dollars sur la base des dates de livraison des avions. Le montant à couvrir est décidé par le Comité de Trésorerie d'Airbus sur la base des livraisons d'avions considérées comme hautement probables, à savoir les livraisons correspondant à des commandes fermes ou à des engagements de commande ayant une très forte probabilité de se matérialiser sur la base des documents contractuels échangés.

Les principaux instruments financiers utilisés sont des ventes à terme de dollars contre euros. Ces instruments ne sont pas détenus à titre spéculatif. La relation de couverture est documentée entre les instruments financiers et les flux mensuels en dollars couverts. L'exposition sur les achats en livres sterling est en partie couverte par des ventes à terme de dollars contre des livres sterling.

Les stocks sont valorisés au cours historique, sans tenir compte des couvertures existantes. La prise en compte du cours couvert dans le cadre de l'évaluation des stocks d'avions commerciaux n'aurait pas d'impact sur le compte de résultat puisque ce résultat est redistribué dans le cadre du mécanisme de l'Advance Pricing Agreement Civil.

Présentation des états financiers

Les comptes annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2024 sont présentés conformément aux dispositions du Plan Comptable Général applicable à la Société.

Au cours de l'exercice, la Société a enregistré des produits d'exploitation pour un montant de 57 955 085 845 euros contre 55 052 123 330 euros en 2023.

Les charges d'exploitation s'élèvent à 57 452 483 031 euros contre 54 260 294 138 euros en 2023 et le résultat d'exploitation présente un gain de 502 602 814 euros contre un gain de 791 829 193 euros en 2023.

Le résultat financier net au 31 décembre 2024 est un gain de 2 270 170 001 euros contre un gain de 919 920 186 euros en 2023.

Le résultat exceptionnel au 31 décembre 2024 est une perte de 306 892 618 euros contre une perte de 318 560 352 en 2023.

Au 31 décembre 2024, la Société a comptabilisé une charge d'impôt de 223 675 942 euros et une charge pour participation aux salariés de 36 177 408 euros.

Le résultat net après impôt 2024 est un produit de 2 206 026 847 euros contre un produit de 1 289 016 493 euros au titre de l'exercice 2023.

Tableau des résultats des 5 derniers exercices

Nous vous donnons dans l'Annexe 4 le tableau des résultats au cours des cinq derniers exercices.

Affectation du résultat de l'exercice

Nous vous proposons de bien vouloir approuver les comptes annuels (bilan, compte de résultat et annexe) de l'exercice clos le 31 décembre 2024 tels qu'ils vous sont présentés et qui font apparaître un résultat bénéficiaire s'élevant à 2 206 026 846,53 € (deux milliards deux cent six millions vingt-six mille huit cent quarante-six euros et cinquante trois centimes).

Il vous sera proposé d'affecter ce résultat comme suit :

- **Distribution à titre des dividendes** 2 206 026 846,53 euros

En conséquence de la distribution ci-dessus, il sera distribué un dividende brut de 615,97 € (six cent quinze euros et quatre-vingt-dix-sept centimes) par action.

Il est rappelé que les montants des dividendes qui ont été mis en distribution au titre des trois derniers exercices ont été les suivants :

Exercice	Dividendes
2021	Néant
2022	Néant
2023	7 793 779 651 euros

Rémunération Airbus SAS du Président

Nous vous proposons d'approuver la rémunération variable annuelle du Président au titre de l'exercice 2024 ainsi que la modification des éléments de rémunération du Président y compris ceux liés à la cessation de ses fonctions tels que définis aux Annexes 1 et 2 des décisions collectives des Associés prises par consentement écrit en date du 10 avril 2019, modifié (en ce qui concerne l'Annexe 1) par décisions collectives des Associés prises par consentement écrit en date du 5 mai 2022.

XI. DEPENSES SOMPTUAIRES ET CHARGES NON DÉDUCTIBLES FISCALEMENT

Conformément aux dispositions de l'article 223 du Code Général des Impôts, nous vous précisons que les comptes de l'exercice écoulé ne prennent pas en charge de dépenses somptuaires visées à l'article 39-4 du même code.

Il sera donc proposé aux associés, conformément aux articles 223 quater et 223 quinquies du Code général des impôts, de constater l'absence de dépenses et charges visées aux articles 39,4 et 39,5 dudit code.

XII. SUCCURSALES

Conformément aux dispositions de l'article 232-1 du Code de Commerce, nous vous informons que la Société a une succursale à Bruxelles (Belgique).

XIII. RENOUVELLEMENT DU MANDAT DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

Le mandat de KPMG S.A., Commissaire aux comptes titulaire, arrivant à expiration lors de la présente décision d'approbation des comptes, nous vous proposons de le renouveler dans ses fonctions pour une nouvelle période de six exercices consécutifs, soit pour une durée venant à expiration à l'issue de la décision collective des associés appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2030.

