



1	Profil
2	Stratégie
4	Comité de direction
5	Actionnariat et organigramme simplifié
6	Chiffres clés 2022
8	Modèle d'affaires
10	Faits marquants
16	Dynamique
28	Responsabilité sociétale d'entreprise
36	Avions civils et militaires
46	Présence internationale
49	Rapport financier annuel 2022

Profil

Architecte du futur, Dassault Aviation est un groupe français qui conçoit et fabrique des avions militaires, des avions d'affaires et des systèmes spatiaux.



2 100

Falcon
en service

1 000

avions
de combat
en service

12 768

collaborateurs,
dont 78 %
en France

Partenaire majeur de la Défense nationale

Concepteur et fabricant de l'avion de combat Rafale, capable d'assumer tous les types de missions, pour les armées de l'Air comme pour les forces aéronavales

Concepteur du drone de combat nEUROn, réalisé en coopération européenne

Concepteur et fabricant des Falcon, avions d'affaires reconnus pour leurs qualités de vol, leur souplesse d'emploi, leur faible consommation et leurs innovations

Concepteur et fabricant de Falcon spéciaux pour des missions de surveillance maritime, de renseignement ou d'évacuation sanitaire

Pivot d'un tissu industriel stratégique qui compte des centaines d'entreprises en France et à l'international

Actionnaire industriel de référence du groupe Thales

Détenteur de nombreuses technologies de souveraineté

Précurseur du numérique, à l'origine de CATIA, logiciel 3D de conception-fabrication devenu standard mondial

Créateur, en un siècle, d'une centaine de prototypes et de plus de 10 000 avions, vendus dans 90 pays

Stratégie

Interview du Président-Directeur Général Mars 2023



Éric Trappier

Président-Directeur Général
du Groupe Dassault Aviation

Quel est le fait majeur de l'exercice 2022 pour votre entreprise ?

2022 restera comme une année record en termes de prises de commandes, avec le chiffre historique de 21 milliards d'euros. Ce montant correspond à 64 Falcon et 92 Rafale dont 80 pour les Émirats arabes unis, le plus important contrat jamais signé par Dassault Aviation. Notre carnet de commandes s'élève maintenant à 35 milliards d'euros, autre chiffre historique, avec un total de 251 avions : 87 Falcon et 164 Rafale. Ces données nous assurent une visibilité à dix ans, perspective aussi rare que prometteuse dans notre industrie. En 2023, nous produirons 35 Falcon et 15 Rafale. Ce dernier nombre peut sembler faible eu égard aux quantités évoquées ci-dessus : il ne faut pas oublier qu'il s'écoule au minimum trois ans entre l'entrée en vigueur d'un contrat et la livraison des premiers exemplaires, cycle de fabrication oblige. Les Rafale prévus en 2023-2025 sont majoritairement à destination de la France, en vertu d'une commande passée en 2009 et étalée dans le temps par décision étatique pour des raisons budgétaires. Au-delà, nous allons vers une cadence de trois avions par mois en production. Pour réussir cette montée en puissance, nous continuons à recruter de nouveaux collaborateurs, après les 1 560 personnes embauchées en 2022. Nous agissons aussi pour sécuriser notre écosystème industriel face aux conséquences de la guerre en Ukraine : les problématiques de l'énergie, des matières premières, des composants et de l'inflation touchent une supply chain déjà fragilisée par la crise covid.

Le Rafale a convaincu sept pays export en sept ans : comment expliquez-vous ce succès ?

C'est le moment du Rafale. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : le total des commandes depuis le début du programme s'élève à 453 exemplaires,

et même à 477 si on y ajoute les avions d'occasion pour la Grèce et la Croatie. Le taux d'exportation atteint 60 %, c'est-à-dire mieux que le Mirage 2000 (50 %) et pas très loin du Mirage F1 (66 %), appareil typique des ventes internationales de la guerre froide. Nous ne comptons pas nous arrêter en si bon chemin : nous sommes en discussion avec beaucoup de pays. Nous attendons également, pour fin 2023, une commande française de 42 exemplaires, dite tranche 5, prévue dans l'actuelle Loi de programmation militaire.

Le Rafale est un avion polyvalent, capable d'emporter 1,5 fois son poids à vide en carburant et armement, mais d'une taille et donc d'un coût très raisonnables ; un avion qui a fait ses preuves au combat ; un avion conçu pour opérer depuis la terre ou la mer ; un avion 100 % français, mais totalement interoperable avec les autres appareils occidentaux.

Et dans le domaine civil, quels sont vos enjeux ?

Côté aviation d'affaires, nous avons dû gérer les annulations russes, certaines difficultés en matière de support, et les problèmes de la supply chain. De ce fait, nos livraisons 2022 sont légèrement inférieures aux prévisions. En revanche, les ventes ont bien progressé, pour s'établir à 64 appareils, contre 51 en 2021. Le Falcon 6X doit être certifié et mis en service en 2023. Quant au Falcon 10X, notre futur vaisseau amiral, il a encore quelques années de développement devant lui. Ces deux avions nous rendent optimistes pour l'avenir. Ils répondent aux demandes de nos clients et séduiront de nouveaux prospects. Ils bénéficient de l'expérience de notre bureau d'études, de notre dualité civil-militaire et de notre avance en matière de numérique.

Parallèlement à ces enjeux commerciaux et industriels, nous poursuivons nos travaux pour atteindre le « net zéro » en 2050. Aérodynamique, matériaux, motorisation, aides à la navigation : nous cherchons l'optimisation dans tous les domaines. À court terme, la voie la plus prometteuse est celle des carburants alternatifs, les SAF (Sustainable Aviation Fuel), qui présentent des taux de réduction des émissions de carbone de l'ordre de 80 % à 90 % par rapport au kérosène. Tous les Falcon sont aujourd'hui certifiés pour utiliser des mélanges comprenant jusqu'à 50 % de SAF. Nous visons 100 % à l'horizon du Falcon 10X. L'aviation d'affaires est pionnière dans cette solution de décarbonation, car nos clients, essentiellement des entreprises, sont en mesure d'utiliser des SAF malgré leur surcoût.

Nous faisons tous ces efforts bien que notre industrie soit peu émettrice de CO₂ : les émissions annuelles cumulées des 2 100 Falcon en service sont équivalentes aux émissions de 24 heures de flux mondial de streaming vidéo ! Mais nous devons prendre notre part de ce défi et nous ne doutons pas de le relever. L'aéronautique aime la complexité et sait la gérer. Étant soumise à des contraintes sans équivalent, elle est par nature une activité évolutive. Elle se réinvente en permanence depuis plus d'un siècle, se remet en question et s'en sort toujours par le haut, c'est-à-dire par le progrès technologique.

Enfin, nous menons à bien la modernisation de nos établissements pour préparer l'avenir, tout en renforçant notre ambition en matière de RSE et de sobriété énergétique.

Comité de direction



Jean-Marie Albertini
Directeur commercial

Éric Trappier

Président-Directeur Général



Carlos Brana
Directeur général des avions civils

Loïc Segalen

Directeur Général Délégué



Laurent Bendavid
Directeur général du système d'information et Chief Digital Officer



Bruno Chevalier
Directeur général du soutien militaire



Denis Dassé
Directeur financier



Florent Gateau
Directeur général de la qualité totale



Valérie Guillemet
Directrice des ressources humaines



Nicolas Mojaïsky
Directeur général technique



Ary Plagnol
Directeur général des opérations industrielles

Bruno Giorgianni
Secrétaire du comité de direction, directeur des affaires publiques et sûreté

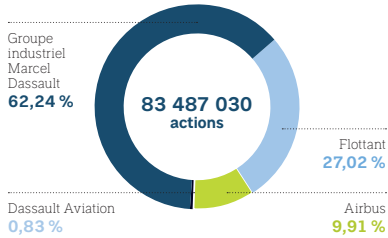
Richard Lavaud
Directeur général international

Frédéric Petit
Directeur des programmes Falcon

Actionnariat et organigramme simplifié

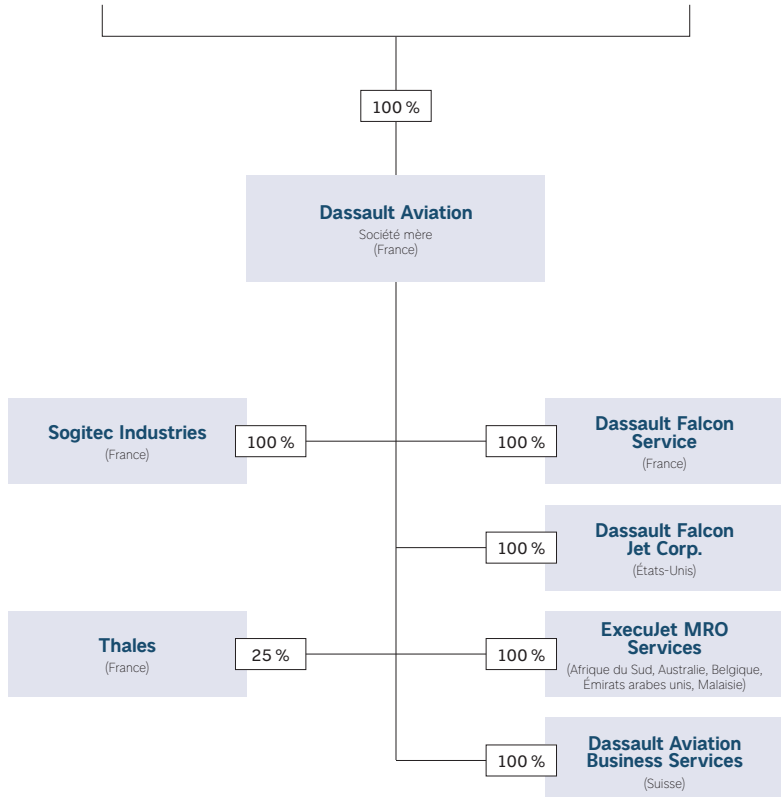
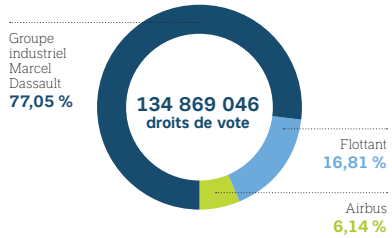
Répartition du capital

(au 31 décembre 2022)



Répartition des droits de vote

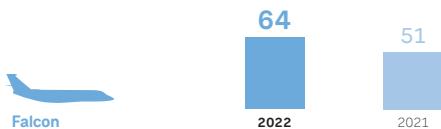
(au 31 décembre 2022)



Chiffres clés 2022

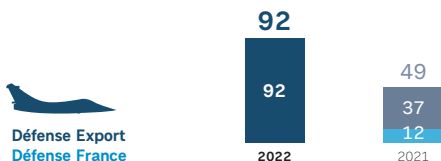
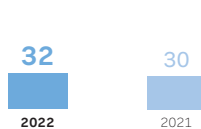
Prises de commandes

(en unités)



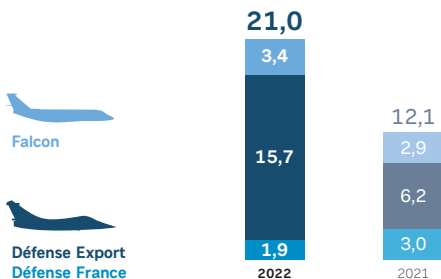
Livraisons

(en unités)



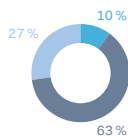
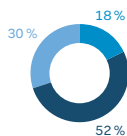
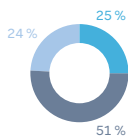
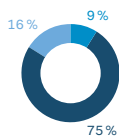
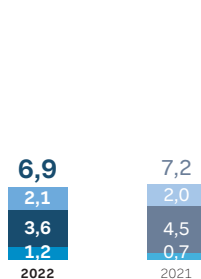
Prises de commandes

(en milliards d'euros)



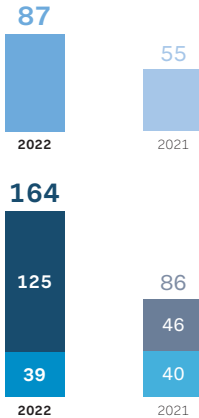
Chiffre d'affaires

(en milliards d'euros)

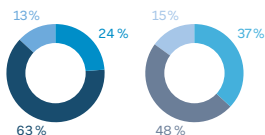
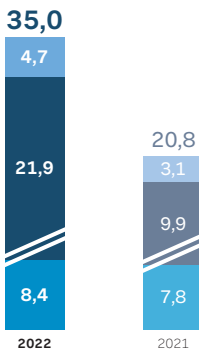


Carnet de commandes

(au 31 décembre, en unités)

**Carnet de commandes**

(au 31 décembre, en milliards d'euros)

**Résultat net ajusté****830 M€**

soit 10,0 €/action
(693 M€ en 2021,
soit 8,3 €/action)

Marge nette ajustée**12,0 %**

(9,6 % en 2021)

**Trésorerie disponible
au 31 décembre****9,5 Mds€**

(4,9 Mds€ en 2021)

R&D autofinancés**572 M€**

(551 M€ en 2021)

Partage de la valeur**Dividendes****249 M€**

soit 3,0 €/action⁽¹⁾
(208 M€ de dividendes
versés au titre de 2021)

Participation et Intéressement**210 M€**

(forfait social compris)

La formule légale aurait conduit
à un montant de 38 M€ en participation
et intéressement pour les salariés
de Dassault Aviation.

Prime de partage de la valeur**4 M€**

(1) Proposé à l'assemblée générale du 16 mai 2023.

Modèle d'affaires

Ressources

Humaines

12 768

Salariés, dont 78 %
en France

14 ans

Ancienneté moyenne

Savoir-faire

Un bureau
d'études
réputé

Plus d'un siècle
d'expérience

Industrielles

18

Sites spécialisés,
dont 13
en France

Un réseau
mondial de
stations-service

Sociétales

500

Entreprises
partenaires

Environnementales

ISO 14001

Une politique
de certification
intégrant les
principaux sites

Financières

6 006 M€

Fonds propres

Dassault Aviation

Architecte du futur



Fidèle à la passion des avions et au sens de la responsabilité sociale légués par Marcel Dassault son fondateur, Dassault Aviation est un architecte industriel innovant qui contribue, par ses savoir-faire, à la sécurité, à l'autonomie et au développement économique durable des acteurs d'un monde en mouvement.

Réalisations 2022

Humaines

1 564

Recrutements,
dont 376 femmes

Savoir-faire

SCAF/NGF

Étude d'un
démonstrateur

F4

Préparation du prochain
standard Rafale

Industrielles

14

Rafale livrés

1 000

Avions d'armes soutenus

Sociétales

Développement des territoires

Filière impression 3D
en Auvergne-Rhône-Alpes

Filière de formation
aéronautique en Inde

Environnementales

↘ 8,4 %

Consommation d'électricité
par rapport à 2019

Financières

830 M€

Résultat net ajusté

Avions d'affaires

Développement du
Falcon 6X et du Falcon 10X

Avions de mission

Développement
du Falcon Albatros
et du Falcon Archange

32

Falcon livrés

2 100

Falcon soutenus

179

vols effectués par les Falcon
de l'entreprise avec du
Sustainable Aviation Fuel.

82 %

Chiffre d'affaires réalisé à l'export

Apports financiers et extra-financiers 2022

État et collectivités

145 M€

Impôts sur les sociétés dont
136 M€ (soit 94 %) en France

Collaborateurs

214 M€

Partage de la valeur

60 769 €

Rémunération moyenne annuelle brute,
hors intéressement et participation

Actionnaires

249 M€

Dividendes⁽¹⁾

Industrie

Pivot d'un écosystème
français stratégique

Actionnaire industriel
de référence de Thales

Société

Insertion, humanitaire
et culture

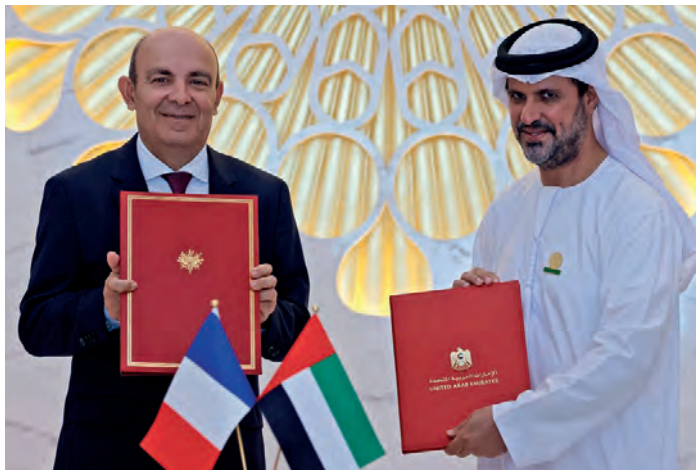
Hanvol, Elles bougent, FOSA, ADOSM,
ASF, Rêves de Gosse, Course du Cœur,
Ordre de la Libération, Fondation des
Ailes de France, EETAAE, AEN, Musée
de la Marine, Cultivate Women in Business,
Women in Aviation, Habitat for Humanity,
Arkansas Food Bank, American Red
Cross, Muscular Dystrophy Association.

Développement durable

Contribution à 8 objectifs
de développement
durable des Nations unies

(1) Proposé à l'assemblée générale du 16 mai 2023.

Faits marquants



80 Rafale F4 pour les Émirats arabes unis

Le 3 décembre 2021, Éric Trappier a signé le contrat pour la fourniture de 80 Rafale F4 aux forces aériennes des Émirats arabes unis, en présence du Président de la République, Emmanuel Macron, et de Cheikh Mohammed ben Zayed Al Nahyane, prince héritier d'Abu Dhabi et vice-commandeur des forces armées. Ce contrat historique, qui illustre le partenariat stratégique unissant de longue date la France et les Émirats, est entré en vigueur le 19 avril 2022.

Rafale en Grèce

Le 25 janvier 2021, la Grèce signait un contrat pour l'acquisition de 18 Rafale : 6 avions neufs, 12 cédés par l'armée de l'Air et de l'Espace française. Les 6 premiers appareils ont été livrés six mois plus tard. En mars 2022, Athènes a renforcé son dispositif en commandant 6 Rafale neufs supplémentaires.

Rafale en Indonésie

Le 10 février 2022, l'Indonésie a opté pour 42 Rafale avec un mécanisme en deux temps : 6 plus 36 avions. Ce contrat comprend une solution complète couvrant la formation et le soutien logistique. Djakarta est un nouveau client pour Dassault Aviation et son second client Rafale dans la zone indopacifique.



Falcon 10X et patrouille maritime du futur

Le Falcon 10X est l'un des concurrents retenus par la direction générale de l'Armement (DGA), en décembre 2022, pour une étude d'architecture de système préparant l'avion de patrouille maritime futur.

La mission de patrouille maritime est actuellement remplie par une flotte de 22 ATL2 construits par Dassault Aviation. Fin 2022, un total de 9 ATL2 de la Marine nationale ont été modernisés au standard 6.



Balzac, soutien des Mirage 2000 en France

En janvier 2022, nous avons annoncé la notification du contrat verticalisé Balzac pour le soutien des Mirage 2000 de l'armée de l'Air et de l'Espace. Toute la flotte française d'avions de combat bénéficie désormais de contrats assurant la disponibilité opérationnelle des appareils sous la responsabilité d'un interlocuteur unique.



Phase 1B du SCAF/NGF

En décembre 2022, au nom des gouvernements français, allemand et espagnol, la DGA française a attribué le contrat de la phase 1B du démonstrateur du Système de combat aérien futur (SCAF). Ce contrat couvrira les travaux de démonstration du SCAF et de ses composants. Dassault Aviation est maître d'œuvre du New Generation Fighter (NGF).

Vers l'entrée en service du Falcon 6X

Le Falcon 6X a réalisé avec succès son premier vol le 10 mars 2021. Trois Falcon 6X participent à la campagne d'essais en vol préalable à la certification. Les deux premiers appareils de développement sont instrumentés afin d'accomplir les tests de performance et de systèmes. Le troisième est équipé d'un aménagement cabine complet, comprenant les fonctions de divertissement et de communication afin de vérifier leur efficacité et leur fiabilité.





Développement du Falcon 10X

Courant 2022, Dassault Aviation a débuté la mise en production du Falcon 10X. Dévoilé en mai 2021, il sera le plus spacieux, le plus confortable et le plus innovant des avions d'affaires sur le marché.

Il atteindra une vitesse maximale de Mach 0,925 et une autonomie de 7 500 nm (13 890 km), propulsé par deux moteurs Rolls-Royce Pearl 10X d'une poussée unitaire de plus de huit tonnes.

Évolutions du support Falcon

En octobre 2022, Dassault Aviation a annoncé une extension majeure du support Falcon aux États-Unis avec l'installation de Melbourne, en Floride. Prévu pour fin 2024, ce centre de maintenance aura la capacité d'accueillir jusqu'à 18 Falcon simultanément.

Deux autres extensions ont été annoncées en 2022 : Dubai aux Émirats arabes unis pour le Moyen-Orient et Kuala Lumpur en Malaisie pour l'Asie. Ces centres assureront la maintenance des avions de nouvelle génération.

Hommage aux martyrs de l'aéronautique

Le 28 juin 2022, à Mérignac, notre P-DG a présidé la cérémonie d'hommage aux travailleurs de l'aéronautique résistants morts, fusillés ou déportés pendant la Seconde Guerre mondiale.

Aujourd'hui, à notre échelle, a déclaré Éric Trappier, nous œuvrons pour que la France garde toujours la maîtrise de son destin en disposant d'outils de puissance qui lui garantissent sa liberté de décision et d'action dans un monde perturbé. Nous refusons la sujétion et nous mettons notre esprit de résistance au service de l'indépendance de notre pays et de ses armées. Cela n'est pas toujours compris. Pourtant, c'est sans doute un trait majeur de notre culture d'entreprise, qui nous a été transmise tant par Marcel que par Serge Dassault. C'est la marque de notre fidélité.



Extension de l'usine de Seclin

Inaugurée le 23 septembre 2022, après un an et demi de travaux, l'extension de notre usine de Seclin s'accompagne d'une hausse des effectifs. Les nouveaux ateliers sont dédiés aux activités revêtements et tôlerie.



Usine aéronautique du futur

Le 3 juin 2022, sur notre site de Mérignac, a eu lieu la synthèse de la plateforme recherche et technologie (R&T) « usine aéronautique du futur » (UAF). Ses travaux portent sur les nouvelles technologies dans les domaines de la fabrication, des cellules de production, de l'assemblage et du traitement de surface réduisant l'impact sur l'environnement.





Climate Leader 2022

Dassault Aviation figure dans le classement Europe's Climate Leaders 2022 du *Financial Times*, qui recense les 300 entreprises européennes ayant eu les meilleurs résultats dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre de leurs activités.

À l'issue du Sommet européen de l'aviation de Toulouse, en février 2022, Dassault Aviation s'est joint à la déclaration sur l'objectif de neutralité carbone 2050.

Dassault Aviation parmi les « employeurs idéaux »

Depuis une décennie, Dassault Aviation figure dans le Top 10 des entreprises plébiscitées par les élèves des grandes écoles d'ingénierie.

Au classement Universum 2022 des employeurs idéaux pour les étudiants des écoles d'ingénieurs, Dassault Aviation s'affiche au quatrième rang des 100 employeurs les plus attractifs.

Selon le baromètre 2022 Epoka des entreprises préférées par les élèves et jeunes actifs issus des grandes écoles, Dassault Aviation obtient la troisième place de son secteur industriel.