XIV. ADMINISTRATION ET CONTRÔLE DE LA SOCIÉTÉ

Actionnariat de la Société

Au 31 décembre 2024 les 3 581 336 actions composant le capital social d'Airbus SAS étaient détenues par Airbus SE à hauteur de 3 392 711 actions et par Airbus Defence and Space SAU à hauteur de 188 625 actions.

Conformément aux dispositions de l'article 225-129-6 al.3 du Code de Commerce, la société n'est pas tenue de prévoir une résolution au titre d'une augmentation de capital réservée aux salariés dans la mesure où un dispositif équivalent ouvert aux salariés est mis en place au niveau de la holding Airbus SE.

Conclusion

Nous vous invitons, après la lecture des rapports des Commissaires aux comptes, à approuver les décisions que nous soumettons à votre approbation et à donner quitus au Président et aux Directeurs Généraux pour leur gestion durant l'exercice écoulé.

Le 30 Avril 2025

Le Président
Guillaume Faury

Annexe 1 : Information sur les délais de paiement des fournisseurs et des clients

Obligation née de la loi LME (C.com.art. L441-6-1 et D 441.4)
Au 31 décembre 2024, les créances clients (en milliers d'euros) se décomposent par date d'échéance de la façon suivante :

en Milliers d'euros TTC	Non échues (moins de 30 jours)	Echues					Total au 31.12.2024
		1 à 30 jours	31 jours à 60 jours	61 jours à 90 jours	91 jours et plus	Total (1 jour et plus)	
Nombre de factures concernées	106.692					642.290	748.982
Créances clients externe	(430 450)	28,789	56,963	14,832	220,161	320.745	(109.705)
Créances clients groupe	541 778	228,358	164,417	193,969	557,237	1.143.981	1.685.759
Total Créances clients	111,328	257,147	221,379	208,801	777,399	1,464,726	1,576,054
Pourcentage du CA HT de l'exercice	0.2%	0.4%	0.4%	0.4%	1.4%	2.6%	2.7%

Au 31 décembre 2024, les factures reçues et émises non réglées à la date de la clôture de l'exercice dont le terme est échu (tableau prévu au I de l'article D.441-4) se décomposent de la manière suivante :

Fournisseurs	Article D 441 I _1° : Factures reçues non réglées à la date de clôture de l'exercice dont le terme est échu					
	0 Jour (indicatif)	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 à 90 jours	91 jours et plus	Total (1 jour et plus)
(A) Tranche de retard de paiement						
Nombre de factures concernées	70 378	2 549	1 255	748	33 762	38 314
Montant total des factures concernées TTC	-5 099 327 721	-10 701 838	1 884 305	-1 844 523	297 462 877	286 800 822
Pourcentage du montant total des achats TTC de l'exercice						
Pourcentage du chiffre d'affaires TTC de l'exercice	106%	0%	0%	0%	-6%	-6%
(B) Factures exclues du (A) relatives à des dettes et créances litigieuses ou non comptabilisées						
Nombre de factures exclues	818	324	293	141	8 223	8 981
Montant total des factures exclues	-247 516 892	-63 882 481	-63 132 450	-1 730 337	-539 537 928	-668 283 196
(C) Délais de paiement de référence utilisés (contractuel ou délai légal-article L 441-6 ou article L 443-1 du Code de Commerce)						
Délais de paiement utilisés pour le calcul des retards de paiement	Délais contractuels 45 jours fin de mois Délais légaux 45 jours fin de mois					

Annexe 2 : État des cautionnements, avals et garanties données par la Société
État des sûretés consenties par la Société

Garanties accordées par Airbus SAS :

	31/12/2024			
	Milliers de EUR	*Milliers de GBP*	*Milliers de USD*	*Milliers de CAD*
- Garantie de location	430		8 218	
- Garantie de performance	1 535 000	7 761	3 500	
- Garantie des facilités de crédit				9 525
- Autres types de garantie			9 775	
	1 535 430	**7 761**	**21 493**	**9 525**

Engagements financiers dans le cadre de locations d'avions (GRP) :
Garanties de valeur résiduelle d'avions (AVG/RVG)

	31/12/2024	31/12/2023
- Engagements financiers dans le cadre de locations d'avions (GRP)	0	0
- Garanties de valeur résiduelle d'avions (AVG / RVG)	161	177
Total	**161**	**177**

Annexe 3 : Tableau des résultats des filiales et participations

(milliers Euros sauf mention contraire)