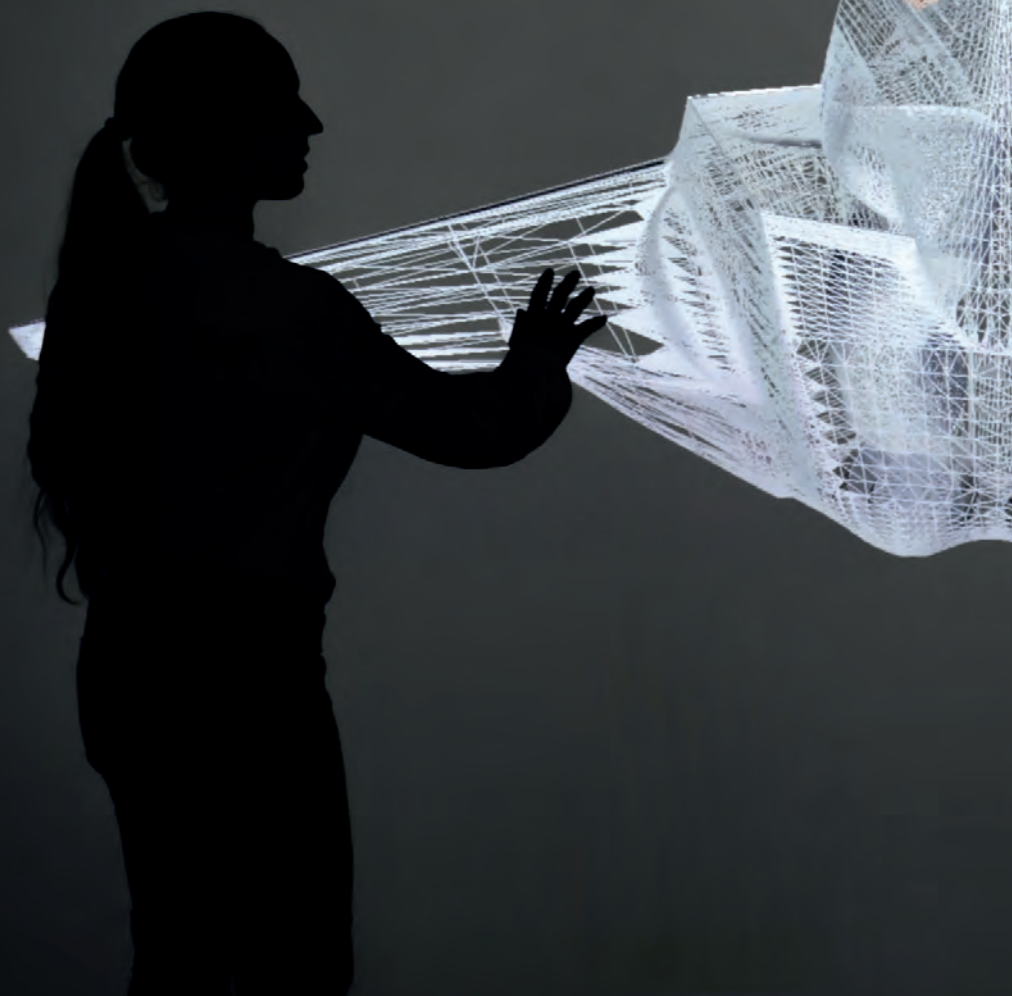
Succès du bac pro aéronautique en Inde

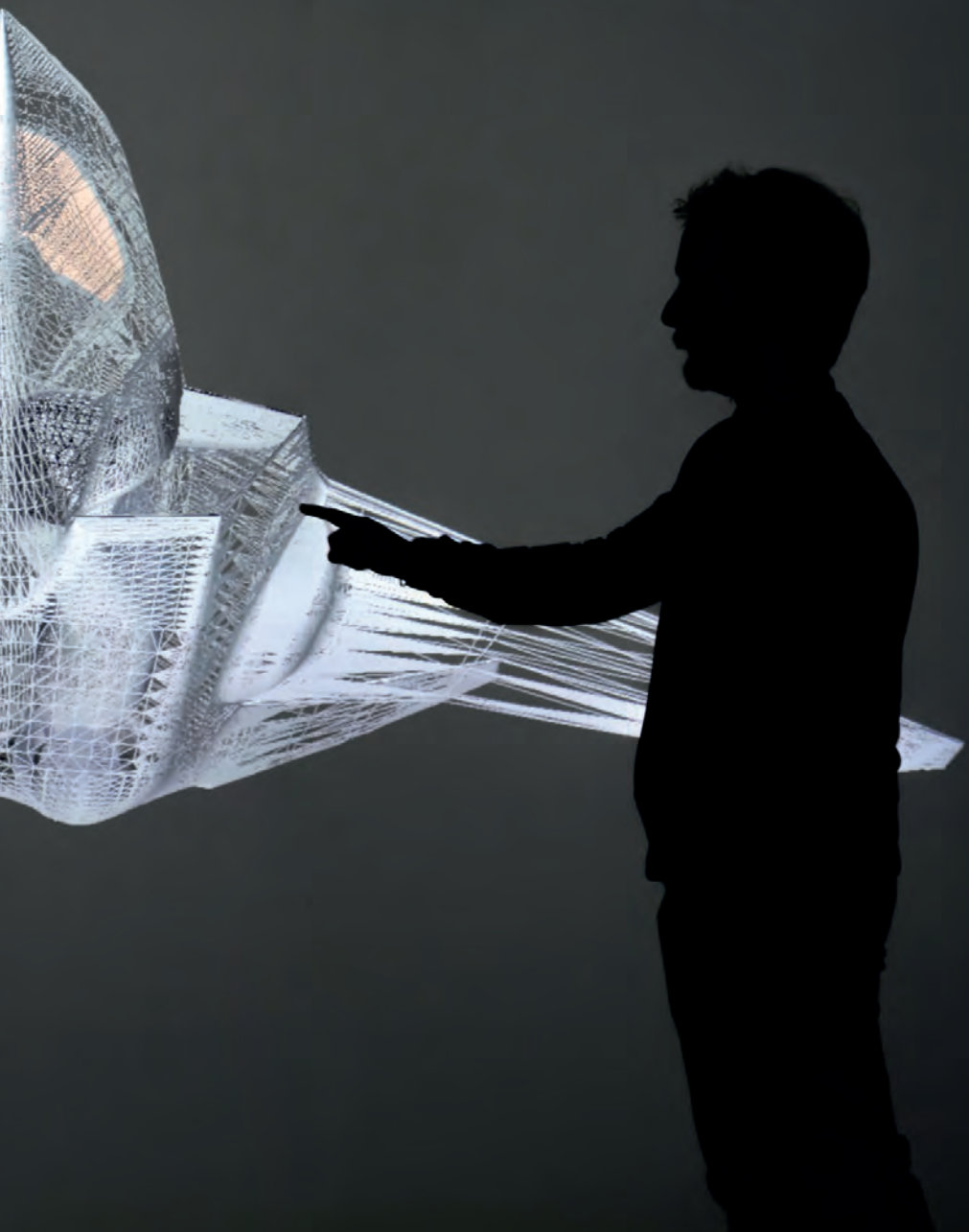
Le 30 juin 2022 a été célébrée la remise de diplôme de la première promotion du bac pro aéronautique Aeronautical Structure & Equipment Fitter, conçu par la Dassault Skill Academy avec les autorités indiennes. Lancée en 2017, cette formation s'est concrétisée au sein du lycée professionnel public de Nagpur et, depuis, 90 % des étudiants diplômés ont été recrutés dans des entreprises aéronautiques en Inde.



Dynamique

Architecte du futur







Fiers de notre modèle

Face à un environnement imprévisible et à un horizon à très long terme, nos fondamentaux sont solides. Notre modèle de développement et la fidélité de nos clients constituent notre force. Notre pérennité est le fruit de notre capacité à imaginer l'avenir et à nous adapter aux nouveaux enjeux.

Dualité civil-défense

La dualité civil-défense nous permet de nous appuyer sur des cycles de marchés complémentaires et de réduire notre exposition à la conjoncture. Nos avions militaires et nos jets d'affaires sont conçus à partir du même bureau d'études et fabriqués dans les mêmes usines. Nous entretenons une boucle vertueuse dans laquelle les technologies avancées issues des activités de défense bénéficient aux activités civiles, qui en retour sont porteuses d'innovations en matière de production et de certification.

Rôle stratégique

Nous participons à la Défense nationale française par nos avions militaires, ainsi que par le soutien que nous leur garantissons. Nous entretenons un savoir-faire stratégique : la conception et la maîtrise dans son intégralité d'un système de combat aérien fiable et performant. L'avion de chasse et son environnement opérationnel demeurent la condition *sine qua non* de la sécurité et de la dissuasion face aux menaces majeures.

Dassault Aviation produit des systèmes d'armes conventionnels dont l'exportation est soumise aux autorisations expresses des autorités françaises.

Gouvernance et valeurs familiales

Dassault Aviation est le seul groupe aéronautique au monde encore détenu par la famille de son fondateur, Marcel Dassault. Ce soutien sans faille de notre actionnaire principal confère à notre management une stabilité exemplaire : Éric Trappier est seulement le cinquième Président-Directeur Général depuis un siècle. Cette capacité à nous projeter sur le long terme est un atout majeur face à l'amplitude des cycles aéronautiques : un programme d'avion s'étend sur une durée de production atteignant souvent vingt-cinq ans et sur une durée de vie opérationnelle pouvant dépasser quarante ans.

Notre stabilité garantit le maintien des valeurs qui font le succès de Dassault Aviation : excellence technique et innovation ; passion de l'aéronautique ; rapidité des décisions stratégiques ; adaptation au changement ; ténacité dans les objectifs ; gestion efficace et compétitivité ; politique sociale apte à attirer et fidéliser les meilleurs.

Partage des résultats

Dassault Aviation pratique une répartition de la richesse très favorable aux salariés français du Groupe : 214 millions d'euros en partage de la valeur au titre des résultats 2022 sont redistribués grâce à des accords spécifiques. Nos actionnaires se voient proposer 249 millions d'euros de dividendes à l'assemblée générale de mai 2023. Le Groupe acquitte l'essentiel de ses impôts en France (94 % en 2022), contribuant à hauteur de 136 millions d'euros aux finances publiques.

Avions militaires et civils : issus du même bureau d'études et des mêmes usines

Architecte de l'innovation technologique

Être architecte industriel et intégrateur systèmes, c'est maîtriser les technologies de pointe et leur mise en œuvre. Cette compétence rare place Dassault Aviation au cœur de la R&D aéronautique française et européenne, dans les domaines civil et militaire.

Investissements substantiels

Notre effort d'innovation se traduit par des contrats d'études et des investissements autofinancés significatifs. Nous travaillons aux évolutions continues du Rafale, aux standards F4, F5 et Export, ainsi qu'aux développements du SCAF, des Falcon 6X et 10X, du Falcon 8X Archange, du Falcon 2000 Albatros et des drones Eurodrone ou nEURON.

Répondre aux enjeux environnementaux

La performance énergétique de nos avions va de pair avec leurs performances opérationnelles. Les carburants d'aviation durables (Sustainable Aviation Fuel – SAF) permettent de voler en réduisant les émissions de CO₂ de l'ordre de 80 % à 90 % par rapport au kérosène. Les mélanges à 30 % de SAF actuellement disponibles sur le marché sont utilisés sur nos Falcon, qui sont déjà tous certifiés pour des mélanges jusqu'à 50 %. Nous préparons des vols avec 100 % de SAF à horizon du Falcon 10X. Parallèlement, l'optimisation des trajectoires de vol, prenant en compte l'information météorologique la plus fine, va apporter des gains opérationnels rapides.

Recherche civile française

Dès leur conception et sur tout leur cycle de vie, nous réduisons l'empreinte environnementale de la fabrication, de l'usage et du recyclage de nos avions. Au sein du Conseil pour la recherche en aéronautique civile (Corac), nous bâtissons des projets de maturations technologiques pour une aviation durable.

Coopérations européennes civiles

Les programmes Clean Sky 1 et Clean Sky 2 nous ont offert, depuis 2008, un cadre de collaboration avec une vingtaine de partenaires majeurs de sept pays européens. Nous participons à Clean Aviation, qui leur succède.

Sesar, programme européen dédié à l'amélioration de la gestion du trafic aérien, a contribué au développement de notre système FalconEye, qui facilite, sous mauvaise visibilité, un accès sûr à tous les aéroports, y compris ceux qui sont peu équipés.

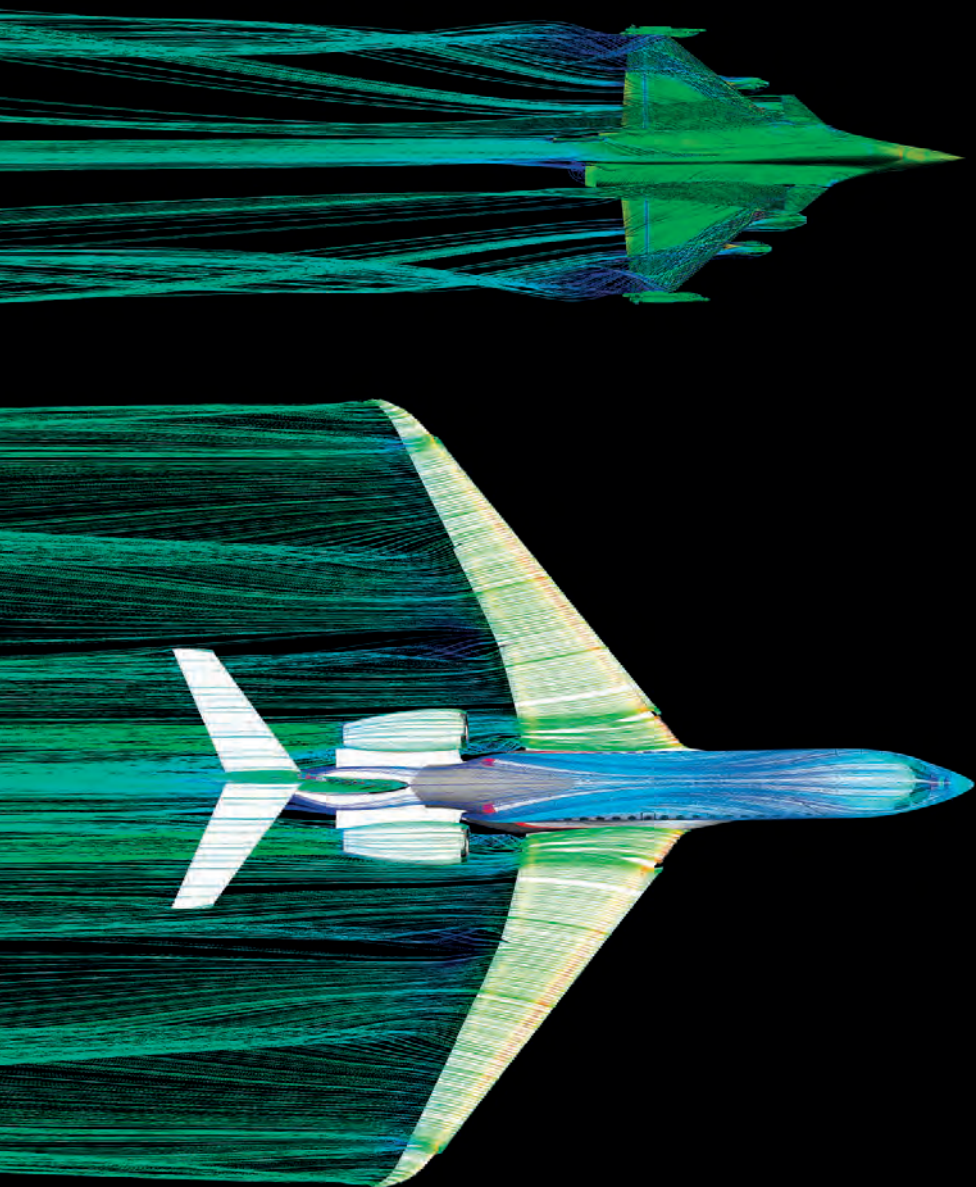
Coopération européenne de défense

Dassault Aviation pilote le projet européen EICACS préparant aux futurs standards d'interopérabilité des systèmes de combat aérien, dans le cadre du Fonds européen de défense, depuis décembre 2022. Nous y assurons la coordination de 37 industriels et organismes de recherche issus de onze pays européens.

Intelligence artificielle embarquée

Man-Machine Teaming (MMT) – le plan d'études amont consacré aux solutions avancées pour optimiser les relations entre l'humain et la machine – a généré un écosystème permettant une intégration plus poussée de l'intelligence artificielle (IA) dans l'aéronautique militaire.

572 millions d'euros
de R&D autofinancés





Architecte des programmes de l'avenir

Pour mener à bien des programmes complexes répondant aux besoins actuels et aux défis futurs de nos clients, dans le respect des délais et des budgets, nous assurons la maîtrise d'œuvre et l'organisation garantissant la synergie des compétences.

Architecte industriel

Architecte industriel, nous accompagnons nos clients et nos partenaires en pilotant l'ensemble du cycle de vie d'un programme d'avion. Notre valeur ajoutée repose sur notre capacité à diriger et à coordonner des projets complexes en assumant la responsabilité de leur bon déroulement.

Garant du respect des fondamentaux du système et de ses évolutions, nous arbitrons les enjeux technologiques aussi bien que le périmètre et le partage des tâches entre partenaires.

Architecte de conception

Architecte de conception, nous appréhendons nos systèmes autour de la donnée, avec des configurations résilientes et adaptables, ainsi que des fonctions collaboratives pouvant être réparties sur plusieurs plateformes, même en situation de réseau contesté.

Évolutions continues du Rafale

Le Rafale bénéficie d'améliorations continues combinant avancées technologiques et retours d'expérience des utilisateurs. Son standard F3-R, lancé en 2014, est entré en service opérationnel initial en décembre 2019. Le standard F4 améliore encore la connectivité, la survivabilité, les capacités d'engagement au combat et la disponibilité. Le standard F5 du Rafale est en préparation.

Nouveaux Falcon

Le Falcon 6X a été lancé en février 2018 et son premier vol a eu lieu en mars 2021. Fin juillet 2022, le premier appareil de série a achevé un tour du monde destiné à démontrer la pleine maturité et la fiabilité de ses systèmes.

Le Falcon 10X a été dévoilé en mai 2021. Les premiers éléments de production ont été lancés en 2022.

Falcon de missions

Les qualités des Falcon permettent d'en dériver des avions de missions performants.

Le Falcon 10X est l'un des concurrents retenus par la DGA, en décembre 2022, pour une étude d'architecture de système préparant l'avion de patrouille maritime futur.

Le contrat du Falcon Albatros de surveillance et d'intervention maritimes (AVSIMAR), sur la base du Falcon 2000LXS, a été notifié en décembre 2020.

Le programme Archange de renseignement stratégique a été notifié en décembre 2019. Il repose sur le Falcon 8X intégrant les systèmes de guerre électronique conçus par Thales.

Drone en coopération

Sous le leadership de Dassault Aviation, nEUROn est le premier démonstrateur technologique de drone de combat furtif développé en coopération européenne. Depuis son premier vol en 2012, nEUROn a accumulé plus de 170 vols d'essais, procurant une expertise capitale dans la très grande furtivité et son emploi opérationnel.

Piloter, arbitrer
et voir loin

Le numérique, levier de notre performance

Le numérique est au cœur de notre innovation et de notre évolution. Notre capacité d'architecte s'appuie sur les grandes solutions digitales qui vont de la création 3D jusqu'au Big Data. Nous sommes, depuis plus de quarante ans, parmi les pionniers d'une nouvelle révolution industrielle.

ADN numérique

Depuis la révolution de la maquette 3D, nous investissons dans les innovations numériques. Nous sommes le creuset d'où a émergé Dassault Systèmes, avec qui nous avons une collaboration historique. Ce lien étroit avec le leader mondial des solutions de gestion du cycle de vie des produits (Product Lifecycle Management – PLM) nous procure savoir-faire et méthodes dans l'adaptation de ces technologies avancées à nos activités industrielles. Les nouveaux outils que nous mettons en œuvre renforcent nos capacités prédictives et de vision globale, de la conception à l'expérience utilisateur en passant par la production et le soutien.

Plateforme 3DEXperience

Nous avons opté, depuis 2018, pour 3DEXperience, la plateforme unique de Dassault Systèmes, qui succède aux solutions PLM de nos programmes d'avions civils et militaires. Le développement des nouveaux Falcon et des prochains appareils de combat est réalisé dans cet environnement.

Ingénierie système collaborative

L'ingénierie système collaborative consiste à coordonner, sur une maquette numérique commune, les acteurs industriels travaillant au développement de grands systèmes embarqués.

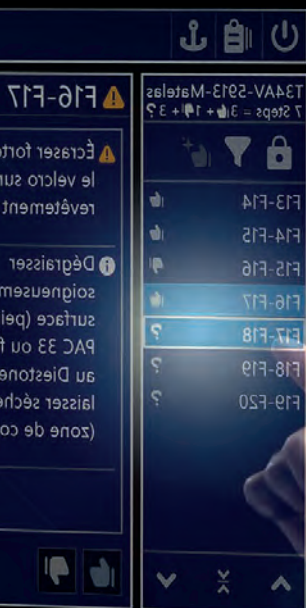
Mise en place pour la modernisation de l'ATL2, cette méthode sera utilisée dans le cadre de la coopération NGF et généralisée à nos nouveaux programmes. La maquette numérique système intègre, très en amont, des critères de sécurité et de souveraineté des données.

Analyse, prise de décision et Big Data

Le Big Data est utilisé dans la plupart de nos programmes. Il met à disposition des outils de pilotage, d'analyse et de prise de décision, fondés sur des données partagées dont la qualité est contrôlée et souveraine.

Pour élaborer certains algorithmes d'intelligence artificielle nécessaires au Big Data, nous menons des travaux spécifiques à l'aéronautique dans le cadre d'un Data Sciences Lab avec Dassault Systèmes.

Conception, fabrication, soutien :
vers une vision numérique globale



Évolutions de notre organisation industrielle

La spécialisation des usines, l'implantation à l'international, notamment en Inde, ainsi que les innovations numériques permettent l'adaptation continue de nos moyens de production pour maintenir le niveau de qualité et de compétitivité exigé par le marché mondial.

Infrastructures industrielles

Notre système de production poursuit son intégration et sa spécialisation par grandes filières : produits métalliques, composites, produits plats, etc. Ce développement de synergies se concrétise par la construction d'une nouvelle usine à Cergy et la création d'infrastructures sur différents sites : activités tertiaires à Mérignac, assemblage de voilures et pyrotechnie à Martignas, pièces de voilures composites à Biarritz, intégralité des pièces métalliques à Seclin.

Nouvelles méthodes de travail

L'évolution de nos établissements favorise le travail collaboratif. Les équipes de conception se rapprochent des avions et des clients. Le bureau d'études étendu intègre, très en amont, les impératifs de production, de soutien et de recyclage, suivant les normes de l'Advanced Product Quality Planning (APQP).

Le système de gestion de production SAP, commun à l'ensemble de nos usines, améliore notre performance industrielle et notre réactivité vis-à-vis de notre supply chain.

Usine connectée

Elle a pour perspective l'anticipation et le pilotage de la performance par la donnée. Elle allie l'expertise de nos compagnons aux technologies numériques. Des outils de réalité augmentée sont déployés dans nos ateliers. Les productions des nouveaux avions sont mises, de façon native, au standard 4.0. Tous nos sites se transforment ainsi.



Accompagner notre écosystème

Le tissu industriel que nous animons s'est constitué durant des décennies. C'est un élément de l'autonomie stratégique française et européenne.

Au cours des chocs multiples auxquels il a dû faire face, l'écosystème aéronautique a pu compter sur le soutien et l'appui concret de Dassault Aviation pour renforcer des aspects techniques, opérationnels ou de résilience.

Nous partageons des connaissances, des méthodes des outils de conception et de production qui sont à préserver. Ainsi, le projet d'industrialisation de la fabrication additive Aéroprint inclut la réalisation d'une plateforme collaborative à Argonay et témoigne de ces relations étroites avec notre environnement régional.

Fabriquer en Inde

Le contrat pour 36 Rafale a renforcé notre relation de soixante-dix ans avec l'Inde, au travers de transferts de charges et de technologies associés à la recherche de gains de compétitivité durables. Depuis 2020, notre usine de Nagpur, au Maharashtra, livre des tronçons de fuselage de Falcon 2000 et des pièces de Rafale. La montée en charge s'est concrétisée par la construction d'un second atelier de 12 500 m². Les équipes indiennes ont démontré leur haut degré de compétence et leur autonomie.

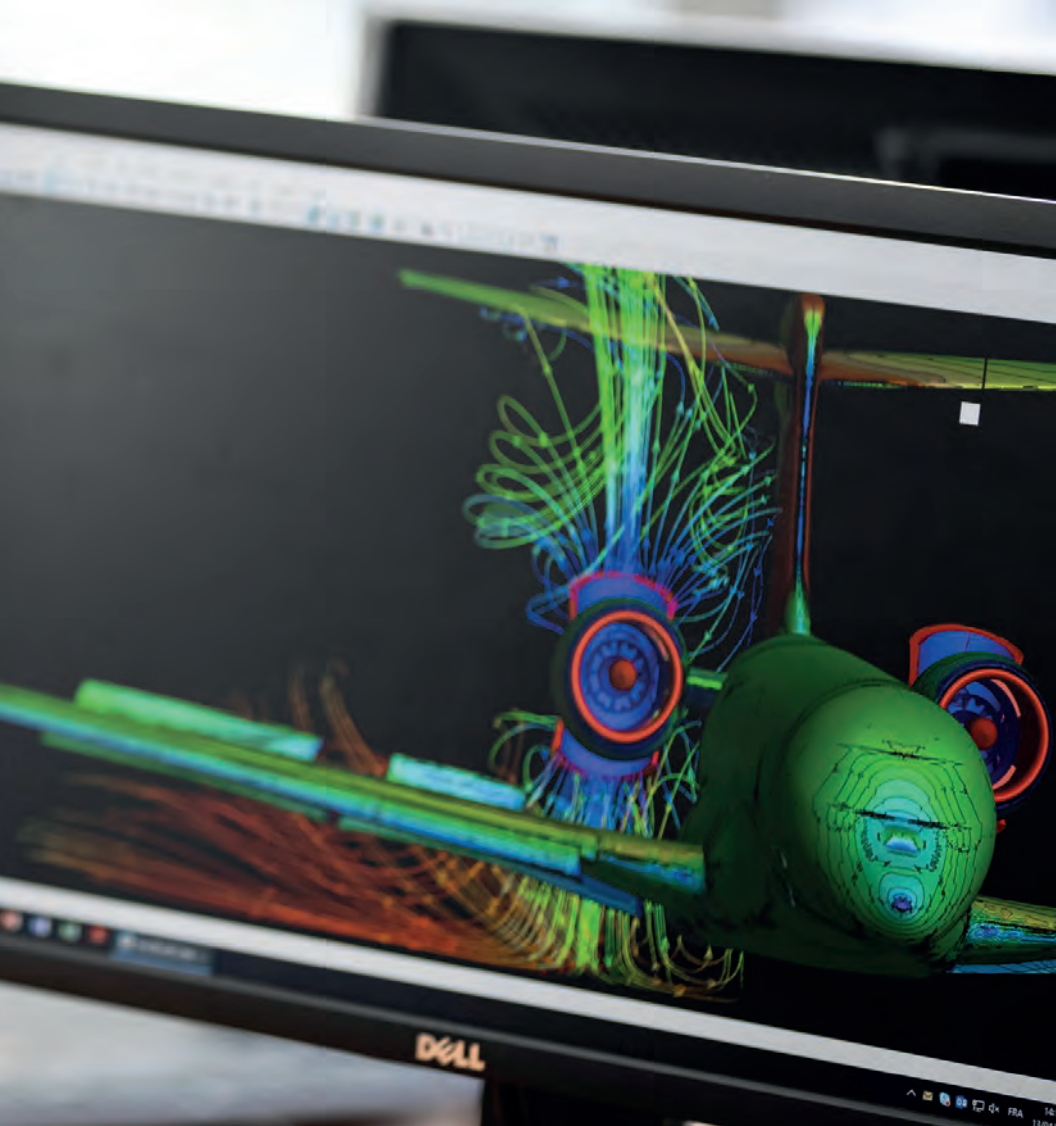


S'adapter pour maintenir
qualité et compétitivité

Responsabilité
sociétale d'entreprise

**Ensemble,
plus loin**





La performance à taille humaine

Dassault Aviation est un leader à taille humaine. Notre force réside dans la performance individuelle et collective de nos équipes, comme dans notre passion pour l'aéronautique.

Nos valeurs communes

Dassault Aviation est un contributeur crucial de la Défense nationale. Nous menons une politique de responsabilité sociétale d'entreprise (RSE) active. Nous faisons partie des cent entreprises françaises les plus responsables au classement RSE Statista du magazine *Le Point*. Nos activités contribuent à 8 des 17 objectifs de développement durable (ODD) et nous adhérons au Pacte Mondial des Nations unies (Global Compact) depuis 2003.

Accueillir les talents

En 2022, Dassault Aviation a recruté plus de 1 560 personnes, dont 24 % de femmes. Ces recrutements vont contribuer à faire progresser le taux de féminisation, qui est actuellement de 19 %. Nous sommes attentifs à l'égalité de traitement dans les politiques salariales et promotionnelles : l'index compilé égalité femmes-hommes des sociétés françaises du Groupe est de 87 points sur 100, bien au-dessus du seuil réglementaire de 75 points. Par ailleurs, avec les associations Elles bougent ou AirEmploi, nous menons des actions pour susciter des vocations auprès des collégiennes et des lycéennes afin de les encourager à rejoindre les écoles d'ingénieurs.

Des salariés ambassadeurs interviennent auprès des étudiants pour faire connaître le Groupe et ses métiers. Nous faisons partie des trois entreprises industrielles préférées des étudiants et des jeunes diplômés ingénieurs, selon Epoka/Harris Interactive.

Transmettre nos savoir-faire

Depuis plus de trente ans, notre Conservatoire des métiers complète les formations initiales par des cursus transmettant nos savoir-faire et nos exigences de qualité, d'excellence et d'adaptabilité.

La majorité de nos sites de production mènent des coopérations avec les centres professionnels locaux, notamment en Nouvelle-Aquitaine, dans les Hauts-de-France ou en Auvergne-Rhône-Alpes. En Inde, notre implantation a permis le développement de Networks of Excellence entre écoles d'ingénieurs indiennes et françaises, ainsi que la montée en puissance de la Dassault Skill Academy dans le domaine de la formation professionnelle.





Partager les résultats

Notre politique de rémunération attire, récompense et fidélise les collaborateurs tout en s'adaptant à l'environnement économique.

Dassault Aviation pratique une répartition des résultats très favorable aux salariés français du Groupe : 214 millions d'euros en partage de la valeur au titre des résultats 2022 sont redistribués grâce à des accords spécifiques.

En 2022, la rémunération moyenne annuelle brute était de 60 769 euros, et de 68 894 euros avec participation et intéressement pour les sociétés françaises du Groupe. Les comités sociaux et économiques d'établissements ont reçu plus de 28 millions d'euros, soit 5 % de la masse salariale des sociétés françaises du Groupe. Ils offrent à nos collaborateurs de nombreuses activités sociales, sportives et culturelles.

Conforter la qualité de vie

Le télétravail et l'aménagement des horaires, comme le déploiement de crèches ou de conciergeries, améliorent la vie quotidienne de nos salariés.

Nos sites disposent de services autonomes de santé ou de programmes d'assistance, tandis que le Groupe propose à tous une couverture médicale.

Appuyer les initiatives

Nous apportons notre appui à l'association Hanvol pour l'insertion professionnelle des travailleurs handicapés dans les métiers de l'aéronautique. En ce qui concerne le domaine humanitaire, nous contribuons notamment à la Course du Cœur pour sensibiliser aux enjeux du don d'organes, et à l'opération Rêves de Gosse qui offre des baptêmes de l'air à des enfants handicapés. Nous soutenons également Aviation Sans Frontières, la Fondation des Œuvres Sociales de l'Air et l'Association pour le Développement des Œuvres Sociales de la Marine, ainsi que l'Association des Anciens de l'École Navale et l'École d'Enseignement Technique de l'Armée de l'Air et de l'Espace. Dans le registre culturel, nous sommes mécènes de l'Ordre de la Libération, de la Fondation des Ailes de France et du musée de la Marine.

Promouvoir la diversité
et la formation

Maîtriser l'empreinte environnementale

Nous sommes engagés dans une démarche de responsabilité sociétale et environnementale, aussi bien à l'échelle locale qu'internationale. Nos plans de sobriété énergétique et d'utilisation des carburants d'aviation durables (SAF) sont en cours de déploiement.

Impact réduit

Les émissions de gaz à effet de serre de nos avions sont objectivement faibles à l'échelle de la planète : les 2 100 Falcon en service n'émettent pas plus en une année que le flux mondial de streaming vidéo en une journée.

Engagements climatiques

Membre actif du comité pour la protection de l'environnement de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), nous soutenons le programme Corsia de compensation et de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale. Nous avons réaffirmé notre démarche lors de la déclaration sur la neutralité carbone 2050 issue du Sommet européen de l'aviation, à Toulouse, en février 2022. Nous faisons la promotion des carburants durables afin de remplacer le kérosène.

Plan SAF

Les carburants durables SAF présentent des taux de réduction des émissions de carbone de l'ordre de 80 % à 90 % par rapport au kérosène. Nous les mettons en œuvre pour nos propres opérations aériennes : vols de nos dirigeants, vols de liaison ou d'assistance FalconResponse. Notre plan, lancé en juillet 2022, prévoit l'extension de cette démarche à de nouveaux sites et à de nouvelles missions. Les mélanges à 30 % de SAF actuellement disponibles sur le marché sont utilisés sur nos Falcon, qui sont déjà tous certifiés pour des mélanges jusqu'à 50 %. Nous prévoyons des vols opérationnels avec 100 % de SAF à horizon du Falcon 10X.

Préparation des vols de demain

Nous participons aux programmes européens de recherches appliquées Sesar et Clean Aviation (auparavant Clean Sky) ainsi qu'au Conseil pour la recherche en aéronautique civile (Corac) au niveau français. Nos travaux portent sur la réduction de la consommation en diminuant la traînée et la masse des avions, ou en optimisant les profils de vol.

Réduction des émissions industrielles

Dans nos usines, le développement de procédés plus performants et le passage à des motorisations électriques ou hybrides pour nos véhicules concourent à la baisse de notre empreinte carbone. Le télétravail, les moyens de conférence à distance et la mise en place de hubs logistiques y participent également en limitant les déplacements.

Nous faisons partie des 300 entreprises européennes ayant réalisé les réductions les plus importantes, identifiées par le classement Europe's Climate Leaders 2022 du *Financial Times*.

Sobriété énergétique

Notre engagement à contenir nos consommations énergétiques s'inscrit dans notre plan de transformation et se concrétise dans la conception de nos nouveaux sites et bâtiments. Notre plan de sobriété énergétique, outre l'optimisation de nos consommations, prévoit le déploiement de panneaux solaires offrant une capacité d'autoproduction électrique.

Économie circulaire

Grâce à notre gestion des déchets, nous avons porté notre taux de valorisation à 86 %. Les efforts menés par nos usines contribuent à l'amélioration de notre empreinte environnementale sur les aspects eau, air et sol, comme à la maîtrise des risques industriels.

Carburants durables,
sobriété énergétique





Éthique des affaires et conformité

Notre engagement de responsabilité sociétale active et vigilante est associé à une éthique des affaires rigoureuse, animée par une direction dédiée et une approche proactive de la conformité.

Plan de vigilance

Pour optimiser la maîtrise des risques d'atteinte grave à l'environnement, à la santé ou la sécurité au travail, aux droits humains et aux libertés fondamentales, Dassault Aviation s'est doté d'un plan de vigilance couvrant ses filiales et ses fournisseurs. Dans ce cadre, plus de 770 fournisseurs ont été audités en 2022.

Éthique des affaires rigoureuse

Le Groupe Dassault Aviation s'impose une éthique des affaires rigoureuse, dans le respect des lois nationales et des conventions internationales. La direction de l'éthique et de la conformité, organe indépendant et directement rattaché au Président-Directeur Général, a pour mission de mettre en œuvre les mesures de prévention et de lutte contre la corruption et le trafic d'influence, comme d'en assurer le suivi.

Dispositif de conformité

Dassault Aviation a mis en place un dispositif solide et structuré, constitué des procédures et outils suivants :

- un code anticorruption, intégré aux règlements intérieurs, qui définit et expose les différents types de comportements à proscrire ; un guide anticorruption l'illustre par des exemples pratiques et des mises en situation ;
- une procédure d'alerte interne permettant aux employés et aux collaborateurs externes de signaler toute infraction et tout manquement au code anticorruption ou en matière de RSE/devoir de vigilance ;
- une cartographie des risques, mise à jour chaque année, pour identifier, analyser et hiérarchiser les risques d'exposition à la corruption et les actions à mener en vue de leur réduction ;
- des procédures d'évaluation (*due diligence*) de la situation des clients, des fournisseurs de premier rang et des consultants au regard de cette cartographie ;
- des procédures de contrôle comptable internes et externes.

Un dispositif de contrôle et d'évaluation interne, assuré par la direction de l'audit et des risques, accompagne cette démarche.

Politique de formation

Depuis 2018, plus de 1 300 collaborateurs exposés ont été formés ou sensibilisés aux fondamentaux de la Loi Sapin 2 et à la lutte contre la corruption. Un e-learning pédagogique destiné à l'ensemble des salariés est en déploiement en 2023.

Une organisation de la
conformité solide et structurée

Avions civils et militaires

Satisfaire nos clients





Au service des forces armées

Nos avions de combat offrent les moyens de répondre aux défis stratégiques actuels et à venir. La France et sept pays exports ont choisi le Rafale. À fin 2022, 417 Rafale ont fait l'objet d'une commande ferme, dont 225 à l'exportation, et 253 ont été livrés.

Performances démontrées

Le Rafale est l'un des avions de combat les plus aguerris au monde, avec 405 000 heures de vol, dont 63 500 en opération depuis 2007 aux mains des pilotes français.

Le Rafale a démontré son extrême polyvalence et son efficacité sur les théâtres les plus exigeants. Il couvre une variété de missions qui nécessitaient auparavant sept types d'appareils différents.

Le Rafale est un des vecteurs de la dissuasion nucléaire française.

À fin 2022, 192 Rafale ont été commandés par la France, dont 12 en remplacement des avions vendus à la Grèce ; sur ce total, 153 unités ont été livrées. La Loi de programmation militaire (LPM) 2019-2025 prévoit une nouvelle tranche de 30 Rafale, à notifier en 2023, à laquelle s'ajouteront 12 exemplaires compensant ceux cédés à la Croatie.

Rafale F3-R en service

Le Rafale a été conçu pour intégrer de nouvelles capacités tout au long de sa vie opérationnelle, en fonction des retours d'expérience. Conformément au calendrier prévu, le standard F3-R est en service depuis décembre 2019. Il a réalisé sa première mission de combat en septembre 2020. Ce standard inclut le missile air-air Meteor, le pod de désignation laser Talios ainsi qu'une nouvelle version de l'armement air-sol modulaire (AASM).

Rafale F4 en développement

Lancé en décembre 2018, le standard F4 apporte des connectivités qui augmenteront l'efficacité du combat en réseau et prépareront le Système de combat aérien futur (SCAF). Il comprendra des évolutions du radar et de l'optronique secteur frontal (OSF), la capacité viseur de casque ainsi que les armements Mica NG en air-air et AASM de 1 000 kg en air-sol.

Le standard F5 du Rafale est en préparation.





Succès Rafale à l'export

Les Émirats arabes unis ont acquis 80 Rafale F4 en décembre 2021, concluant là le plus important contrat militaire export jamais signé par Dassault Aviation.

L'Indonésie a opté pour 42 Rafale, en deux temps (6 plus 36), en février 2022. Cet accord comprend une solution globale couvrant formation et soutien logistique. Djakarta est un nouveau client militaire pour Dassault Aviation et son second client Rafale dans la zone indopacifique.

L'Égypte a confirmé une commande de 31 exemplaires en 2021, qui complète l'acquisition de 24 appareils en 2015.

La Grèce est le premier pays européen équipé du Rafale. Un contrat pour 6 avions neufs et 12 avions d'occasion a été conclu en janvier 2021. Six autres Rafale neufs ont été commandés en mars 2022.

La Croatie est devenue le premier client Rafale export n'ayant jamais opéré nos avions de combat auparavant. En novembre 2021, elle a acheté à la France 12 exemplaires d'occasion par un contrat d'État à État. Le soutien de cette flotte a été confié à Dassault Aviation.

L'Inde a commandé 36 Rafale en 2016.

L'Indian Air Force (IAF) a réceptionné le premier appareil en octobre 2019. Les livraisons se sont achevées en 2022, conformément au calendrier et malgré les crises sanitaires.

Le Qatar a acquis 36 Rafale (24 en 2015, puis 12 en 2017), avec une option pour 36 avions supplémentaires. Débutées en février 2019, les livraisons se sont terminées en 2022.

ATL2 et Falcon spéciaux

Nos ATL2 de patrouille maritime, qui contribuent à la dissuasion nucléaire française, sont en cours de modernisation.

Les travaux sur le Falcon 8X Archange de renseignement stratégique se poursuivent.

La Marine nationale a commandé 7 Falcon Albatros en décembre 2020, livrables à partir de 2025. Ces avions de surveillance et d'intervention maritimes (AVSIMAR) sont basés sur le Falcon 2000LXS et devraient être au moins 12 à terme.

La Japan Coast Guard dispose de 6 Falcon 2000 MSA depuis 2021.

La République de Corée a passé commande de 4 Falcon 2000 en 2022.

Extrême polyvalence,
efficacité au combat

Falcon, pour des rencontres décisives

Nos Falcon sont des avions d'affaires haut de gamme conçus pour les missions les plus exigeantes. Leur agilité, leur confort et l'intégration d'innovations issues du domaine militaire en font des appareils exceptionnels.



Falcon Family

Nos Falcon sont des outils de travail haut de gamme conçus pour réaliser des missions efficaces tout en assurant un confort incomparable aux passagers :

- capacité à relier les destinations au plus près des besoins, sur des pistes inaccessibles aux gros appareils, y compris sur terrains courts ou en altitude, si nécessaire dans les conditions météorologiques les plus rudes, notamment grâce à FalconEye, notre système de vision combinée en tête haute ;
- éco-efficience par rapport aux appareils de même catégorie et capacité à voler avec 50 % de carburant d'aviation durable SAF qui réduit les émissions de CO₂ de l'ordre de 80 % à 90 % par rapport au kérosène ;
- confort exceptionnel en cabine grâce à nos commandes de vol, à un niveau d'insonorisation et de pressurisation optimal, comme à une qualité d'air supérieure ;
- robustesse de la conception et de la fabrication reconnue par nos clients civils, militaires ou gouvernementaux, et renforcée par nos engagements de support client ;
- connectivité internet haut débit avec une gamme complète pour les passagers comme pour l'équipage, offrant une utilisation fluide et sûre des appareils connectés.

Falcon 10X : penthouse du ciel

Dévoilé en 2021, le 10X sera le plus innovant de la gamme Falcon et le premier capable de voler entièrement aux carburants durables SAF. Propulsé par deux réacteurs Rolls-Royce Pearl 10X, il atteindra Mach 0,925 en vitesse de pointe et une autonomie de 7 500 nm (13 890 km).

Le Falcon 10X est conçu et aménagé comme une suite permettant le travail et le repos sur des vols de plus de quinze heures. Sa cabine spacieuse, lumineuse et apaisante a reçu plusieurs prix, dont le Good Design Award. D'une hauteur de plus de 2 mètres pour près de 2,80 mètres de large, l'espace intérieur dispose de trois à quatre salons, avec possibilité d'une douche et d'un lit double. La pression ressentie en cabine correspond à une altitude de 900 m (3 000 ft) quand l'avion vole à 13 400 m (41 000 ft).

Le Falcon 10X concentre les avancées technologiques, dont beaucoup sont issues de notre expertise dans les avions de combat : voilure composite à grand allongement, commandes de vol digitales d'une précision et d'une souplesse inégalées, accessibilité aux pistes les plus exigeantes (telle London City), fusion de données et recovery mode automatique pour une sécurité maximale, connectivités performantes et intuitives, trajectoires optimisées pour réduire l'empreinte environnementale.

Falcon 6X : prêt pour une nouvelle expérience de vol

Lancé en février 2018 pour une entrée en service en 2023, le Falcon 6X a fait son premier vol le 10 mars 2021, ouvrant la voie à la campagne d'essais préalable à la certification.

Conçu autant pour les missions du quotidien que pour de grandes distances (5 500 nm/10 186 km), le Falcon 6X redéfinit l'expérience du voyageur : celui-ci se trouve au cœur d'un cocon ergonomique où tous les éléments ont été harmonisés pour une productivité et une détente maximales. Sa cabine, la plus haute et la plus large de sa catégorie, a été primée au Private Jet Design ainsi qu'au Red Dot Design.

Falcon 8X : la référence confort

Le Falcon 8X est le fleuron de l'expérience client Falcon actuellement en service. Sa cabine a fixé le standard en matière de qualité, de confort et d'insonorisation. Son nouvel intérieur dispose d'une connectivité fluide grâce à l'Innovative Cabin System (ICS). Triréacteur, le Falcon 8X a une autonomie de 11 945 km (6 450 nm), grâce à laquelle il peut relier directement Hong Kong à London City.

Falcon 2000 : la série best-seller

Le Falcon 2000LXS est le dernier-né de la série des Falcon 2000, la plus prolifique de notre gamme. Ultra-polyvalent, il dispose d'une autonomie de 7 400 km (4 000 nm) et de performances à basses vitesses lui permettant d'accéder à un nombre d'aéroports considérable.



Sécurité, connectivité,
confort et agilité

Accompagner nos clients, partout et en permanence

Nos avions militaires contribuent à défendre la souveraineté et les intérêts de nombreux pays. Nos avions d'affaires concourent à l'efficacité des entreprises. Ces enjeux sont cruciaux et de long terme. Nos solutions de support opérationnel sont robustes, efficaces et adaptées aux besoins de chaque utilisateur.



Partenaire de nos clients

Nous assurons le support de 1 000 avions d'armes et 2 100 Falcon dans près de 90 pays. Nous sommes à l'écoute de nos clients, civils ou militaires, pour combiner efficacité, réactivité, réduction des coûts et innovation.