	Pays	Capital social (1)	Quote part du capital detenu	Valeur comptable des titres de participation		Chiffres d'affaires hors taxes du dernier exercice (2023)	Bénéfice ou perte du dernier exercice (2023)	Dividendes encaissés au cours de l'exercice 2024
				Brut	Net			
FILIALES ET PARTICIPATIONS								
AIRBUS OPERATIONS SAS 31060 Toulouse	France	1 010 320	100%	8 829 478	8 829 478	11 861 461	1 054 332	1 054 331
AIRBUS Defence & Space SAS (2) 31402 Toulouse	France	48 417	100%	2 319 583	2 319 583	2 213 843	(675 655)	
9268448 CANADA INC (CanCo2)	Canada	milliers USD 3 061 868	100%	2 330 801	740 343	milliers USD 0	milliers USD (379 033)	0
Airbus Atlantic (ex STELIA) 17300 Rochefort	France	291 280	100%	1 293 442	1 293 442	4 270 329	(132 319)	0
AIRBUS AMERICAS, Inc Herndon Virginia 20171 USA	USA	milliers USD 925 037	100%	1 079 250	1 079 250	milliers USD 2 771 912	milliers USD 84 842	0
AIRBUS INVEST SAS 31700 Blagnac	France	502 525	100%	500 376	500 376	0	273 255	377 000
AIRBUS HELICOPTERS SAS 93440 Dugny	France	536 212	100%	956 876	956 876	4 181 000	2 759 000	396 599
SATAIR DK-2770 Kastrup, Denmark	Danemark	milliers USD 13 138	100%	342 846	342 846	milliers USD 640 129	milliers USD 42 441	19 037
	Pays	**Capital social**	**Quote part du**	**Valeur comptable des titres de**		**Chiffres d'affaires**	**Bénéfice ou perte du**	**Dividendes**
				Brut	**Net**			
9268430 CANADA INC (CanCo1)	Canada	milliers USD 849 474	100%	255 756	7 204	USD 0	milliers USD (55 986)	0
AIRBUS CHINA Limited Duddell Street Central Hong Kong	Chine	milliers CNY 1 303 253	100%	55 983	55 983	milliers CNY 20 779	milliers CNY 35 363	0
Airbus ATR	France	20 528	100%	91 507	91 507	107 044	420	0
Airbus Protect SAS	France	825	91%	41 091	41 091	191 712	14 340	6 513
AD holding	France	328 147	33%	117 382	117 382	634	901	0
Autres participations				186 836	87 758			
SOUS-TOTAL FILIALES				**16 540 186**	**14 602 098**			

(1) Capital social au 31.12.2024

Annexe 4 : Tableau des cinq derniers exercices

NATURE DES INDICATIONS / EXERCICE CONCERNE	2020	2021	2022	2023	2024
Capital en fin d'exercice					
Capital social	3.576.769	3.576.769	3.576.769	3.581.336	3.581.336
Nombre des actions ordinaires existantes	3.576.769	3.576.769	3.576.769	3.581.336	3.581.336
Nombre des actions à dividende prioritaire (sans droit de vote) existantes					
Resultat global des opérations effectives					
Chiffre d'affaires hors taxes	39.038.834.000	40.019.898.213	47.054.183.373	54.086.284.075	57.412.764.718
Résultat avant impôts, amortissements et provisions - Profit	493.476.972	(264.553.941)	1.422.902.160	1.424.702.067	3.395.395.567
Résultat avant impôts, amortissements et provisions - Deficit					
Impôt sur les bénéfices -produits	174.464.756	272.000.749	172.787.173		
Impôt sur les bénéfices - perte				81.065.096	223.875.942
Résultat après impôts, amortissements et provisions - Profit		1.153.252.527	1.532.741.971	1.289.016.493	2.206.026.947
Résultat après impôts, amortissements et provisions - Deficit	(69.276.491)				
Montant des bénéfices distribués (2)	néant	néant	néant	néant	2.714.335.187
Résultat des opérations réduit à une seule action					
Résultat après impôts mais avant amortissements et provisions	128.74	2.03	448.13	397.81	985.62
Résultat après impôts, amortissements et provisions	(19.37)	322.43	428.53	359.93	615.98
Dividende attribué à chaque action	néant	néant	néant	2.176	1.077
PERSONNEL					
Effectif moyen des salariés employés pendant l'exercice	9.160	8.944	9.285	9.737	10.062
Montant de la masse salariale de l'exercice	818.558.351	852.855.015	882.031.679	909.345.971	1.016.997.907
Montant des sommes versées au titre des avantages sociaux de l'exercice (Sécurité sociale, oeuvres sociales, etc.)	377.309.767	474.230.910	338.565.092	509.951.477	480.101.027

(2) Les montants des bénéfices distribués correspondent à la part de bénéfice distribué l'année suivante sans tenir compte des distributions prélevées sur les réserves (y compris la prime d'émission)