Nous accompagnons nos clients, chaque jour et dans la durée, en maintenant le savoir-faire et les outils aptes à soutenir des avions sur plusieurs décennies de service opérationnel.

Évolutions numériques

La plateforme 3DExperience garantit la continuité numérique entre conception, production et soutien. Les développements de nos offres reposent sur des modules logiciels communs aux supports Falcon et militaire.

Notre démarche de Big Data du soutien, fondée sur la technologie Exalead de Dassault Systèmes, autorise le partage des données relatives à la vie opérationnelle des avions et des flottes. Elle permet des analyses transversales et des modèles de maintenance prédictive. L'approche par jumeaux numériques, qui compare le comportement de l'avion réel avec celui de son modèle simulé, offre encore plus de capacités d'anticipation au bénéfice de la disponibilité des appareils.

Soutien militaire sur mesure

Nos solutions optimisées de soutien des flottes d'avions militaires consistent en des engagements de long terme sur la disponibilité. En France, les flottes de chasseurs Rafale et Mirage 2000 bénéficient de ces contrats de maintien en condition opérationnelle (MCO) verticalisés, appelés Ravel pour les Rafale (sur une durée de dix ans depuis mai 2019) et Balzac pour les Mirage 2000 (quatorze ans depuis décembre 2021). Les ATL2 de patrouille maritime reçoivent un soutien similaire avec le contrat Océan pour les dix prochaines années (depuis septembre 2020). La mise à disposition des équipements et des systèmes auprès des forces aériennes est alors placée, comme à l'export, sous notre responsabilité.

Nos clients profitent, en outre, de formations de haut niveau dispensées aux pilotes et aux techniciens de maintenance, grâce notamment à notre Conversion Training Center (CTC) de Mérignac.

Avec nos clients Falcon

Nous sommes mobilisés pour que nos clients accomplissent leurs missions sereinement et en toute sécurité. La famille Falcon a fait l'expérience de cet engagement en contexte de crise.

Nous proposons des prestations adaptées à chaque profil. Notre programme de soutien à l'heure de vol FalconCare se décline en différentes formules (Essentials, Elite et Select) selon les besoins opérationnels des utilisateurs.

Notre dispositif d'assistance FalconResponse est en alerte permanente et permet d'intervenir rapidement en cas d'avion immobilisé (AOG).

Depuis novembre 2022, nous sommes l'interlocuteur central pour le soutien de la flotte gouvernementale française de Falcon, avec un contrat de long terme assurant des garanties de disponibilité.

Réseau mondial

Nous offrons un véritable réseau mondial de support des avions d'affaires. L'acquisition, en 2019, des activités de maintenance (MRO) d'ExecuJet, de TAG Aviation (en Europe) et de Ruag a renforcé notre présence en Asie-Pacifique, en Europe, en Afrique et au Moyen-Orient.

En 2022, nous avons annoncé trois nouvelles implantations qui pourront accueillir les avions de dernière génération : à Melbourne en Floride pour l'Amérique du Nord, à Dubai aux Émirats arabes unis pour le Moyen-Orient et à Kuala Lumpur en Malaisie pour l'Asie.

Support intégré

Dès son entrée en service, le Falcon 6X bénéficiera d'un support intégré et réactif. Nos personnels, nos installations et nos stocks de rechanges sont en place. Notre réseau de stations-service est prêt pour soutenir le dernier-né de la famille Falcon.



Un engagement
de disponibilité

Programmes avions



Rafale Air C (monoplace)

Envergure : 10,9 m
Longueur : 15,3 m
Hauteur : 5,3 m
Masse à vide : $\approx$ 10 t
Masse max. au décollage : 24,5 t
Capacité d'emports externes : 9,5 t



Rafale Air B (biplace)

Envergure : 10,9 m
Longueur : 15,3 m
Hauteur : 5,3 m
Masse à vide : $\approx$ 10 t
Masse max. au décollage : 24,5 t
Capacité d'emports externes : 9,5 t



Rafale Marine (monoplace)

Envergure : 10,9 m
Longueur : 15,3 m
Hauteur : 5,3 m
Masse à vide : $\approx$ 10,5 t
Masse max. au décollage : 24,5 t
Capacité d'emports externes : 9,5 t



Mirage 2000-5 et 2000-9

Envergure : 9,1 m
Longueur : 14,3 m
Hauteur : 5,4 m
Masse à vide : 8 t
Masse max. au décollage : 17,5 t
Capacité d'emports externes : 6,2 t



Mirage 2000 D (biplace)

Envergure : 9,1 m
Longueur : 14,3 m
Hauteur : 5,4 m
Masse à vide : 8 t
Masse max. au décollage : 16,5 t
Capacité d'emports externes : 5,7 t



Falcon Archange

Envergure : 26,3 m
Longueur : 24,5 m
Hauteur : 7,9 m



Falcon 2000 MRA/MSA

Envergure : 21,4 m
Longueur : 20,2 m
Hauteur : 7,1 m
Masse à vide : 11,3 t
Masse max. au décollage : 19,4 t
Capacité d'emports externes : 2,2 t



Falcon Albatros

Envergure : 21,4 m
Longueur : 20,2 m
Hauteur : 7,1 m



ATL2

Envergure : 37,5 m
Longueur : 31,7 m
Hauteur : 10,8 m
Masse à vide : 25,7 t
Masse max. au décollage : 46,2 t



nEUROn

Envergure : 12,5 m
Longueur : 10 m
Hauteur : 2,5 m
Masse à vide : 5 t



Falcon 10X

Envergure : 33,6 m
 Longueur : 33,4 m
 Hauteur : 8,4 m
 Autonomie : 13 890 km (7 500 nm)
New York → Shanghai
Los Angeles → Sydney
Paris → Santiago



Falcon 8X

Envergure : 26,3 m
 Longueur : 24,5 m
 Hauteur : 7,9 m
 Autonomie : 11 945 km (6 450 nm)
Beijing → New York
Paris → Singapour
São Paulo → Los Angeles



Falcon 7X

Envergure : 26,2 m
 Longueur : 23,4 m
 Hauteur : 7,9 m
 Autonomie : 11 020 km (5 950 nm)
Paris → Hong Kong
Beijing → Seattle
New York → Buenos Aires



Falcon 6X

Envergure : 25,9 m
 Longueur : 25,7 m
 Hauteur : 7,5 m
 Autonomie : 10 186 km (5 500 nm)
Los Angeles → Genève
Beijing → San Francisco
São Paulo → Londres



Falcon 900LX

Envergure : 21,4 m
 Longueur : 20,2 m
 Hauteur : 7,7 m
 Autonomie : 8 800 km (4 750 nm)
Mumbai → London City Airport
Genève → New York
Hong Kong → Sydney

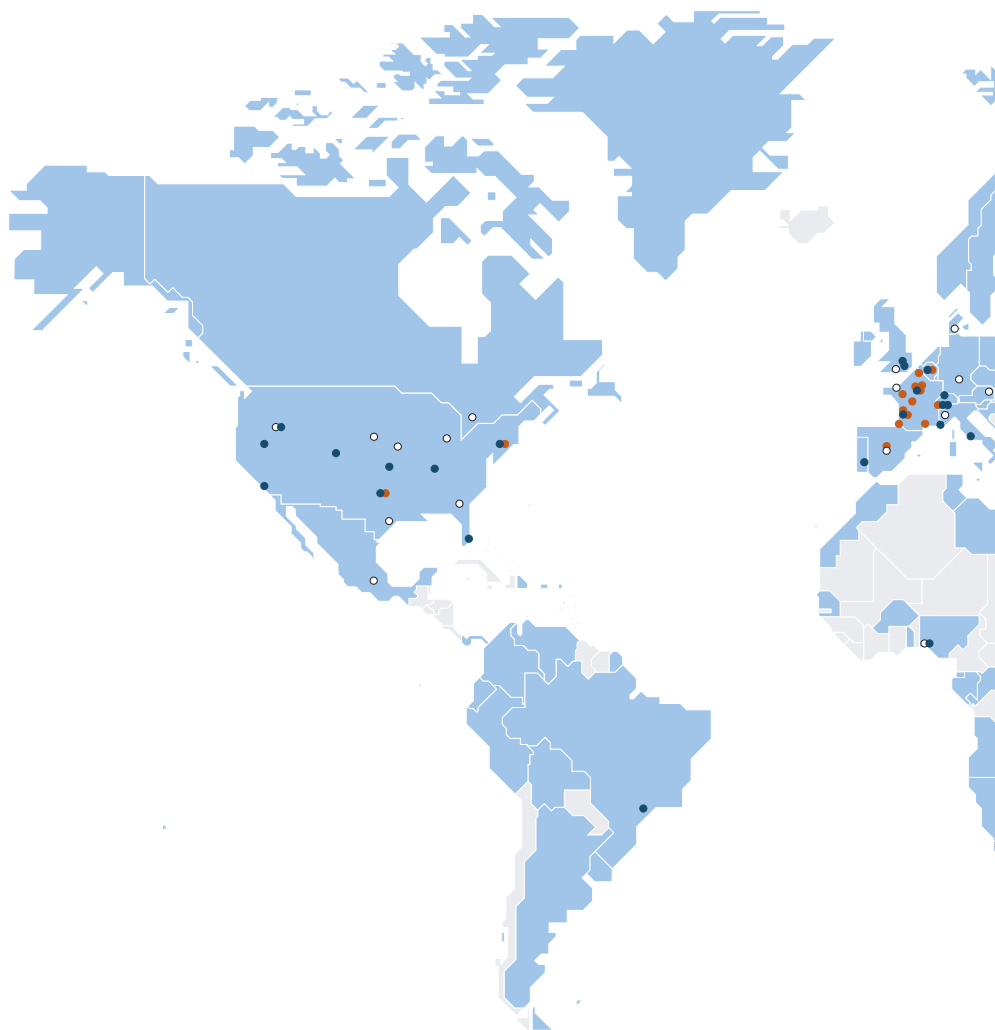


Falcon 2000LX

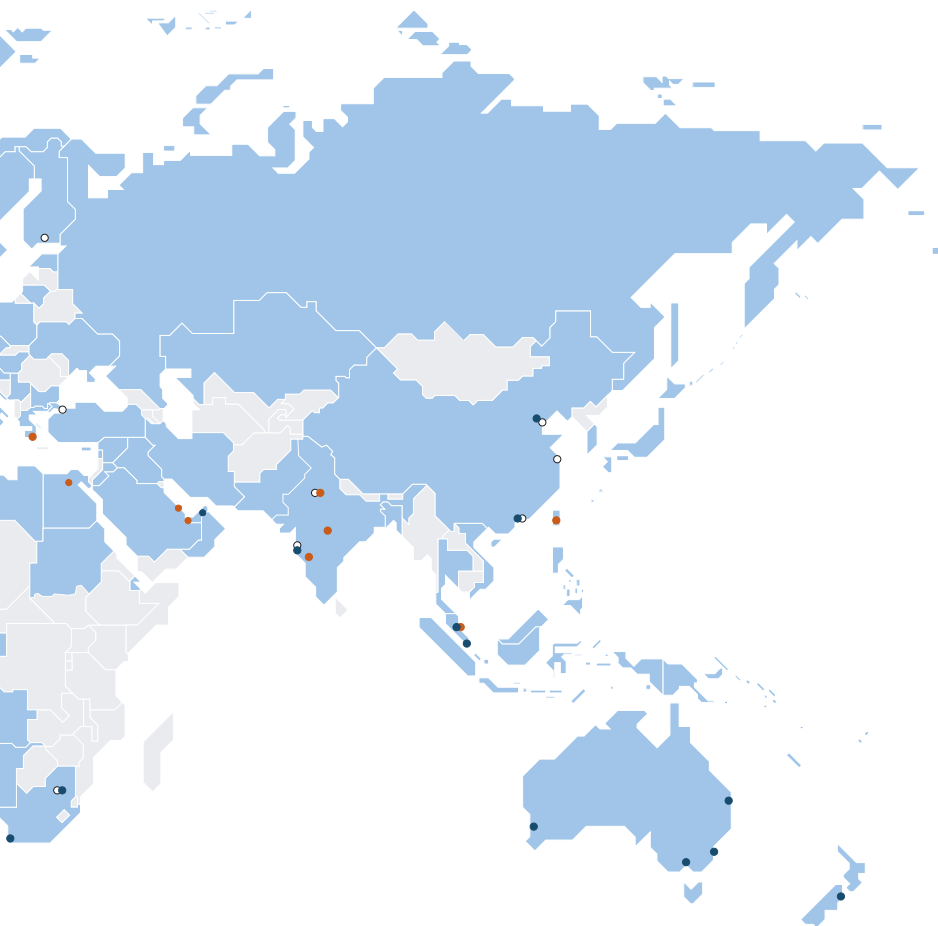
Envergure : 21,4 m
 Longueur : 20,2 m
 Hauteur : 7,1 m
 Autonomie : 7 400 km (4 000 nm)
Dubai → London City Airport
New York → Copenhague
Singapour → Dubai

Présence internationale

Nous sommes présents dans plus de 90 pays
avec plus de 3 000 avions en service à travers le monde.



- Avions Dassault en service
- Sites Dassault Aviation (implantations industrielles et représentations)
- Stations-service, Command Centers ou centres de distribution de pièces de rechange Falcon, appartenant à Dassault Aviation
- Stations-service agréées Falcon





RAPPORT FINANCIER ANNUEL 2022

Sommaire

Généralités

Déclaration de la personne responsable du rapport	52
Structure du Groupe	53
Conseil d'administration / Comité de Direction	54

Rapport de gestion du Conseil d'administration

Modèle d'affaires	56
Contexte	57
1 Groupe Dassault Aviation	58
1.1 Résultats	
1.2 Structure financière	
1.3 Structure du groupe	
1.4 Transactions avec les parties liées	
1.5 Activités du Groupe	
1.6 Recherche et développement	
1.7 Plan de transformation : « Piloter Notre Avenir »	
1.8 Qualité totale	
2 Facteurs de risques	75
2.1 Risques conjoncturels et de marchés	
2.2 Risques opérationnels	
2.3 Risques de réputation, réglementaires et juridiques	
2.4 Risques financiers et de marché	
2.5 Assurances	
3 Procédures de contrôle interne et de gestion des risques	83
3.1 Objectifs du contrôle interne	
3.2 Environnement et organisation générale du contrôle interne	
3.3 Procédures de gestion des risques	
3.4 Procédures de contrôle interne à finalité comptable et financière	
3.5 Actions 2022	
3.6 Plan d'actions 2023	
4 Déclaration de performance extra-financière (« DPEF »)	86
4.1 Politique générale et Objectifs de Développement Durable (ODD)	
4.2 Organisation RSE	
4.3 Être à l'écoute des parties intéressées de la Société et répondre à leurs attentes	
4.4 Identification des risques extra-financiers	
4.5 Proposer un modèle social attractif et motivant	
4.6 Garantir un environnement de travail de qualité, sûr et sain	
4.7 Améliorer la performance environnementale de nos activités et produits	
4.8 S'inscrire dans une démarche responsable	

4.9 Se conformer à la réglementation tant européenne, nationale que locale

5 Dassault Aviation, Société Mère	126
5.1 Activités	
5.2 Résultats	
5.3 Gestion des risques	
5.4 Délais de paiement	
5.5 Information des actionnaires	
6 Objet des résolutions	135
7 Conclusion et perspectives d'avenir	137

Rapport sur le gouvernement d'entreprise

1 Gouvernement d'entreprise	150
1.1 Référentiel en matière de gouvernement d'entreprise	
1.2 Composition du Conseil d'administration	
1.3 Liste des mandats et fonctions exercés par les mandataires sociaux en 2022	
1.4 Conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil d'administration	
1.5 Conventions réglementées	
1.6 Modalités d'exercice de la Direction Générale	
1.7 Pouvoirs du Président-Directeur Général	
1.8 Pouvoirs du Directeur Général Délégué	
1.9 Comité de Direction	
1.10 Mixité femmes/hommes des instances dirigeantes (informations visées par l'article L. 22-10-10 2° du Code de commerce)	
1.11 Assemblée Générale des actionnaires	
2 Rémunération des mandataires sociaux	167
2.1 Rémunérations des administrateurs et des mandataires sociaux en 2022	
2.2 Politique de rémunération des mandataires sociaux et des administrateurs en 2023	
3 Informations mentionnées à l'article L.22-10-11 du code de commerce	180

Comptes consolidés

États financiers	181
Rapport des Commissaires aux comptes	228

Comptes annuels Société Mère

États financiers	235
Rapport des Commissaires aux comptes	264



Déclaration de la personne responsable du rapport

J'atteste, qu'à ma connaissance, les comptes sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport de

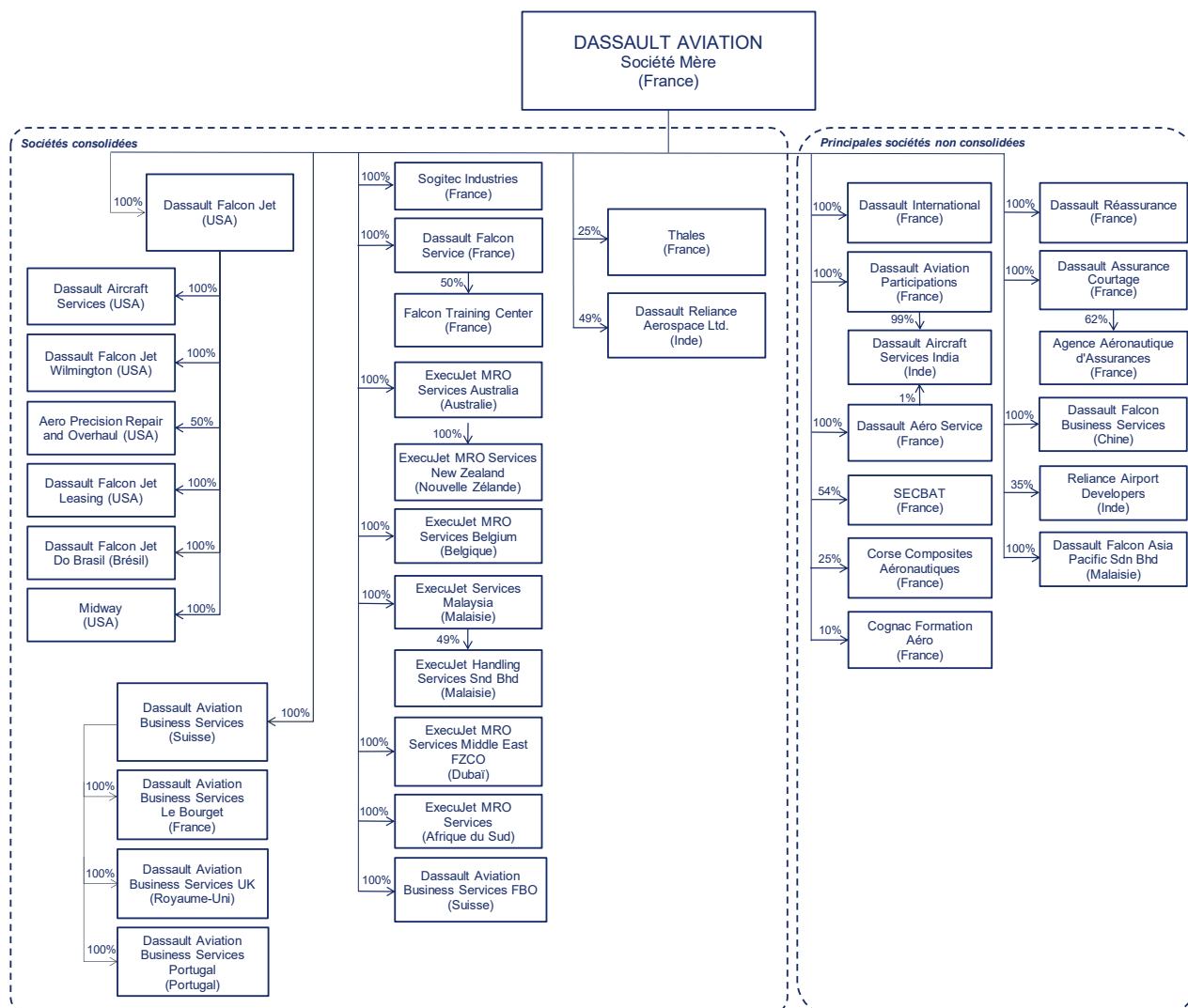
gestion ci-joint présente un tableau fidèle de l'évolution des affaires, des résultats et de la situation financière de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation ainsi qu'une description des principaux risques et incertitudes auxquels elles sont confrontées.

Paris, le 8 mars 2023

Éric TRAPPIER
Président-Directeur Général

Structure du Groupe au 31 décembre 2022

Le groupe Dassault Aviation est un groupe international qui englobe la majeure partie de l'activité aéronautique du Groupe Industriel Marcel Dassault. Les principales sociétés du Groupe sont les suivantes :



Une information détaillée des principales sociétés du Groupe est communiquée dans le paragraphe 1.3 « Structure du groupe » du rapport de gestion.

La liste des entités consolidées est présentée en note 2 « Périmètre de consolidation » de l'Annexe aux comptes consolidés.

Conseil d'administration au 31 décembre 2022

Président d'Honneur

Charles Edelstenne

Président du Conseil

Éric Trappier

Administrateurs

Besma Boumaza

Thierry Dassault

Charles Edelstenne

Marie-Hélène Habert

Henri Proglia

Lucia Sinapi-Thomas

Stéphane Marty

Direction Générale

Directeur Général

Éric Trappier

Directeur Général Délégué

Loïc Segalen

Comité de Direction au 31 décembre 2022

Président du Comité

Éric Trappier, Président-Directeur Général

Loïc Segalen, Directeur Général Délégué

Carlos Brana, Directeur Général des Avions Civils

Bruno Chevalier, Directeur Général du Soutien Militaire

Bruno Coiffier, Directeur Général des Achats,

Denis Dassé, Directeur Financier,

Jean-Marc Gasparini, Directeur des Programmes Militaires et Spatiaux

Florent Gateau, Directeur Général de la Qualité Totale

Gérard Giordano*, Directeur Commercial

Bruno Giorgianni, Secrétaire du Comité de Direction et Directeur des Affaires Publiques et de la Sécurité

Valérie Guillemet, Directrice des Ressources Humaines

Richard Lavaud, Directeur Général International

Nicolas Mojaïsky, Directeur Général Technique

Frédéric Petit, Directeur des Programmes Falcon

Ary Plagnol, Directeur Général des Opérations Industrielles

Jean Sass**, Directeur Général du Système d'Information et *Chief Digital Officer*

* Suite au départ à la retraite de Monsieur Gérard Giordano, Monsieur Jean-Marie Albertini a pris les fonctions de Directeur Commercial à compter du 3 janvier 2023,

** Suite au départ à la retraite de Monsieur Jean Sass, Monsieur Laurent Bendavid a pris les fonctions de Directeur Général du Système d'Information et *Chief Digital Officer* à compter du 1er février 2023.

Commissaire du Gouvernement

M. le Contrôleur général des armées Jean-Luc Sourdois.

Commissaires aux comptes

Mazars S.A., représentée par M. Mathieu Mougard, associé

PricewaterhouseCoopers Audit S.A., représentée par M. Édouard Demarcq, associé

Rapport de gestion du Conseil d'administration

Mesdames et Messieurs les actionnaires,

Avant de soumettre à votre approbation les comptes annuels et consolidés relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2022 et l'affectation du résultat, nous vous présentons nos résultats consolidés, nos activités Groupe et Société Mère au cours de l'exercice écoulé, ainsi que les perspectives d'avenir et les autres informations prescrites par la Loi.

Modèle d'affaires

Ressources

Humaines
12 768
Salariés, dont 78 % en France

Savoir-faire
14 ans
Ancienneté moyenne

Industrielles
Un bureau d'études réputé
Plus d'un siècle d'expérience

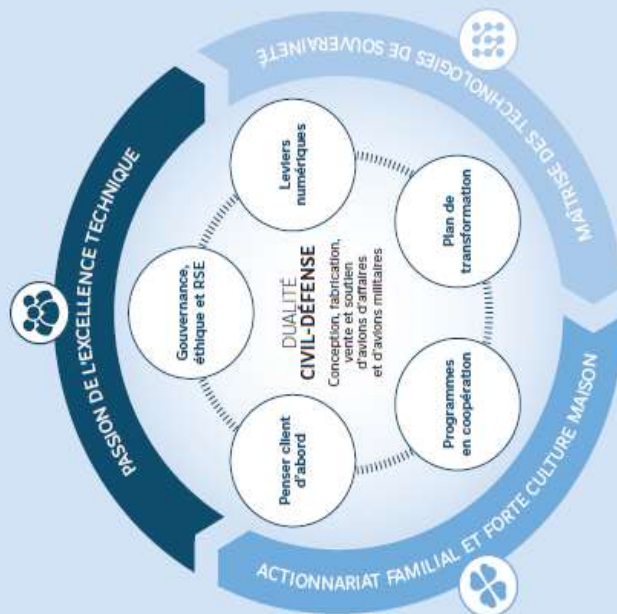
Sociétales
18
Siles spécialisés, dont 13 en France
Un réseau mondial de stations-service

Environnementales
ISO 14001
Une politique de certification intégrant les principaux sites

Financières
6 006 M€
Fonds propres

Dassault Aviation

Architecte du futur



Fidèle à la passion des avions et au sens de la responsabilité sociale légués par Marcel Dassault son fondateur, Dassault Aviation est un architecte industriel innovant qui contribue, par ses savoir-faire, à la sécurité, à l'autonomie et au développement économique durable des acteurs d'un monde en mouvement.

Réalisations 2022

Humaines
1 564
Recrutements, dont 376 femmes

Savoir-faire
SCAF/NGF
Etude d'un démonstrateur F4
Préparation du prochain standard Rafale

Industrielles
14
Rafale livrés
1 000
Avions d'armes soutenus

Sociétales
Développement des territoires
Filière Impression 3D en Auvergne-Rhône-Alpes
Filière de formation aéronautique en Inde

Environnementales
8,4 %
Consommation d'électricité par rapport à 2019

Financières
830 M€
Résultat net ajusté

Avions d'affaires
Développement du Falcon EX et du Falcon 10X
Avions de mission
Développement du Falcon Albatros et du Falcon Archangel

32
Falcon livrés
2 100
Falcon soutenus

Dynamisation des entreprises partenaires grâce aux contrats Rafale et aux ventes Falcon

179
vois effectués par les Falcon de l'entreprise avec du Sustainable Aviation Fuel

82 %
Chiffre d'affaires réalisé à l'export

Apports financiers et extra-financiers 2022

État et collectivités
145 M€
Impôts sur les sociétés dont 136 M€ (soit 94%) en France

Collaborateurs
214 M€
Partage de la valeur

60 769 €
Rémunération moyenne annuelle brute, hors intéressement et participation

Actionnaires
249 M€
Dividendes (1)

Industrie
Pivot d'un écosystème français stratégique
Actionnaire industriel de référence de Thales

Société
Insertion, humanitaire et culture

Harvet, Elies bougeant, FOSA, ADOSM, ASF, Rives de Grosse, Course du Coeur, Ordre de la Libération, Fondation des Ailes de France, EETAAE, AEN, Musée de la Marine, Cultivate Women in Business, Women in Aviation, Habitat for Humanity, Arkansas Food Bank, American Red Cross, Muscular Dystrophy Association.

Développement durable
Contribution à 8 objectifs de développement durable des Nations unies

(1) Proposé à l'Assemblée générale du 16 mai 2023.



CONTEXTE

Dans un contexte particulièrement tendu, le Groupe a su faire face aux crises qui se sont succédées tout au long de l'année. La plus marquante a été la guerre en Ukraine et les sanctions mutuellement appliquées entre l'Europe et la Russie. Le Groupe les a scrupuleusement respectées : nos implantations en Russie (le bureau à Moscou et la filiale de maintenance de DFS) ont stoppé toute activité commerciale. Les sanctions ont impacté l'activité de nos stations-service en Europe.

Les *supply chain*, et particulièrement la *supply chain* aéronautique, ont souffert des crises successives : la guerre et les conséquences des sanctions mais aussi les autres tensions géopolitiques et la persistance de la crise sanitaire ont conduit à des pénuries de composants et de matières premières, un retour de l'inflation, une hausse des prix de l'énergie et des craintes sur sa disponibilité. S'ajoute à ce contexte un marché du travail en tension. Ces crises ont déstabilisé nos fournisseurs impactant directement nos approvisionnements, nos productions et notre développement.

L'économie mondiale s'est toutefois montrée résistante et le marché des avions d'affaires a été dynamique sur la majeure partie de l'année, avec cependant un ralentissement en fin d'année.

Dans ce contexte, Dassault Aviation a montré sa résilience et a enregistré une prise de commandes record. Le carnet de commandes qui en résulte est historiquement haut et assure au Groupe de l'activité sur plusieurs années.

1. GROUPE DASSAULT AVIATION

1.1. Résultats

1.1.1. Chiffres clés

	2022	2021
Prises de commandes	20 954 M€ 92 Rafale dont 92 Rafale Export Phase 1B démonstrateur SCAF 64 Falcon	12 080 M€ 49 Rafale dont 37 Rafale Export et 12 Rafale France MCO BALZAC 51 Falcon
Chiffre d'affaires <u>ajusté</u> (*)	6 929 M€ 14 Rafale dont 13 Rafale Export et 1 Rafale France 32 Falcon	7 233 M€ 25 Rafale dont 25 Rafale Export 30 Falcon
Carnet de commandes au 31 décembre	35 008 M€ 164 Rafale dont 125 Rafale Export et 39 Rafale France 87 Falcon	20 762 M€ 86 Rafale dont 46 Rafale Export et 40 Rafale France 55 Falcon
Résultat opérationnel <u>ajusté</u> (*) <i>Marge opérationnelle ajustée</i>	572 M€ 8,3% du chiffre d'affaires	527 M€ 7,3% du chiffre d'affaires
Recherche et Développement	572 M€ 8,3% du chiffre d'affaires	551 M€ 7,6% du chiffre d'affaires
Résultat net <u>ajusté</u> (*) <i>Marge nette ajustée</i> <i>Résultat par action</i>	830 M€ 12,0% du chiffre d'affaires 9,99 € / action	693 M€ 9,6% du chiffre d'affaires 8,34 € / action
Trésorerie disponible au 31 décembre	9 529 M€	4 879 M€
Dividendes	249 M€ 3,00 € / action	208 M€ 2,49 € / action
Participation et intéressement y.c. forfait social de 20% <i>Effectif inscrit au 31 décembre</i>	210 M€ 12 768	139 M€ 12 371

N.B. : Dassault Aviation comptabilise l'intégralité des contrats Rafale Export (y compris les parts Thales et Safran).

Principaux agrégats en normes IFRS (cf. tableau de passage ci-après)

(*) Chiffre d'affaires consolidé	6 950 M€	7 246 M€
(*) Résultat opérationnel consolidé	591 M€	545 M€
(*) Résultat net consolidé	716 M€	605 M€



1.1.2. Définition des indicateurs alternatifs de performance

Pour refléter les performances économiques réelles du Groupe et permettre leur suivi et leur comparabilité, le Groupe présente un compte de résultat ajusté :

- du résultat de change associé à l'exercice des instruments de couverture non éligibles à la comptabilité de couverture au sens des normes IFRS. Ce résultat, présenté en résultat financier dans les comptes consolidés, est reclassé en chiffre d'affaires et donc en résultat opérationnel au sein du compte de résultat ajusté,
- de la valorisation des instruments dérivés de change non éligibles à la comptabilité de couverture, en neutralisant la variation de juste valeur de ces instruments (le Groupe considérant que le résultat de couverture ne doit impacter le résultat que lors de l'échéance des flux commerciaux), à l'exception des dérivés affectés à la couverture des positions bilancielle dont la variation de juste valeur est présentée en résultat opérationnel,
- de l'amortissement des actifs évalués dans le cadre de l'allocation du prix d'acquisition (regroupements d'entreprises), dit « PPA » (*Purchase Price Allocation*),
- des ajustements pratiqués par Thales dans sa communication financière.

Le Groupe présente également l'indicateur « trésorerie disponible » qui reflète le montant des liquidités totales dont dispose le Groupe, déduction faite des dettes financières. Il reprend les postes du bilan suivants :

- trésorerie et équivalents de trésorerie,
- autres actifs financiers courants,
- dettes financières, à l'exception des dettes de location.

Le calcul de cet indicateur est détaillé au sein des états financiers consolidés (cf. note 9).

Il est rappelé que seuls les états financiers consolidés font l'objet d'un audit des Commissaires aux Comptes. Les données financières ajustées font l'objet de travaux de vérification au titre de la lecture d'ensemble des informations données dans le rapport annuel.

1.1.3. Impact des ajustements

L'incidence en 2022 des ajustements sur les agrégats du compte de résultat est présentée ci-dessous :

(en milliers d'euros)	Compte de résultat consolidé 2022	Dérivés de change		PPA	Ajustements pratiqués par Thales	Compte de résultat ajusté 2022
		Résultat de change	Variation de juste valeur			
Chiffre d'affaires	6 949 916	-14 459	-6 618			6 928 839
Résultat opérationnel	591 403	-14 459	-7 771	3 142		572 315
Résultat financier	-11 557	14 459	8 280			11 182
Résultat des sociétés mises en équivalence	282 349			3 128	108 023	393 500
Impôts sur les résultats	-145 970		-131	-652		-146 753
Résultat net	716 225		378	5 618	108 023	830 244
<i>Résultat net part du Groupe</i>	716 225		378	5 618	108 023	830 244
Résultat net part du Groupe par action (en euros)	8,62					9,99

L'incidence en 2021 des ajustements sur les agrégats du compte de résultat est présentée ci-dessous :

(en milliers d'euros)	Compte de résultat consolidé 2021	Dérivés de change		PPA	Ajustements pratiques par Thales	Compte de résultat ajusté 2021
		Résultat de change	Variation de juste valeur			
Chiffre d'affaires	7 246 197	-13 005	-686			7 232 506
Résultat opérationnel	545 069	-13 005	-8 655	3 349		526 758
Résultat financier	-68 512	13 005	29 604			-25 903
Résultat des sociétés mises en équivalence	271 611			3 003	67 102	341 716
Impôts sur les résultats	-142 776		-5 614	-735		-149 125
Résultat net	605 392	0	15 335	5 617	67 102	693 446
<i>Résultat net part du Groupe</i>	605 392	0	15 335	5 617	67 102	693 446
Résultat net part du Groupe par action (en euros)	7,28					8,34

1.1.4. Prises de commandes

Les **prises de commandes 2022** sont de **20 954 millions d'euros** contre 12 080 millions d'euros en 2021. La part des prises de commandes à l'**Export** est de **90%**.

Leur évolution est la suivante, en millions d'euros :

	2022	2021	2020
Défense	17 510	9 165	1 546
<i>Défense Export</i>	15 657	6 173	224
<i>Défense France</i>	1 853	2 992	1 322
Falcon	3 444	2 915	1 917
Total prises de commandes	20 954	12 080	3 463
% Export	90%	74%	41%

Les prises de commandes sont constituées intégralement de commandes fermes.

Programmes Défense

Les **prises de commandes Défense 2022** s'élèvent à **17 510 millions d'euros** contre 9 165 millions d'euros en 2021.

La **part Défense Export** s'élève à **15 657 millions d'euros** en 2022 contre 6 173 millions d'euros en 2021. Ce montant historique s'explique par les 92 Rafale commandés en 2022 : 80 Rafale pour les Émirats Arabes Unis, 6 pour la Grèce et 6 pour l'Indonésie. En 2021, nous avons enregistré les commandes pour l'Égypte de 30 Rafale + 1 avion supplémentaire qui complétaient la commande initiale de 2015, pour la Grèce de 6 Rafale neufs et 12 Rafale d'occasion (rachetés auprès de l'Armée de l'Air et de l'Espace française) et pour la Croatie, un contrat de soutien suite à son acquisition de 12 Rafale d'occasion directement auprès de la France.



La **part Défense France** s'établit à **1 853 millions d'euros** en 2022 contre 2 992 millions d'euros en 2021. Nous avons notamment enregistré la commande liée à la phase 1B du démonstrateur du SCAF. En 2021, il avait été enregistré notamment la commande de 12 Rafale et le contrat « Balzac » de Maintien en Condition Opérationnelle (MCO) des Mirage 2000 (hors moteurs) pour 14 ans.

Programmes Falcon

En 2022, **64 commandes de Falcon** (nettes d'avions russes annulés) ont été enregistrées, contre 51 en 2021. Les prises de commandes représentent **3 444 millions d'euros** contre 2 915 millions d'euros en 2021. Cette augmentation des commandes a été portée par le dynamisme du marché des avions d'affaires.

1.1.5. Chiffre d'affaires ajusté

Le chiffre d'affaires 2022 est de **6 929 millions d'euros** contre 7 233 millions d'euros en 2021. La part du chiffre d'affaires à l'**Export** est de **82%**.

L'évolution du chiffre d'affaires est la suivante, en **millions d'euros** :

	2022	2021	2020
Défense	4 825	5 281	3 263
<i>Défense Export</i>	3 616	4 549	2 699
<i>Défense France</i>	1 209	732	564
Falcon	2 104	1 952	2 226
Total chiffre d'affaires ajusté	6 929	7 233	5 489
% Export	82%	89%	89%

Programmes Défense

14 Rafale (13 Export et 1 France) ont été livrés en 2022, pour une prévision de 13 livraisons. 25 Rafale Export avaient été livrés en 2021.

Le **chiffre d'affaires Défense** 2022 s'élève à **4 825 millions d'euros** contre 5 281 millions d'euros en 2021.

La **part Défense Export** s'élève à **3 616 millions d'euros** contre 4 549 millions d'euros en 2021. Cette diminution s'explique notamment par la livraison de 13 Rafale Export alors qu'en 2021, 25 Rafale Export avaient été livrés.

La **part Défense France** s'élève à **1 209 millions d'euros** contre 732 millions d'euros en 2021. Le chiffre d'affaires Défense France 2022 comprend notamment la livraison d'un Rafale après 4 années d'interruption, à la demande de l'État pour des raisons budgétaires, la rénovation mi-vie des Mirage 2000D, les prestations de MCO (Rafale au titre du contrat Ravel, Mirage 2000 au titre du contrat Balzac, et ATL2 au titre du contrat Ocean) et le soutien des autres avions en service.

Programmes Falcon

32 Falcon ont été livrés en 2022, pour une prévision de 35, contre 30 livraisons en 2021.

Le **chiffre d'affaires Falcon** 2022 s'élève à **2 104 millions d'euros** contre 1 952 millions d'euros en 2021. Cette augmentation s'explique notamment par le nombre de Falcon livrés (32 vs. 30).

Le « book-to-bill ratio » Groupe (prises de commandes / chiffre d'affaires) est de 3,02 pour l'année 2022.



1.1.6. Carnet de commandes

Le **carnet de commandes consolidé** au 31 décembre 2022 (établi en conformité avec la norme IFRS 15) est de **35 008 millions d'euros** contre 20 762 millions d'euros au 31 décembre 2021. Le niveau du carnet de commandes a évolué comme suit :

Au 31 décembre	2022	2021	2020
Défense	30 318	17 633	13 748
<i>Défense Export</i>	<i>21 915</i>	9 874	8 249
<i>Défense France</i>	<i>8 403</i>	7 759	5 499
Falcon	4 690	3 129	2 147
Total carnet de commandes	35 008	20 762	15 895
% Export	72%	58%	59%

Le carnet de commandes au 31 décembre 2022 est composé comme suit :

- **Défense Export : 21 915 millions d'euros** contre 9 874 millions d'euros au 31 décembre 2021. Ce montant comprend principalement 125 Rafale neufs et 6 Rafale d'occasion en 2022 contre 46 Rafale neufs et 6 Rafale d'occasion au 31 décembre 2021,
- **Défense France : 8 403 millions d'euros** contre 7 759 millions d'euros au 31 décembre 2021. Ce montant comprend en particulier 39 Rafale (vs. 40 à fin décembre 2021), les contrats de MCO Rafale (Ravel), Mirage 2000 (Balzac), ATL2 (Ocean), le standard F4 du Rafale et la commande de la phase 1B du démonstrateur du SCAF,
- **Falcon (y compris les avions de missions Albatros et Archange) : 4 690 millions d'euros** vs 3 129 millions d'euros au 31 décembre 2021. Il comprend notamment 87 Falcon contre 55 à fin décembre 2021.

Le carnet de commandes fait l'objet d'informations complémentaires à la note 25 de l'annexe des comptes consolidés.

1.1.7. Résultats ajustés

Résultat opérationnel ajusté

Le **résultat opérationnel ajusté** 2022 est de **572 millions d'euros** contre 527 millions d'euros en 2021.

Les frais de recherche et développement s'établissent à 572 millions d'euros en 2022 et représentent 8,3% du chiffre d'affaires contre 551 millions d'euros et 7,6% du chiffre d'affaires en 2021. Ces montants traduisent l'effort de recherche et développement autofinancés portant notamment sur les programmes Falcon 6X et Falcon 10X.

La marge opérationnelle ajustée s'établit à **8,3%** contre 7,3% en 2021, en hausse malgré l'augmentation des frais de recherche et développement, grâce à la bonne qualité d'exécution des contrats.

Le taux de couverture de change est de **1,19 \$/€** en 2022 comme en 2021.

Résultat financier ajusté

Le **résultat financier ajusté 2022** est de **11 millions d'euros** contre -26 millions d'euros en 2021. Si la composante de financement comptabilisée au titre des contrats militaires long terme continue d'impacter défavorablement le résultat financier, les produits financiers générés par les placements souscrits par le Groupe, dans un contexte de forte augmentation de la trésorerie et d'évolution favorable des taux d'intérêt, viennent contribuer à la nette amélioration du résultat financier.



Résultat net ajusté

Le **résultat net ajusté** 2022 est de **830 millions d'euros** contre 693 millions d'euros en 2021, en hausse de 20%. La contribution de Thales dans le résultat net du Groupe est de 386 millions d'euros contre 336 millions d'euros en 2021.

La **marge nette ajustée** s'établit ainsi à **12,0%** en 2022 contre 9,6% en 2021. Cette hausse s'explique par la hausse du résultat opérationnel, du résultat financier et de l'apport des sociétés mises en équivalence.

Le résultat net ajusté par action 2022 s'établit à **9,99 €** contre 8,34 € en 2021.

1.1.8. Résultats consolidés – en données IFRS

Résultat opérationnel consolidé (IFRS)

Le **résultat opérationnel consolidé** 2022 est de **591 millions d'euros** contre 545 millions d'euros en 2021.

Les frais de recherche et développement s'établissent à 572 millions d'euros en 2022 et représentent 8,2% du chiffre d'affaires consolidé (6 950 millions d'euros) contre 551 millions d'euros et 7,6% du chiffre d'affaires consolidé en 2021. Ces montants traduisent l'effort de recherche et développement autofinancés portant notamment sur les programmes Falcon 6X et Falcon 10X.

La **marge opérationnelle consolidée** s'établit à **8,5%** contre 7,5% en 2021, en hausse malgré l'augmentation des frais de recherche et développement, grâce à la bonne qualité d'exécution des contrats.

Résultat financier consolidé (IFRS)

Le **résultat financier consolidé** 2022 est de **-12 millions d'euros** contre -69 millions d'euros en 2021. Si la composante de financement comptabilisée au titre des contrats militaires long terme continue d'impacter défavorablement le résultat financier, les produits financiers générés par les placements souscrits par le Groupe, dans un contexte de forte augmentation de la trésorerie et d'évolution favorable des taux d'intérêt, viennent contribuer à la nette amélioration du résultat financier. L'amélioration du résultat financier s'explique également par un impact négatif moins important de la variation de la valeur de marché des instruments de couverture non éligibles à la comptabilité de couverture au sens des normes IFRS.

Résultat net consolidé (IFRS)

Le **résultat net consolidé** 2022 est de **716 millions d'euros** contre 605 millions d'euros en 2021. La contribution de Thales dans le résultat net du Groupe est de 275 millions d'euros contre 266 millions d'euros en 2021.

La **marge nette consolidée** s'établit ainsi à **10,3%** en 2022 contre 8,4% en 2021. Cette hausse s'explique par la hausse du résultat opérationnel, du résultat financier et de l'apport des sociétés mises en équivalence.

Le **résultat net consolidé par action** 2022 s'établit à **8,62 €** contre 7,28 € en 2021.

1.1.9. Partage de la valeur

Le Conseil d'administration a décidé de proposer à l'Assemblée Générale des actionnaires la distribution, en 2023, d'un dividende de **3,00 €/action** correspondant à un montant de **249 millions d'euros**, soit un payout de 30%. Le montant total du dividende est calculé sur la base du nombre d'actions composant le capital social au 31 décembre 2022 diminué des actions annulées au titre de la réduction de capital décidée par le Conseil d'administration du 8 mars 2023.

Au titre de 2022, le Groupe a versé **4 millions d'euros** de prime de partage de la valeur et versera **210 millions d'euros** de participation et intéressement (y compris forfait social de 20%) alors même que l'application de la formule légale aurait conduit à un versement de 38 millions d'euros (y compris forfait social).

Les dividendes par action au titre des cinq dernières années sont rappelés dans la note 32 de l'annexe des comptes annuels de la Société Mère.

1.1.10. Communication financière

La norme IFRS 8 « secteurs opérationnels » requiert la présentation de l'information sectorielle selon des critères de gestion interne.

L'activité du Groupe Dassault Aviation relève entièrement du domaine aéronautique. Le reporting interne fait au Président-Directeur Général et au Directeur Général Délégué, utilisé pour la stratégie et les prises de décisions, ne présente pas d'analyse de la performance, au sens de la norme IFRS 8, à un niveau inférieur à ce domaine.

1.2. Structure financière

1.2.1. Trésorerie disponible

Le Groupe utilise un indicateur propre appelé « trésorerie disponible » qui reflète le montant des liquidités totales dont dispose le Groupe, déduction faite des dettes financières. Il reprend les postes du bilan suivants : trésorerie et équivalents de trésorerie, actifs financiers courants et les dettes financières, à l'exception des dettes de location. Le calcul de cet indicateur est détaillé au sein des états financiers consolidés (cf. note 9 des comptes consolidés au 31 décembre 2022).

La trésorerie disponible du Groupe s'élève à 9 529 millions d'euros, en hausse de 4 650 millions d'euros par rapport au 31 décembre 2021. Cette hausse s'explique essentiellement par les acomptes reçus sur la période avec notamment la réception d'acomptes des contrats Export (dont Émirats Arabes Unis) et la bonne tenue de l'activité commerciale Falcon. Le Besoin en Fonds de Roulement au 31 décembre 2022 dégage une ressource de 5 672 millions d'euros : les acomptes perçus au titre des contrats long terme, Défense Export notamment, vont financer l'exécution de ces derniers sur les prochaines années.

1.2.2. Bilan consolidé

Le total des capitaux propres s'établit à 6 006 millions d'euros au 31 décembre 2022 contre 5 300 millions d'euros au 31 décembre 2021, les résultats de la période expliquant l'essentiel de cette hausse.

Les emprunts et dettes financières s'établissent à 234 millions d'euros au 31 décembre 2022 contre 226 millions d'euros au 31 décembre 2021. Les emprunts et dettes financières comprennent la participation des salariés placée en compte courant bloqué pour 98 millions d'euros et les dettes de location pour 136 millions d'euros.

Les stocks et en-cours ont augmenté pour s'établir à 3 922 millions d'euros au 31 décembre 2022, contre 3 480 millions d'euros au 31 décembre 2021. La hausse de 442 millions d'euros des stocks et en-cours est principalement liée à l'exécution des contrats Défense et à la montée en puissance du Falcon 6X.

Les avances et acomptes reçus sur commandes nets des avances et acomptes versés augmentent de 5 020 millions d'euros au 31 décembre 2022 en raison notamment de la réception d'acomptes des contrats Export (dont Émirats Arabes Unis) et de la bonne tenue de l'activité commerciale Falcon.

La valeur de marché des instruments financiers dérivés s'établit à -88 millions d'euros au 31 décembre 2022 contre -81 millions d'euros au 31 décembre 2021. La variation du cours du dollar US entre le 31 décembre 2022 et le 31 décembre 2021 (1,067 \$/€ au 31/12/2022 contre 1,133 \$/€ au 31/12/2021) a été compensée par une amélioration du taux moyen de notre portefeuille de couverture de change.

1.3. Structure du groupe

Dassault Aviation Société Mère a un poids prépondérant dans la structure du Groupe.

Les pourcentages de détention figurent dans le Rapport Financier Annuel 2022, dans l'annexe des comptes consolidés du Groupe, note 2 - Périmètre de consolidation.



1.3.1. Filiales et sociétés consolidées

Dassault Falcon Jet Corp. (DFJ) (États-Unis) commercialise les Falcon sur le continent américain et en réalise les aménagements intérieurs. Sa Direction Générale est située à Teterboro (New Jersey) et son site industriel à Little Rock (Arkansas).

Les principales filiales de DFJ sont :

- Dassault Aircraft Services Corp. (États-Unis), promotion des ventes de services et de maintenance aéronautiques aux États-Unis,
- Aero Precision Repair And Overhaul Company Inc. (APRO) (États-Unis) (détenue à 50/50 avec Safran Landing Systems Miami Inc.), réparation et maintenance des trains d'atterrissage et des commandes de vol,
- Midway Aircraft Instrument Corp. (États-Unis), révision et réparation d'équipements aéronautiques civils pour les équipementiers français,
- Dassault Falcon Jet Do Brasil Ltda (Brésil), services et maintenance aéronautiques,
- Dassault Falcon Jet Leasing LLC (États-Unis), société chargée d'accueillir les structures des financements Falcon.
- Dassault Falcon Jet - Wilmington Corp. (États-Unis), services et maintenance aéronautiques. Cette filiale n'a plus d'activité.

Sogitec Industries (France) conçoit, produit et distribue des outils de simulation.

Dassault Falcon Service (DFS) (France), implantée au Bourget et à Mérignac, contribue à l'après-vente des Falcon par ses centres de maintenance Falcon. DFS a cessé toute activité sur l'aéroport de Moscou-Vnukovo (Russie). Par ailleurs, DFS a une activité de location et management de Falcon dans le cadre d'une activité de Transport Public de Passagers.

DFS détient à 50% Falcon Training Center (France) qui dispense des formations Falcon au Bourget.

Dassault Aviation Business Services, DABS (ex TAG Maintenance Services), implantée à Genève, intervient dans le secteur de la maintenance aéronautique. DABS détient les filiales suivantes :

- Dassault Aviation Business Services Portugal (Portugal ; filiale à 100% de DABS),
- Dassault Aviation Business Services UK (Royaume-Uni ; filiale à 100% de DABS),
- Dassault Aviation Business Services Le Bourget (France ; filiale à 100% de DABS).

Dassault Aviation Business Services FBO (ex Dassault Aviation Business Services) implantée à Genève, opère dans le secteur des services aéroportuaires.

ExecuJet, opère dans le secteur de la maintenance aéronautique.

Ce réseau est composé des filiales suivantes :

- ExecuJet MRO Services Belgium (Belgique),
- ExecuJet MRO Services Australia (Australie),
 - ExecuJet MRO Services New Zealand (Nouvelle-Zélande ; filiale à 100% de la société ExecuJet MRO Services Australia),
- ExecuJet MRO Services (Afrique du Sud),
- ExecuJet MRO Services Malaysia (Malaisie),
 - ExecuJet Handling Services (Malaisie), filiale à 49% de la société ExecuJet MRO Services Malaysia,
- ExecuJet MRO Services Middle East (Émirats Arabes Unis).

Dassault Reliance Aerospace Limited (Inde), société détenue à 49% par Dassault Aviation, assemble et produit des pièces et sous-ensembles d'aérostructures civiles et militaires,

Thales (France), groupe coté sur Euronext Paris, intervient sur les marchés de l'aéronautique, de l'espace, de la défense et de la sécurité. Ses activités sont détaillées dans son Document d'Enregistrement Universel.



1.3.2. Filiales et Participations non consolidées

Les principales participations non consolidées du Groupe sont :

- GIE Rafale International (France), coordination des travaux d'études de faisabilité et de définition de l'avion de combat Rafale (détenu à 60%, le solde étant détenu à parts égales par Thales et Safran Aircraft Engines),
- GIE French Defence Aeronautical Institute (FDAI) (France), prestation de services dans le domaine de la formation des mécaniciens aéronautiques militaires (détenu à 50/50 avec Défense Conseil International),
- Dassault Assurances Courtage, Dassault-Réassurance et l'Agence Aéronautique d'Assurances (France), courtage d'assurance et réassurance,
- Corse Composites Aéronautiques (France), réalisation de pièces aéronautiques en matériaux composites, en particulier pour ses sociétés actionnaires (Airbus, Latécoère, Safran et Dassault Aviation),
- SECBAT (France), en charge de la coopération relative au programme Atlantique de PATrouille MARitime,
- Cognac Formation Aéro (France), formation des pilotes de chasse.

Le Groupe est présent en Inde :

- Dassault Aircraft Services India, en charge de la promotion des activités du Groupe en Inde, détenue à 100% par Dassault Aviation Participations (France),
- Reliance Airport Developers, société détenue à 35% par Dassault Aviation, qui intervient dans la gestion et le développement d'infrastructures aéroportuaires.

Le Groupe est également présent en Asie via Dassault Falcon Business Services (Chine) et Dassault Falcon Asia Pacific (Malaisie).

1.3.3. Succursales

Le Groupe a des succursales au Caire (Égypte), à Doha (Qatar) et à Athènes (Grèce) et un bureau important aux Émirats Arabes Unis.

1.4. Transactions avec les parties liées

Les parties liées 2022 sont identiques à celles identifiées en 2021. Certaines filiales sont liées avec la Société Mère par des contrats de développement et de fourniture d'équipements et de logiciels et services associés.

Les transactions intervenues au cours de l'exercice 2022 sont mentionnées en note 27 de l'annexe aux comptes consolidés.

1.5. Activités du Groupe

L'année 2022 a été marquée par :

- une prise de commandes historique à 21,0 Md€ (156 avions : 92 Rafale Export et 64 Falcon),
- un chiffre d'affaires à 6,9 Md€ (46 avions : 13 Rafale Export, 1 Rafale France et 32 Falcon),
- un carnet de commandes historique : 35,0 Md€ (251 avions : 125 Rafale Export, 39 Rafale France et 87 Falcon),
- l'accord sur le développement du démonstrateur du SCAF : Dassault Aviation est reconnu maître d'œuvre architecte du NGF, préservant ainsi son patrimoine intellectuel.

1.5.1. Évolution des programmes

Programmes Défense

Rafale

À l'export, l'année 2022 a été marquée par :

- le T0 du contrat de 80 Rafale pour les Émirats Arabes Unis. Ce contrat historique est l'aboutissement d'une relation de confiance de plus de 45 ans entre les Émirats Arabes Unis et Dassault Aviation. Il assure une charge de travail pour de nombreuses années,
- la signature et l'entrée en vigueur d'un contrat de 6 Rafale neufs supplémentaires pour la Grèce,
- la signature de 42 Rafale (6+36) par l'Indonésie et la mise en vigueur du contrat des 6 premiers Rafale, les 36 Rafale suivants étant en attente d'entrée en vigueur. L'Indonésie est le septième pays export Rafale et le premier acheteur de Rafale neufs qui n'était pas déjà utilisateur d'avions Dassault Aviation,
- la livraison de 13 Rafale Export à l'Inde, au Qatar et à la Grèce,
- la poursuite des prospections Export (Colombie, Rafale Marine Inde...).

En France :

- livraison d'1 Rafale France fin 2022 après quatre années d'interruption, à la demande de l'État pour des raisons budgétaires,
- la poursuite des travaux de développement du standard F4 et l'acceptation des premiers jalons,
- la préparation de la commande d'une Tranche 5 pour 42 avions (30 prévus initialement, plus 12 en remplacement des avions vendus par la France à la Croatie) attendue fin 2023,
- le passage au « tout Rafale » annoncé par le Président de la République lors de ses vœux aux armées.

Système de Combat Aérien Futur (SCAF)

Le SCAF consiste à créer, autour d'un avion de combat de nouvelle génération (New Generation Fighter), un système de combat agrégeant des plateformes pilotées (avions de chasse de générations actuelle et future, ravitailleurs, AWACS) et des drones : la France a été désignée nation leader du projet et Dassault Aviation industriel leader de l'avion de combat.

La Phase 1A du démonstrateur du SCAF a été terminée au début du second semestre 2022.

Après des discussions serrées, à la fois entre industriels et avec les organismes étatiques des trois nations, les conditions permettant à Dassault Aviation de signer le contrat pour la prochaine phase de trois ans (phase 1B) ont été réunies. Dassault Aviation est reconnu comme maître d'œuvre architecte du NGF ce qui préserve son patrimoine intellectuel. Le marché a été notifié en fin d'année 2022.

Dassault Aviation est maître d'œuvre architecte du pilier 1, le NGF, et participe (en co-traitance ou en sous-traitance) aux piliers 3, 4, 5 et 7 ainsi qu'à l'item 0 (continuation des études technico-opérationnelles avec les militaires).

Eurodrone (drone Moyenne Altitude Longue Endurance)

Le 24 février 2022, Airbus et l'Organisation Conjointe de Coopération en matière d'ARmement (OCCAR) ont signé le contrat Eurodrone portant sur le développement et la production de 20 systèmes et le maintien en condition opérationnelle initial pendant 5 ans.

Airbus Defence and Space GmbH a signé le contrat en qualité de maître d'œuvre industriel au nom des trois principaux sous-traitants Airbus Defence and Space S.A.U en Espagne, Dassault Aviation en France et Leonardo S.p.A. en Italie.

De son côté, l'OCCAR représente les quatre clients de lancement : l'Allemagne, la France, l'Italie et l'Espagne.

Dassault Aviation est en particulier responsable des commandes de vol et des communications de mission.



Avions de missions

Concernant les avions de missions, pour l'année 2022, il convient de noter :

Pour la France :

- Albatros : la poursuite du développement « AVSIMAR » (AVion de Surveillance et d'Intervention MARitime) sur une plateforme Falcon 2000LXS, (pour mémoire : 7 avions en carnet, 5 en option, proposition pour un 13^{ème} avion transmise en mai 2022 sur demande du client),
- Archange : la poursuite du développement de l'avion de renseignement stratégique basé sur une plateforme de Falcon 8X (pour mémoire : 2 avions en carnet, 1 en option),
- ATL2 : le 6^{ème} avion modernisé a été réceptionné par la DGA et le chantier de modification est en cours pour le 7^{ème} (dernier avion réalisé par Dassault Aviation),
- PATMAR Futur : le lancement de l'étude d'architecture sur base Falcon 10X en janvier 2023 (en compétition avec Airbus).

Pour l'Export :

- la commande de 4 Falcon 2000LXS à destination de l'Armée de l'Air de la République de Corée,
- la réception par les Japan Coast Guards de leur 6^{ème} et dernier Falcon 2000 de Surveillance Maritime.

Par ailleurs, les prospections se poursuivent.

Programmes Falcon

En 2022, nous avons enregistré 64 prises de commandes (nettes d'avions russes annulés) et livré 32 Falcon (pour une prévision de 35), contre 51 prises de commandes et 30 livraisons en 2021.

Le marché Falcon est actif avec cependant un ralentissement des ventes en fin d'année. Le trafic des avions d'affaires haut de gamme reste toujours au-dessus de 2019 avec une stabilisation en fin d'année. Le marché de l'occasion est dynamique mais connaît une augmentation des stocks en fin d'année.

Nous continuons l'enrichissement de la gamme Falcon avec la préparation de l'entrée en service mi-2023 du Falcon 6X, la poursuite du développement du Falcon 10X et l'amélioration continue des avions en service avec la nouvelle avionique EASy IV proposée sur Falcon 7X/8X et le module Falcon Privacy Suite proposé sur Falcon 8X (proposé aussi sur Falcon 6X et Falcon 10X).

Falcon 6X

Le programme Falcon 6X franchit toutes les étapes techniques en vue de son entrée en service mi-2023.

- Préparation de l'entrée en service mi-2023 :
 - 3 avions de développement totalisent plus de 400 vols (1 100 heures) depuis le 1^{er} vol. Les essais ont démontré un excellent comportement en vol et des performances conformes aux attentes,
 - un « World Tour » de 4 semaines a été effectué cet été avec 50 escales.
- Montée en cadence industrielle dans un contexte de supply chain en difficulté :
 - l'avion n°4 a été présenté avec sa cabine aménagée aux salons EBACE et NBAA,
 - les premiers avions de série sont en cours d'aménagement intérieur à Little Rock, Arkansas,
 - le moteur PW812D a été certifié par l'EASA et la FAA.
- Cabine récompensée pour son design :
 - la cabine du Falcon 6X a été récompensée à plusieurs reprises pour son design (dont le Red Dot Award et l'International Yacht and Aviation Award for Interior Design).

Falcon 10X

Le développement du Falcon 10X se poursuit :

- Ce tout nouvel avion est caractérisé par son grand rayon d'action (7 500 nm soit par exemple New York – Shanghai, Los Angeles – Sydney, Paris – Santiago du Chili) et de la taille de sa cabine, la plus spacieuse du marché (récompensée en mai et décembre 2022 pour son design : Red Dot Award & Good Design Awards) tout en conservant les capacités opérationnelles de la famille Falcon. Elle offrira une modularité inégalée dans sa catégorie en terme d'aménagement,
- Il est doté de deux moteurs Rolls Royce Pearl 10X, capable 100% SAF (Sustainable Aviation Fuel), atteindra une vitesse maximum de Mach 0,925 et pourra atterrir et décoller sur pistes courtes, telles que celles de London City Airport,
- Il bénéficie d'innovations et de technologies dont certaines sont héritées de notre activité militaire (manette des gaz unique « smart throttle » commandant les deux moteurs, recovery mode, voilure composite, double HUD en moyen de pilotage primaire,...) et d'un cockpit de nouvelle génération.

Avancement du programme :

- développement en cours,
- poursuite des essais sur le moteur Pearl 10X avec un 1^{er} vol sur avion banc d'essais prévu au 1^{er} semestre 2023.

Éco-responsabilité

- la gamme Falcon est compatible avec des carburants incluant jusqu'à 50% de SAF, dont la production et le circuit de distribution se développent. Le Falcon 10X sera compatible 100% SAF dès son entrée en service,
- un plan SAF a été lancé en juillet 2022 avec 3 objectifs : réduire les émissions directes de la Société, préparer la capacité 100% SAF pour les Falcon 6X (cadre CORAC) et Falcon 10X et communiquer sur notre démarche,
- Dassault Aviation développe un outil innovant d'optimisation des plans de vols pour réduire la consommation et les émissions de CO₂,
- la Société partage l'objectif de l'ICAO pour que l'aéronautique civile atteigne le net zéro en 2050 et participe activement aux programmes de recherche sur l'environnement, français, européens et internationaux pour une aviation plus « verte ».

Aviation « bashing »

L'aviation est mise en cause depuis 4 ans et les jets privés sont spécifiquement ciblés depuis mi-2022, principalement en Europe et notamment en France (Flygskam et Jet bashing).

L'aviation d'affaires émet aujourd'hui 2% du CO₂ de l'aviation globale, soit 0,04% des émissions mondiales de CO₂ ; elle est engagée depuis 2009 à atteindre le net zéro en 2050.

Une année d'utilisation des 2 100 Falcon en service équivaut à 24 heures de flux mondial de streaming vidéo, 5 heures de trafic mondial de camions ou encore 2,5 jours de fonctionnement des centrales thermiques allemandes.

Tous les modèles Falcon sont certifiés pour des mélanges SAF / kérosène jusqu'à 50% : les carburants alternatifs (SAF) actuels présentent des taux de réduction des émissions de carbone de l'ordre de 80% à 90% par rapport au kérosène. En 2022, Dassault Aviation a effectué 179 vols avec des mélanges 30% SAF, aujourd'hui les seuls disponibles sur le marché.

Dassault Aviation participe également à des programmes de recherche français (CORAC) et européens (Clean Aviation) visant à la réduction des consommations des carburants par l'optimisation des caractéristiques de l'avion.



Make in India

En 2022, le Groupe poursuit la montée en puissance des activités transférées en Inde, et produit ainsi, pour le Falcon 2000LXS, des tronçons avant T12, des réservoirs avant T3 et des tronçons T4, et, pour le Rafale, des pare-brises, des verrières, des gouvernes et des porte-moteurs.

Le Groupe poursuit également :

- le développement d'une supply chain indienne (pièces primaires, outillages, pylônes, bidons, ...),
- la montée en puissance du centre d'ingénierie à Pune,
- la « Dassault Skill Academy » (programme de formation professionnelle au métier d'ajusteur aéronautique et parcours d'excellence dans le supérieur).

1.5.2. Soutien militaire et support Falcon

Soutien militaire

En 2022, le soutien des avions en service au sein des flottes de nos clients militaires s'est maintenu au niveau requis malgré les crises successives.

Les éléments majeurs de cette année ont été :

- la poursuite du soutien en utilisation des Rafale égyptiens, qatariens, indiens et grecs,
- un avancement nominal du développement du soutien logistique concernant les 12 Rafale destinés à la République de Croatie (préparation de la formation des utilisateurs et de la mise en œuvre du soutien de la flotte),
- l'exécution du contrat MCO RAfale VERTicaLisé (RAVEL), avec le respect des objectifs de disponibilité des Rafale, au sein de l'Armée de l'Air et de l'Espace et de l'Aéronautique Navale,
- la poursuite de l'exécution du contrat verticalisé MCO ATL2 « OCEAN » (Optimisation Continue de l'Entretien des ATL2 de l'Aéronautique Navale). Les objectifs de disponibilité sont tenus et les nouveaux ATL2 modernisés entrent en service progressivement,
- la mise en œuvre du contrat de soutien verticalisé MCO Mirage 2000 « BALZAC » depuis sa notification le 1^{er} janvier 2022. Nos équipes techniques et logistiques sont en place sur les bases de Luxeuil, de Nancy et sur le site de l'AIA de Clermont-Ferrand,
- la négociation du contrat de soutien verticalisé MCO Alphajet,
- les premiers cours pour les techniciens et managers Rafale français de l'Armée de l'Air et de l'Espace au CTC (Conversion Training Center),
- la poursuite du soutien sur l'ensemble des flottes Mirage 3, Mirage F1, Mirage 2000 et Alphajet à l'export.

Support Falcon

Concernant le support Falcon, l'année 2022 a été marquée par :

- l'attribution à Dassault Aviation du contrat MCO des Falcon Gouvernementaux Français, notifié en septembre 2022 pour 7 ans, en partenariat avec Dassault Falcon Service et Sabena Technics sur la base de Villacoublay,
- le réseau de centres de maintenance, désormais composé de plus de 60 sites répartis partout dans le monde : en 2023, ouverture d'un hub de maintenance à Dubaï et en 2024, de centres de maintenance à Melbourne (Floride) et à Kuala Lumpur ; le site de Wilmington n'a plus d'activité.

Les sanctions appliquées à la Russie ont particulièrement impacté l'activité des centres de maintenance en Europe,

- la reprise des séminaires « présentiels » dans le monde entier,
- la poursuite du soutien de nos clients à travers l'offre Falcon Response grâce à 2 Falcon 900 dédiés,
- la préparation de l'entrée en service du Falcon 6X au sein du réseau mondial de nos centres de maintenance et avec CAE pour la formation des mécaniciens et des équipages,
- la poursuite des activités d'ingénierie pour le support des avions en service et pour le développement du Falcon 10X.



1.6. Recherche et développement

La plus grande part de notre activité de recherche et développement est consacrée au développement du Falcon 6X, du Falcon 10X ainsi qu'au Rafale, en particulier ses futurs standards, et au SCAF.

Le Groupe s'attache aussi à améliorer les produits existants et à préparer les produits futurs avec le souci constant de réduire les impacts environnementaux, tout en offrant toujours plus d'efficacité et de services à ses clients au meilleur niveau de sécurité.

Dassault Aviation participe notamment au projet européen Clean Sky 2 et désormais au programme Clean Aviation, dont les travaux vont commencer début 2023. Dassault Aviation est notamment coordinateur d'un projet sur les principes techniques des exigences et des moyens de conformité pour préparer les futures réglementations nécessaires à la certification des avions en rupture dans la perspective de la décarbonation du transport aérien.

Dassault Aviation est également depuis 2008, membre du COnseil pour la Recherche Aéronautique Civile (« CORAC ») au sein duquel les principaux industriels ont préparé les projets du Plan France 2030, qui prend le relais des actions réalisées dans le cadre du Plan France Relance.

Dans ces cadres européen et national, nous travaillons activement à la maturation des technologies visant une meilleure performance environnementale. En complément, Dassault Aviation s'attache à travailler avec des écosystèmes régionaux, principalement autour de ses différents établissements, avec notamment le soutien du Fonds Européen de Développement Régional (FEDER), en région Nouvelle-Aquitaine sur les technologies composites et en Auvergne-Rhône-Alpes sur la fabrication additive.

Plus précisément, ces travaux de recherche et d'innovation portent sur des projets de développements technologiques et des concepts tels que :

- l'allègement des structures primaires par de nouveaux matériaux et procédés (nouveaux alliages métalliques, composites),
- l'allègement de certains équipements et éléments de complétion (fabrication additive métallique, thermoplastique),
- la consolidation des principes de conception et de fabrication de surfaces à laminarité augmentée et des performances atteignables grâce à la réduction de traînée ainsi obtenue,
- l'exploration des moyens de contrôler par les commandes de vol une voilure plus allongée et donc plus performante mais aussi plus souple et plus sujette au flottement,
- le recours à des carburants aéronautiques durables, Sustainable Aviation Fuel (SAF), dont il faut assurer la compatibilité avec les systèmes carburants et les moteurs à des taux élevés dans le mélange avec du kérosène classique, afin d'arriver à moyen terme à 100% SAF en opération,
- la préparation et la gestion de mission optimisée pour réduire la consommation de carburant et donc de CO₂ et l'optimisation des trajectoires de décollage et d'atterrissage pour réduire le bruit externe,
- la recherche de concepts et de technologies de réduction de bruit à la source qui ne doivent pas se traduire par une augmentation de la masse et/ou de la traînée aérodynamique des avions,
- la réduction de la charge des pilotes dans ce contexte d'optimisation et le développement de fonctions de protection pour le pilotage,
- l'optimisation du système d'air cabine pour assurer le meilleur confort aux passagers mais également pour réduire les risques sanitaires.

Par ailleurs, nous continuons à consacrer un effort significatif pour accroître l'efficacité et réduire l'empreinte environnementale, dès la conception, de nos procédés de production et services de maintenance, en profitant des leviers offerts par les méthodes numériques :

- des méthodes de co-ingénierie sont testées et mises en place pour assurer les meilleurs compromis entre la conception, la production et le soutien,
- l'optimisation de toute la chaîne d'essais (nouveaux moyens d'instrumentation, de traitement et d'analyse de données) et l'hybridation de modèles de simulations et de données d'essais, doivent permettre de réduire le nombre d'essais en vol de développement, le cycle de traitement des éventuelles corrections,
- le développement de méthodes numériques doit permettre de renforcer les démonstrations de justification de la tenue des critères de certification,



- l'optimisation du cycle de production se traduit par des recherches sur l'écoconception, les nouveaux matériaux, la fabrication additive et le recyclage des déchets, la recherche de solutions alternatives pour le traitement et la protection des pièces vis-à-vis de la corrosion, comme l'élimination des chromates et de bains dans les procédés,
- le développement d'algorithmes pour le traitement automatisé de données de flotte vise de nouvelles capacités de maintenance prévisionnelle,
- la mise en place de méthodologies d'apprentissage de concepts d'opérations plus efficaces (système de combat).

Nous prévoyons de renforcer nos collaborations scientifiques et industrielles sur les méthodes et outils de développement, validation, vérification et qualification de fonctions d'Intelligence Artificielle (IA) fiables. Nous y travaillons d'ores et déjà en collaboration avec les acteurs académiques et entreprises innovantes du domaine, au sein des écosystèmes d'innovations tels que celui animé pendant les années d'exécution du Plan d'Étude Amont « Man Machine Teaming » ou autour des Instituts de Recherche Technologiques qui animent au niveau national la mouvance européenne pour une IA de confiance et souveraine.

Pour réaliser l'équilibre entre innovations à cycle court et développements technologiques sur le temps long, nous travaillons à des architectures capables d'intégrer efficacement les évolutions et les ruptures, tout en répondant au plus haut niveau d'exigence en matière de sécurité. Avec notre démarche InnovLab, nous poursuivons des démonstrations de faisabilité (*proof of concept*) à application rapide. Plusieurs d'entre elles ont été lancées dans le cadre de la démarche d'innovation fédérant en réseau les initiatives des laboratoires de créativité afin de favoriser leur travail collaboratif. Nous portons une attention particulière aux relations avec un écosystème dynamique de start-up.

Les travaux menés dans le Laboratoire Recherche MOLIERE commun avec deux universités consacré aux matériaux fonctionnels innovants pour l'aéronautique se poursuivent avec des premiers résultats prometteurs et une démarche renforcée par un soutien supplémentaire de l'Agence d'Innovation de Défense (AID) depuis début 2022.

1.7. Plan de transformation : « Piloter Notre Avenir »

Le plan de transformation « Piloter Notre Avenir » a pour but de moderniser nos infrastructures, nos méthodes et processus outillés pour améliorer notre compétitivité, développer, produire et soutenir les avions avec des cycles et coûts réduits et mieux répondre aux attentes de nos clients civils et militaires, actuels et futurs en s'appuyant sur les savoir-faire des femmes et des hommes de la Société.

Grâce à l'investissement consenti au plan « Piloter Notre Avenir », nous avons pu mettre en place le nouveau socle méthodologique, les nouvelles plateformes collaboratives et des infrastructures et moyens modernisés. Certains programmes en développement et en service utilisent déjà ces acquis.

Nous allons continuer le développement du plan de transformation de la Société, à partir de ce socle, pour atteindre notre cible : apporter à tous nos processus et à tous nos métiers une continuité de notre *supply chain* jusqu'à la livraison de nos produits et services à nos clients.

La continuité étant faite :

- entre les différents métiers intervenants dans la chaîne de la valeur,
- entre les différents processus outillés,

via un modèle de données de référence qui alimente toutes les parties prenantes (interne et externe) et permet de fournir des indicateurs de pilotage au quotidien.

Le plan de transformation permet de relever les défis d'aujourd'hui et de préparer le futur. Il s'appuie sur :

- la formation et l'accompagnement des collaborateurs,
- le renforcement de nos méthodes en particulier grâce au numérique,
- la modernisation de notre outil industriel.



La transformation numérique se poursuit, avec notamment :

- la poursuite du déploiement de 3DExperience,
- le Cloud Souverain : mise en place de la solution Dassault Systèmes 3DExperience Cloud dans le cadre des programmes MCO RAVEL et SCAF et la poursuite du développement de la plateforme 3DExperience™ Big Data Dassault Aviation / Dassault Systèmes ouverte en 2022 aux utilisateurs de l'Armée de l'Air et de l'Espace, notamment pour RAVEL,
- le Data Act : action pour préserver notre propriété intellectuelle et parer les risques Cyber auprès de la Commission européenne,
- SAP Production déployé sur l'ensemble des sites en France (hors Istres).

En 2022, nous avons continué nos efforts de modernisation de l'outil industriel notamment pour assurer la montée en cadence de nos lignes de production et accueillir les premiers bancs d'essais et les premières pièces permettant d'alimenter la chaîne d'assemblage du Falcon 10X :

- Argonay : début de la production des premières pièces en ALM pour le Falcon 10X. Pour cette filière, des équipes intégrées du bureau d'études et des opérations industrielles ont permis d'optimiser les performances globales des produits ainsi que les cycles de réalisation,
- Cergy : le planning de réalisation prévoit une réception du bâtiment au second semestre 2023,
- Martignas : finalisation du bâtiment dédié au jonctionnement du caisson de voilure du Falcon 10X en 2023,
- Mérignac : de nouveaux bâtiments et des transferts de production de Biarritz vers Mérignac sont à l'étude,
- Istres : les études d'extension pour accueillir le Falcon 10X sont en cours,
- Seclin : inauguration le 23 septembre 2022 de l'extension de l'usine (site le plus en amont du cycle industriel avec des moyens ultramodernes et une amélioration de l'empreinte environnementale),
- Saint-Cloud : rénovations en cours de réalisation.

1.8. Qualité totale

L'objectif de la qualité totale chez Dassault Aviation est de travailler le plus en amont possible pour faire en sorte que la qualité de nos produits et services satisfasse pleinement les attentes de nos clients.

Réaliser des produits et services de qualité contribue également à la sécurité et la navigabilité de nos avions.

L'organisation pour manager la Responsabilité Sociétale de l'Entreprise (RSE) a été mise en place en 2022 pour renforcer notre démarche en cohérence des enjeux de la société et des risques associés. Elle fédère les actions identifiées de la politique RSE et les acteurs des différents métiers engagés sur les projets retenus. Cette organisation reprend les activités sur l'environnement, avec une recherche d'amélioration continue de la performance environnementale de nos activités et produits, et la santé et sécurité au travail, avec l'objectif de garantir un environnement de travail de qualité, sûr et sain aux salariés de la Société.

Les objectifs de la qualité totale sont partagés avec l'ensemble des salariés de Dassault Aviation. Leur atteinte est rendue possible grâce à la culture de la qualité portée par les femmes et les hommes de la Société, ainsi que grâce à nos systèmes de management et d'assurance qualité performants et appliqués par tous.

Grâce à son système de management intégré, la Dassault Aviation est certifiée :

- ISO9001, EN9100, AQAP2110, pour le développement, la réalisation et l'entretien de nos produits et services,
- ISO 14001, pour l'environnement,

et a passé avec succès les audits 2022 de suivi de certification par le Bureau Veritas.

L'organisation de la Société et son système de management permettent également de détenir, pour nos avions civils et militaires, des agréments de navigabilité de conception, de production et d'entretien. Ces agréments, qui nous ont été délivrés par les autorités de navigabilité française, anglaise, européenne, américaine et chinoise, sont la reconnaissance de la capacité de Dassault Aviation à concevoir, produire, et entretenir des aéronefs civils et militaires dans le respect des exigences de navigabilité qui lui sont applicables.

Cette année, pour soutenir les nouveaux développements, la production et le soutien de nos avions en service, nous avons renforcé nos méthodes d'assurance qualité et de résolution de problèmes via :

- une démarche d'assurance qualité en développement APQP (Advanced Product Quality Planning), qui favorise le travail collaboratif et se focalise, très en amont, sur la maîtrise des risques produits et process,
- des méthodes de résolution de problème pour mieux diagnostiquer les problèmes puis s'assurer que les traitements curatifs et préventifs sont bien réalisés (méthodes 8D/9S, QR-QC (Quick Response – Quality Control),
- la surveillance et l'accompagnement des fournisseurs en difficulté.

2. FACTEURS DE RISQUES

Le présent chapitre décrit les risques principaux auxquels le Groupe Dassault Aviation est exposé. Certains des risques listés sont repris dans la Déclaration de Performance Extra-Financière et identifiés par l'indication «DPEF» au chapitre 4 du présent Rapport.

Le Groupe est exposé à des risques et incertitudes variés qui peuvent affecter ses activités, sa réputation ou sa capacité à réaliser ses objectifs.

Ces différents facteurs sont appréhendés au moyen d'un dispositif de management global par les risques pour :

- identifier les sources de risques le plus en amont possible, de manière permanente afin de mieux en maîtriser les conséquences,
- cartographier chaque année les risques sur l'ensemble des fonctions du Groupe dans le cadre du Comité des risques de l'entreprise.

Les risques décrits sont les risques nets, les plus significatifs, classés par importance résiduelle (élevée/moyenne/faible) après déploiement des moyens et actions de maîtrise, en combinant pour chaque risque son impact avec sa probabilité d'occurrence ou son caractère court /moyen /long terme.

SYNTHÈSE DES RISQUES SIGNIFICATIFS

Exposition au risque	Risques identifiés	Catégorie de risques
Élevée	○ Dépendance envers la supply chain	Risques opérationnels
	○ Maîtrise des programmes	Risques opérationnels
	○ Risques Cyber sur les Systèmes d'Information	Risques opérationnels
	○ Risques de Sûreté	Risques opérationnels
	○ Environnement économique et géopolitique mondial	Risques conjoncturels et de marchés
Moyenne	○ Marchés	Risques conjoncturels et de marchés
	○ Risques dans le domaine social	Risques opérationnels
	○ Risques environnementaux	Risques opérationnels
	○ Responsabilité sociétale d'entreprise	Risques de réputation, réglementaires et juridiques
	○ Protection de la propriété intellectuelle	Risques de réputation, réglementaires et juridiques
	○ Marché (risque de change)	Risques financiers et de marché
Faible	○ Mise en œuvre <i>Make In India</i>	Risques opérationnels
	○ Respect de la conformité	Risques de réputation, réglementaires et juridiques
	○ Financier (liquidité et trésorerie ; crédits et contreparties)	Risques financiers et de marché
	○ Inadaptation des couvertures	Assurances

2.1. Risques conjoncturels et de marchés

Risques liés aux marchés

La reprise du marché civil, initiée en 2021, s'est concrétisée en 2022 portée par le renouvellement de notre gamme et l'extension de notre réseau de stations-service. Ce contexte est cependant marqué par une somme d'incertitudes au second semestre 2022 (évolution du conflit en Ukraine et de la conjoncture économique mondiale) et par une baisse du marché de l'occasion en fin d'année, ce qui pourrait infléchir cette reprise. Par ailleurs, certaines entités de notre réseau de maintenance en Europe ont été fortement impactées par la perte de la clientèle russe. Nos implantations en Russie, notre bureau à Moscou et la filiale de maintenance de DFS ont stoppé toute activité commerciale.

Dans l'environnement très concurrentiel du marché civil, nos concurrents bénéficient toujours de facteurs économiques favorables et de flexibilité, dus à leur implantation en zone dollar.

Pour faire face à ce contexte, nous poursuivons nos efforts d'innovation et d'élargissement de notre gamme Falcon, ainsi que de rationalisation de notre production et de réduction de nos coûts.

Par ailleurs, soucieux de l'empreinte carbone de nos clients, nous sommes pleinement impliqués dans les engagements de la filière sur la transition écologique, suite à l'accord de Paris sur la neutralité carbone d'ici 2050. Nous avons inscrit dans notre stratégie l'utilisation des carburants alternatifs durables, dont la production et le circuit de distribution se développent. À court terme, nous poursuivons les études d'optimisation des avions en opération ainsi que la recherche de solutions d'innovations sur nos projets. À moyen terme, Dassault Aviation prend en compte le renforcement des réglementations environnementales françaises et européennes associées au changement climatique (les mesures prises sont détaillées au §4.7). Ce contexte réglementaire complexe induit potentiellement des risques de compétitivité et de distorsion de concurrence.

Concernant l'activité de défense, la situation de l'export bénéficie du contexte géopolitique. La recherche de marchés Rafale reste un enjeu permanent pour assurer une production cadencée et le lancement de démonstrateurs demeure essentiel pour les programmes du futur.

Risques liés à l'environnement économique et géopolitique mondial

La nature de l'activité du Groupe Dassault Aviation l'expose à des risques liés aux incertitudes et à la volatilité de l'économie mondiale ainsi qu'à l'instabilité politique. La guerre en Ukraine, déclenchée par la Russie le 24 février 2022, a provoqué une importante crise sectorielle sur la filière aéronautique, entraînant des pénuries et de très fortes tensions sur les approvisionnements et risquant d'impacter durablement la Société, ses partenaires, ses sous-traitants et ses clients. Les règlements adoptés par l'Union Européenne et les États-Unis sont strictement appliqués par la Société, notamment l'interdiction de transactions commerciales et la restriction sur les transactions financières avec les entités ou personnes sanctionnées.

Le Groupe réalise une part importante de son activité auprès de clients gouvernementaux, notamment sur les marchés de défense. Sur ces marchés, les dépenses publiques dépendent de facteurs politiques et économiques qui sont susceptibles d'influer sur les opportunités.

Dans le domaine de l'aviation d'affaires, les clients sont sensibles à la situation économique mondiale et leurs capacités de financement peuvent en dépendre.

2.2. Risques opérationnels

Risques de dépendance envers la supply chain

La contribution des fournisseurs représente une part significative des éléments constitutifs de nos produits. De ce fait, la performance des fournisseurs (prix, qualité et délai) participe à la performance du Groupe et la défaillance d'un fournisseur peut constituer un risque pour nos programmes et nos livraisons.

Notre production étant dépendante du bon approvisionnement de nos chaînes de fabrication, les instabilités ou défaillances de fournisseurs peuvent conduire à des perturbations significatives, des retards, voire à des arrêts de chaînes de fabrication.

En 2022, les conséquences structurelles et financières des différentes crises se sont faites concrètement sentir chez nos fournisseurs, générant un risque majeur amplifié par la montée de nos cadences et plus généralement par la montée en cadence dans la filière aéronautique.

Les deux crises du covid 19 et du conflit ukrainien ont engendré des tensions significatives sur les approvisionnements. Aux difficultés du moment (remboursements des aides étatiques, restructurations, pénuries réelles ou potentielles de certains composants et matières premières, augmentation du coût de l'argent et des énergies) s'ajoutent l'effort induit par la décarbonation et le risque de plus en plus avéré d'attaques cyber. Ces éléments fragilisent notablement la supply chain.

De même, les retards ou les défaillances de nos coopérants, de nos partenaires ou de nos fournisseurs en matière de développement peuvent entraîner des risques importants pour nos programmes en développement.

Les risques fournisseurs peuvent être de différentes natures :

- les risques structurels (santé financière ou évolution capitalistique),
- les risques opérationnels (défaillances techniques, non qualité, ruptures d'approvisionnement, retards de livraison, cyberattaques...),
- les risques de conformité (juridiques, lois et réglementations...) et interdictions Export,
- les risques globaux (géopolitique, catastrophes naturelles, pandémies, ...).

Ces risques font l'objet de Comités des risques fournisseurs qui examinent les mesures de prévention ou correction adaptées, afin de répondre aux besoins de nos chaînes de production.

Risques liés à la maîtrise des programmes

Les cycles nécessaires aux développements et à la production de nos produits, la complexité des technologies de l'aéronautique, nos exigences en matière de sécurité, ainsi que de l'existence d'obligations contractuelles long terme, exposent nos programmes à des risques qu'il est essentiel de maîtriser pour respecter nos calendriers et nos engagements clients, et ainsi, sécuriser notre chiffre d'affaires.

Architecte industriel et intégrateur, nous devons gérer une multitude de coopérants, partenaires et fournisseurs tout en respectant les contraintes techniques, juridiques et financières, notamment dans le cadre de contrats impliquant des transferts de technologie.

Nos investissements en matière de Recherche et Développement, nos choix techniques et technologiques, et nos innovations sur les programmes doivent correspondre aux attentes et besoins opérationnels de nos clients sur le long terme, tout en intégrant les exigences de normes environnementales d'émissions de plus en plus strictes pour les avions civils (bruit, NOx, CO₂, etc.).

Afin de nous adapter au contexte du marché, il nous est nécessaire de faire preuve de flexibilité et de réactivité sur nos chaînes de production, y compris au sein de notre *supply chain*, pour nous assurer de l'adéquation de notre potentiel à la charge de fabrication et pouvoir répondre aux demandes de nos clients.

Depuis 2020, la conduite de nos programmes a été impactée par les crises successives de l'épidémie de covid 19 puis du conflit ukrainien, augmentant les risques économiques et calendaires.

Risques Cyber sur les Systèmes d'Information

Depuis 2020, la surface d'exposition cyber des entreprises a augmenté et les risques d'attaques sont par conséquent devenus beaucoup plus élevés pour le Groupe et en particulier sur sa *supply chain*.

Une défaillance de notre système d'information pouvant se traduire par des pertes de données et des dysfonctionnements préjudiciables à la bonne marche de l'Entreprise, le Groupe possède des procédures et une organisation destinées à se protéger contre le risque d'atteinte à la sécurité de ses systèmes d'information.

Le facteur humain étant un enjeu majeur de la cybersécurité, des actions de sensibilisation et d'appel à la vigilance des collaborateurs et des partenaires sont régulièrement réalisées.

Nos dispositifs de surveillance et de protection sont en constante adaptation au niveau du Groupe afin de faire face à l'évolution de la menace. Les infrastructures et les systèmes de communication ont progressé pour répondre, dans un environnement sécurisé, aux nouveaux besoins de travail et d'échanges dématérialisés. Les dispositifs de protection mis en place et l'architecture retenue par le Groupe nous ont préservés des

principales menaces.

Notre plan de reprise d'activité en cas d'arrêt des systèmes est testé chaque année pour garantir la pérennité de notre exploitation.

La bonne protection de notre système d'information passe également par des dispositifs robustes de tous les sous-traitants de la *supply chain*. À ce titre, une Convention a été signée fin 2019 entre le ministère des Armées et les industriels de la défense, appelant ces derniers à fournir aux forces armées des équipements qui résistent encore mieux aux cyber-attaques.

Le Groupe a également pris en compte l'évolution de la menace portant sur les systèmes embarqués, sur les services proposés aux clients et sur notre outil industriel.

Risques de Sûreté

Le niveau d'alerte en France et à l'étranger reste très élevé. Le niveau de vigilance de la Société vis-à-vis de cette menace est resté important, et le demeurera car dans le contexte géostratégique actuel, l'atteinte à notre réputation, à nos activités industrielles et à l'emploi de nos avions de combat pourrait avoir pour cible principale la souveraineté militaire nationale.

La préservation de la sécurité du personnel, du patrimoine industriel, technique et scientifique du Groupe est assurée par des procédures de contrôle d'accès systématique aux sites, des systèmes de protection physique, ainsi que par un processus d'évaluation opérationnelle des fournisseurs et par une étape « Sûreté » dans les dossiers de recrutement. La perméabilité entre milieux privé et professionnel découlant des adaptations organisationnelles mises en place depuis 2020 incite à renforcer les mesures de sensibilisations au bien-fondé des mesures de protection.

Le risque sûreté est également appréhendé par la protection de nos systèmes d'information. L'installation dans le temps des aménagements permettant le télétravail a augmenté significativement l'exposition au risque de pillage industriel, notamment par des tentatives de vols de données par phishing ou autres chevaux de Troie.

Une sensibilisation des salariés au risque cybernétique et de radicalisation en entreprise est en place, ainsi que des procédures de rappel aux « voyageurs » des précautions nécessaires au bon déroulement des déplacements.

Risques dans le domaine social

Risques liés à l'attractivité du Groupe, au développement et à la rétention des talents (cf. DPEF)

La performance du Groupe est très dépendante de sa capacité à recruter, retenir et développer les talents nécessaires à la conduite et au développement des programmes. La perte de nos compétences métiers représente un risque puisqu'elles constituent notre principale richesse et sont garantes de la qualité attendue par nos clients.

L'environnement concurrentiel nécessite une adaptation et une amélioration continue de notre organisation. Dassault Aviation a mis en place diverses actions d'accompagnement et de formation auprès de son personnel pour l'ensemble des projets de son Plan de Transformation.

Risques liés à la santé et sécurité du travail (cf. DPEF)

Les activités du Groupe Dassault Aviation peuvent générer diverses situations mettant en jeu la santé et la sécurité de son personnel. Depuis plusieurs années, une politique systématique de réduction des risques professionnels et d'amélioration des conditions de travail a été engagée. Les mesures prises sont décrites au §4.6.

Risques liés aux mouvements sociaux

La persistance de l'inflation et le projet de réforme des retraites génèrent un risque social généralisé en France. Des tensions sociales pourraient impacter le bon déroulement de nos productions.

Risques environnementaux

Le Groupe se conforme à la réglementation en vigueur tant nationale qu'internationale dans les pays au sein desquels il opère, ainsi qu'aux normes liées à la performance environnementale de ses activités et produits.

Risques de pollution ou de dommages causés à l'environnement

En matière de maîtrise des risques environnementaux, le Système de Management Environnemental (SME) intègre une analyse des risques déployée dans les établissements de Dassault Aviation et dans ses principales filiales.

Le Groupe n'a jamais été, par décision de justice, condamné pour pollution ni contraint à verser des indemnités en réparation de dommages causés à l'environnement. En 2022, le Groupe n'a pas eu à comptabiliser de passif environnemental.

Les mesures de prévention prises sont décrites au §4.7.

Concernant le risque environnemental des installations classées, Dassault Aviation n'est soumis à l'obligation de garanties financières que pour un seul de ses établissements (décret n° 2012-633 du 3 mai 2012).

Risques liés aux conséquences du changement climatique (cf DPEF)

Du fait de sa localisation géographique, le Groupe présente une faible exposition aux conséquences physiques du changement climatique, que ce soit pour ses implantations industrielles ou sa *supply chain* qui sont majoritairement européenne et nord-américaine. Le seul établissement du Groupe situé à Little Rock Arkansas, exposé au risque de tornades, a mis en place un plan de continuité d'activité.

La lutte contre le changement climatique fait partie des ambitions stratégiques européennes et nationales qui se déclinent en un objectif de neutralité carbone à horizon 2050 et des objectifs intermédiaires ambitieux en 2030 et 2040. Ces objectifs sont pris en compte par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (« OACI ») à travers des normes environnementales intégrées dans les exigences de conception de nos produits, ce qui nous permet de faire face au risque de transition associé au changement climatique.

Les mesures prises sont décrites au §4.7.

Risques liés à la mise en œuvre du Make In India

Le Groupe a initié le *Make in India* dans le cadre de l'exécution des obligations d'offsets liées au contrat d'acquisition des 36 Rafale par l'Inde. Ainsi, notre usine de Nagpur livre des tronçons de fuselage de Falcon 2000 et des pièces de Rafale.

La croissance de l'activité, fortement impactée par le contexte de crise de ces dernières années, dépend également de notre chaîne d'approvisionnement locale qui s'étend à de nouveaux fournisseurs.

2.3. Risques de réputation, réglementaires et juridiques

2.3.1. Responsabilité sociétale d'entreprise

Le Groupe peut être exposé à des risques pouvant résulter du fait de ses produits, de ses activités ou de ses pratiques. Pour se prémunir contre les risques qui pourraient affecter durablement son image, le Groupe a mis en place une organisation et des outils cohérents des risques identifiés, et a arrêté un certain nombre de règles internes de fonctionnement et de guides de bonnes pratiques. Ces dispositifs s'inscrivent dans une démarche d'entreprise socialement responsable.

Ces risques font pour la plupart l'objet d'un encadrement réglementaire, et certains sont repris dans la Déclaration de Performance Extra-Financière (« DPEF ») au chapitre 4 du présent Rapport.

2.3.2. Respect de la conformité

La nature des activités du Groupe le soumet à un cadre légal et réglementaire très varié, en évolution permanente, imposant des prescriptions de plus en plus sévères :

- en termes de navigabilité des produits, les développements des programmes aéronautiques sont concernés par des réglementations au niveau national, européen et international ;
- en matière sociale (cf. §4.5) et de protection des données personnelles ;
- en termes d'environnement et de santé sécurité au travail, (cf. §4.6) ;
- en termes de réglementations douanière, économique, éthique, fiscale et financière.

D'autres réglementations, parfois à caractère extraterritorial (États-Unis notamment), créent de nouvelles contraintes ou incertitudes (embargo, mesures restrictives financières et/ou commerciales, ITAR, éthique, ...).

Ce contexte réglementaire complexe induit potentiellement des risques de conformité, d'obsolescence (en particulier chez certains fournisseurs et sous-traitants avec des coûts et délais associés), de compétitivité ou de distorsion de concurrence.

Face à ce risque, le Groupe a mis en place un programme de conformité visant à vérifier le strict respect des lois et règlements.

2.3.3. Protection de la propriété intellectuelle

L'innovation est un élément indispensable pour garantir le succès des produits de la Société.

La protection de la propriété intellectuelle et du savoir-faire de Dassault Aviation, principalement via le secret, les brevets, les droits d'auteur et les marques est un enjeu important pour la sécurisation de son patrimoine. Dassault Aviation utilise en particulier les droits de propriété intellectuelle pour protéger sa technologie, empêcher ses concurrents d'utiliser cette technologie protégée et rester compétitif. Dans le cadre du contrat SCAF/NGF, la Société a veillé à se prémunir du risque de fuite de son patrimoine technologique.

Dassault Aviation a toujours mis l'accent sur la protection de ses innovations et de son savoir-faire par la confidentialité. Les salariés sont encouragés à mettre en place l'organisation nécessaire afin d'éviter les divulgations d'informations sensibles. Certaines innovations sont conservées secrètes et des moyens de preuve de création sont, le cas échéant, constitués. D'autres innovations sont brevetées, en particulier dans le cadre des programmes civils et militaires de la Société.

Le portefeuille de brevets de Dassault Aviation est en croissance régulière. Il est constitué de brevets français ou de brevets étrangers, déposés dans les pays stratégiques. Des marques sont également déposées régulièrement afin de protéger les noms des principaux produits et services de la Société dans les pays où elle exerce ses activités. Des sessions de sensibilisation sur la propriété intellectuelle et la confidentialité sont organisées auprès des salariés concernés afin qu'ils participent activement à la protection du patrimoine technologique.

Les salariés sont incités à développer des inventions par une politique salariale adaptée. Un « Comité Propriété Intellectuelle » se réunit régulièrement pour décider des protections dont doivent bénéficier les inventions stratégiques pour la Société.

2.4. Risques financiers et de marché

Risques financiers

Risques de liquidité et de trésorerie

Le portefeuille de placements du Groupe est principalement constitué de dépôts à terme, de titres de créances et de valeurs mobilières de placement, sans risque significatif de perte de valeur.

La trésorerie ainsi que le portefeuille de placements permettent au Groupe de faire face à ses engagements sans risque de liquidité.

Risques de crédit et de contrepartie

Le Groupe réalise ses opérations de trésorerie et de change avec des organismes financiers reconnus. Il répartit ses placements et comptes bancaires au sein de différents organismes qu'il a sélectionnés.

Le Groupe limite les risques liés au défaut des contreparties clients en réalisant la majorité de ses ventes au comptant et en faisant garantir les crédits accordés à un nombre limité de clients par Bpifrance Assurance Export ou par des sûretés réelles. Le risque de fabrication est aussi garanti auprès de Bpifrance Assurance Export pour les contrats militaires Export significatifs.

Une information complémentaire est disponible dans les notes 8 « Créances clients et autres créances » et 24.2 « Gestion des risques de crédit et de contrepartie » des comptes consolidés.

Risques de marché

Risques de change

Le Groupe est exposé au risque de change par les ventes Falcon de la Société Mère, qui sont, pour la quasi-totalité, libellées en dollars américains. Le risque de change de la Société Mère est couvert pour partie par ses achats en dollars et pour partie par l'utilisation de contrats de change à terme et d'options de change ⁽¹⁾. Ce risque est permanent compte tenu des fluctuations et de la volatilité de la parité. Il s'agit d'un risque important pour le Groupe car les mesures mises en place pour limiter ce risque peuvent ne pas suffire à rendre le risque net nul (périodes non couvertes par des couvertures, impact financier éventuel des couvertures déjà prises en cas de retournement des hypothèses de marché).

⁽¹⁾ Une analyse de sensibilité du portefeuille de couverture est disponible dans la note 24.3 « Gestion des risques de marché ».

Concernant la vente de nos avions militaires, l'évolution du cours du dollar américain peut impacter notre compétitivité, la comparaison avec nos concurrents s'effectuant dans cette devise.

Titres Embraer

La Société Mère détient des titres de la société Embraer. Cette dernière est cotée sur le marché brésilien et est valorisée dans les comptes du Groupe sur la base de sa valeur de marché à la clôture en reais convertie en euros. La valeur des titres peut donc fluctuer en fonction de la parité entre ces deux monnaies.

De plus, le Groupe est soumis à un risque lié à la fluctuation du cours de bourse des titres Embraer. Une analyse de sensibilité est disponible dans la note 24.3.4 « Risques liés aux titres Embraer ».

2.5. Assurances

La politique de transfert des risques du Groupe Dassault Aviation définie par la Direction Générale est mise en œuvre par la Direction des Affaires Juridiques et des Assurances.

La couverture de l'ensemble des risques générés par l'activité aéronautique de Dassault Aviation et ses filiales (en-cours de production, aéronefs en évolution, responsabilité civile après livraison, maintenance et soutien logistique...) constitue la part la plus importante des assurances souscrites.

Les garanties sont acquises auprès d'un large panel d'assureurs et de réassureurs spécialisés dans le domaine de l'aviation et à marge de solvabilité élevée pour faire face à des sinistres à développement long.

Les établissements du Groupe, ainsi que son outil industriel, sont assurés en dommages contre l'incendie et les risques divers.

La Direction des Affaires Juridiques et des Assurances pilote un programme d'audit régulier des établissements du Groupe. Elle diffuse la politique de prévention des risques et de protection de l'outil industriel afin de réduire la fréquence et l'intensité des risques accidentels. Elle s'appuie pour cela sur les ingénieurs spécialisés de l'assureur de dommages aux biens.

D'autres programmes sont souscrits afin de garantir les risques en dehors de l'activité aéronautique : la responsabilité civile générale, l'atteinte à l'environnement, la flotte automobile, les chantiers incluant les montages et essais ou encore la responsabilité civile des dirigeants et des mandataires sociaux.

La Direction des Affaires Juridiques et des Assurances veille à ce que les assurances souscrites par le Groupe s'adaptent en permanence aux évolutions de son organisation et de son activité, notamment dans le cadre du Plan de Transformation « Piloter Notre Avenir », dans celui des récentes acquisitions dans le domaine de la maintenance aéronautique et dans l'accompagnement de ses développements internationaux.

Dassault Assurances Courtage et l'Agence Aéronautique d'Assurances interviennent pour le placement des risques. Dassault-Réassurance intervient pour la souscription de parts de réassurance des risques aéronautique et incendie du Groupe.

3. PROCÉDURES DE CONTRÔLE INTERNE ET DE GESTION DES RISQUES

3.1. Objectifs du contrôle interne

Les procédures de contrôle interne mises en place dans notre Société ont pour objet :

- de veiller à ce que la réalisation des opérations et les actes de gestion ainsi que les comportements des personnels s'inscrivent dans le cadre défini par la Direction Générale, les lois et règlements en vigueur, les valeurs de notre Société et nos règles internes,
- de vérifier que les informations données et les communications faites au Conseil d'administration et aux Assemblées Générales d'actionnaires sont fiables et reflètent avec sincérité l'activité de notre Société.

L'un des principaux objectifs de notre système de contrôle interne est de prévenir et maîtriser les risques résultant de l'activité de l'entreprise et les risques d'erreurs ou de fraudes, particulièrement dans le domaine comptable et financier. Comme tout système de contrôle, il ne peut cependant fournir la garantie absolue que ces risques sont totalement éliminés.

3.2. Environnement et organisation générale du contrôle interne

Documents de référence du contrôle interne

Notre contrôle interne s'appuie sur les documents de référence suivants :

- le Manuel Qualité décrivant les processus Société,
- le Manuel d'Organisation décrivant les missions et l'organisation de chaque Direction,
- le processus « Gérer les données économiques et financières » décrit dans le Manuel Qualité pour les activités comptables et financières,
- un Code Anticorruption et une Procédure d'Alerte Interne complétant les dispositifs déjà existants,
- un Plan de vigilance fournisseurs.

Par ailleurs, Dassault Aviation s'appuie sur le cadre de référence de l'AMF du 22 juillet 2010.

Les activités de contrôle interne sont réalisées au sein de chaque Direction.

Contrôle des filiales

La Société Mère assure une présence effective aux Conseils d'administration et au sein des organes de gestion des filiales.

Un reporting de gestion périodique est assuré par chaque filiale auprès de la Société Mère.

Audit Interne

Rattachée à la Direction Générale de la Qualité Totale, la Direction de l'Audit Interne et des Risques a pour mission d'évaluer les processus de management des risques et de contrôle interne.

Le Directeur de l'Audit Interne et des Risques rend compte à la Direction Générale des résultats des audits et des recommandations émises. Il soumet également à son approbation le plan d'Audit Interne préalablement à sa mise en œuvre.

Le Comité d'audit s'entretient avec le Directeur de l'Audit Interne et des Risques, et prend connaissance des risques majeurs du Groupe, du plan d'Audit ainsi que des conclusions des audits.

Éléments externes de contrôle

Notre Société est placée dans un environnement de contrôle externe particulier du fait de nos marchés publics français et de notre activité aéronautique :

- le calcul de nos éléments de coût de revient (taux horaires, frais d'approvisionnement et frais hors production) ainsi que les coûts de revient de nos activités liées aux marchés publics français sont enquêtés par la Direction Générale de l'Armement (DGA),

- dans le domaine de l'aviation militaire, la surveillance des produits, de notre reconnaissance d'aptitude à la conception et de notre reconnaissance d'aptitude à la production Rafale Export est assurée par la DGA,
- la Société, dans le domaine de l'aviation civile, détient les agréments de conception, de production et d'entretien. Ces agréments sont soumis à une surveillance continue des autorités de navigabilité qui les ont délivrés :
 - Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC),
 - European Aviation Safety Agency (EASA),
 - Federal Aviation Administration (FAA),
 - Autres Autorités étrangères.

La Société Mère et ses filiales DFJ et DFS, sont certifiées EN9100, ISO9001 et ISO14001. Les audits réalisés en 2022 par des organismes extérieurs ont confirmé la conformité de nos systèmes de management aux exigences des normes.

3.3. Procédures de gestion des risques

Le dispositif de gestion des risques détaillé dans le chapitre 2 du présent rapport s'appuie sur une cartographie des risques mise à jour par chacune des grandes fonctions de la Société et des principales filiales du Groupe pour les activités qui les concernent.

Chacun des risques identifiés dans cette cartographie, quelle que soit sa nature, a été évalué en fonction de sa gravité et de son occurrence. Les procédures de traitement des risques sont également répertoriées dans cette cartographie.

Les procédures de gestion des risques sont définies et appliquées par les Directions de la Société.

Plus particulièrement, la maîtrise des risques Programmes chez Dassault Aviation se fait, entre autres, par des revues régulières de risques organisées par les Directions de Programmes avec les Directions opérationnelles.

Les risques sont suivis aux différents stades de la vie d'un produit à l'occasion de différentes revues. Elles ont pour but d'identifier les nouveaux risques, de suivre ceux existants et de les réduire.

La Direction Générale de la Qualité Totale au travers de la Direction de l'Audit Interne et des Risques assure la fonction d'alerte en transmettant à la Direction Générale la liste des risques les plus élevés.

Enfin, le Comité des Risques a pour mission, à partir de la cartographie des risques et au cours d'une campagne d'entretiens avec toutes les Directions, de :

- valider les risques recensés, leur hiérarchisation et les actions de réduction menées,
- s'assurer que les nouveaux risques sont identifiés, pris en compte et que leurs impacts financiers sont mesurés.

À cet effet, il réalise des entretiens avec les principaux directeurs de la Société chargés de la mise à jour de la cartographie des risques.

Ce Comité s'assure également de la prise en compte du dispositif de gestion des risques dans ses filiales.

Il est présidé par le Directeur Général de la Qualité Totale, assisté du Directeur de l'Audit Interne et des Risques, secrétaire du Comité, et rend compte à la Direction Générale.

3.4. Procédures de contrôle interne à finalité comptable et financière

Organisation de la fonction comptable et financière

Cette fonction, décrite dans le Manuel Qualité, est assurée par la Direction Financière, tant pour la Société Mère que pour la consolidation du Groupe. Ladite fonction consiste en :

- la validation et le contrôle du système d'information comptable et financier de la Société, mis en œuvre par la Direction Générale du Système d'Information,
- l'actualisation du paramétrage du logiciel de consolidation utilisé par la Société Mère et ses filiales.

Références générales

Les états financiers sont établis suivant :

- les normes comptables applicables aux sociétés françaises :
 - le règlement de l'Autorité des Normes Comptables ANC 2014-03,
 - les avis et recommandations ultérieurs de l'ANC,
- les normes internationales d'évaluation et de présentation de l'information financière IFRS en vigueur au 31 décembre 2022, telles qu'adoptées par l'Union Européenne et d'application obligatoire pour les exercices ouverts à dater du 1^{er} janvier 2022, pour les comptes consolidés,
- les procédures de fonctionnement et de contrôle décrites dans le processus "Gérer les données économiques et financières", complétées par les procédures spécifiques d'arrêts des comptes semestriels et annuels de la Société Mère et du Groupe consolidé. Ces procédures, ainsi que les applications informatiques utilisées par la fonction comptable et financière, font régulièrement l'objet de revues par les Commissaires aux Comptes, dans le cadre de leur mission annuelle de certification des comptes.

Processus d'élaboration de l'information comptable et financière

En 2022, la Direction Financière a centralisé les données comptables et produit les états financiers de la Société Mère et du Groupe.

Elle a communiqué aux différents acteurs concernés de la Société Mère et des filiales un planning comportant les tâches et contrôles à réaliser pour chaque arrêté. Ce planning prévoyait le début d'intervention des Commissaires aux Comptes pour les travaux de certification environ six semaines avant la date du Conseil d'Administration qui arrête les comptes.

En parallèle, les rapports et états financiers sont revus par un comité de relecture indépendant des équipes participant à l'établissement de ces documents.

3.5. Actions 2022

La Direction Générale de la Qualité Totale et la Direction de l'Audit Interne et des Risques ont poursuivi la surveillance des dispositifs de contrôle interne pour chaque acteur concerné, en s'appuyant sur la cartographie des risques actualisée au cours de l'exercice.

Elles ont conduit des audits qui ont permis de vérifier la bonne application des procédures de contrôle interne.

3.6. Plan d'actions 2023

Pour 2023, la Direction Générale de la Qualité Totale et la Direction de l'Audit Interne ont pour mission de poursuivre les audits visant à assurer la surveillance du dispositif de contrôle interne et de gestion des risques ainsi que la bonne application des procédures.

4. DÉCLARATION DE PERFORMANCE EXTRA-FINANCIÈRE (« DPEF »)

4.1. Politique générale et Objectifs de Développement Durable (ODD)

Depuis 2003, date d'adhésion de Dassault Aviation au Pacte Mondial des Nations Unies (*Global Compact*), Dassault Aviation s'est engagé dans une politique active en matière de Responsabilité Sociétale d'Entreprise (RSE). Cette politique, qui s'est enrichie au fil du temps, montre l'engagement du Groupe vis-à-vis de ses collaborateurs, de son environnement et de ses fournisseurs.

Bâtie sur les enjeux RSE actuels et adossée sur les standards et normes relatifs au domaine, la politique RSE de Dassault Aviation s'appuie sur cinq piliers.



Par cette approche, Dassault Aviation met les aspects sociaux, environnementaux et sociétaux de son activité au cœur de ses préoccupations.

Les engagements pris en conséquence participent, à l'échelle du Groupe, aux défis de développement durable adoptés par l'ONU en 2015. Les actions menées dans ce cadre contribuent principalement à 8 des 17 objectifs de développement durable (ODD).

Contribution du Groupe Dassault Aviation aux Objectifs de Développement Durable

PAIX, JUSTICE ET INSTITUTIONS EFFICACES

La politique de tolérance zéro, le renforcement des procédures et des moyens de lutte contre la corruption caractérisent notre démarche au service d'une éthique des affaires rigoureuse.

MESURES RELATIVES À LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Les innovations apportées par les équipes de Dassault Aviation sur ses activités et ses produits, tant au niveau de la recherche technologique et de l'optimisation de l'avion en opération que de l'emploi des SAF, contribuent à la réduction de l'impact du secteur aérien sur le climat.

BONNE SANTÉ ET BIEN-ÊTRE

Le Groupe Dassault Aviation, par sa politique RSE, s'engage en faveur du bien-être de ses salariés, de l'amélioration des conditions de travail et de la réduction des risques professionnels.

ÉGALITÉ ENTRE LES SEXES

Convaincus que la mixité est un enjeu majeur et un facteur de performance pour l'entreprise, nous affirmons notre engagement à promouvoir la mixité dans les métiers, ainsi que l'égalité des femmes et des hommes.



4.2. Organisation RSE

Dans la continuité des évolutions 2021, Dassault Aviation s'est structuré avec la création en 2022 d'une Direction RSE Groupe chargée de proposer une politique RSE à partir des enjeux et des risques principaux identifiés, et d'en suivre la bonne application.

Cette Direction s'appuie sur un réseau de correspondants déployé dans chaque direction de la Société Mère et chaque filiale du Groupe.

4.3. Être à l'écoute des parties intéressées de la Société et répondre à leurs attentes

L'écoute des parties intéressées externes et internes pour répondre à leurs attentes est une valeur incontournable de Dassault Aviation.

Celle de nos clients, qui est particulièrement au cœur de nos préoccupations, se manifeste notamment lors des salons de la profession ou des journées clients.

Des événements sont organisés régulièrement avec nos actionnaires et nos fournisseurs.

Nous participons activement aux organisations professionnelles de la filière aéronautique tant en France (GIFAS, UIMM, AFEP, AFNOR...) qu'à l'international (OACI, GAMA, EBAA, ASD, IAEG, IAQG...).

Nous maintenons aussi des relations très fortes avec le monde de l'enseignement et les étudiants des filières aéronautiques au travers des nombreuses actions menées (§ 4.5.1 « Attirer et fidéliser les talents »).

Cette écoute est tout aussi importante avec nos parties intéressées internes. Elle se traduit lors des CSE centraux ou d'établissement (Comité Social et Économique), des CSSCT centraux ou d'établissement (Commission Santé, Sécurité et Conditions de Travail), des commissions ou comités thématiques (économique, formation, études emploi, égalité professionnelle, handicap ...) ou lors des nombreux rendez-vous annuels.

Ces relations privilégiées que nous favorisons avec nos parties intéressées nous permettent d'identifier leurs attentes et de les prendre en compte dans nos produits, nos services ou notre politique RSE.

4.4. Identification des risques extra-financiers

Pour identifier et hiérarchiser les enjeux et les risques extra-financiers, éléments structurants de la politique RSE, la Société Mère réalise une analyse de matérialité en s'appuyant sur le réseau des correspondants RSE existants. Cette analyse prend en compte :

- la cartographie des risques principaux société (§2 Facteurs de risques),
- les enjeux RSE identifiés pour les entreprises de la filière aéronautique par le Sustainability Accounting Standards Board (« SASB »),
- une synthèse des enjeux RSE relevés dans un panel d'entreprises nationales et internationales comparables en termes d'activité,
- une évaluation des risques extra-financiers intégrant l'impact des enjeux tant pour Dassault Aviation que pour ses parties intéressées.

Une réactualisation de l'analyse de matérialité a été lancée fin 2022 sur la base des nouvelles exigences des prochaines réglementations européennes.

À l'issue de cette identification, les enjeux et les risques suivants sont sélectionnés dans la Déclaration de Performance Extra-Financière :

Enjeux	Facteurs de risque (exposition au risque)	Politiques	Indicateurs clés de performance 2022 (référence 2019)	Objectifs de Développement Durable (ODD) concernés
Attractivité, emploi et compétences	§2.2 Risques dans le domaine social (moyenne)	§4.5	% de personnel formé : 69%	 
Santé, sécurité et conditions de travail	§2.2 Risques dans le domaine social (moyenne)	§4.6	Taux de fréquence des accidents du travail : 7,13 (objectif : 7,50) Taux de gravité des accidents du travail : 0,39 (objectif : 0,33)	 
Changement Climatique	§2.2 Risques environnementaux (moyenne)	§4.7.1 §4.7.2 §4.7.4	Consommation d'énergie par source : - Gaz : -14,2% (objectif en 2024 : -8,0%) - Électricité : -8,4% (objectif en 2024 : -8,0%) Émissions de Gaz à Effet de Serre, scopes 1 hors kérosène et 2 : -19,2% (objectif en 2024 : -8,0%)	 
Traçabilité et des substances dangereuses	§2.3.2 Respect de la conformité (faible)	§4.7.2	Nombre de produits dangereux substitués : 405	 
Supply chain : devoir du donneur d'ordre	§2.3.1 Responsabilité sociétale d'entreprise (moyenne)	§4.8.3 §4.8.6	% de nouveaux fournisseurs traités : 100% (objectif : 100%) % fournisseurs à risques potentiels : 0,6%	 
Éthique affaires	§2.3.1 Responsabilité sociétale d'entreprise (moyenne)	§4.8.7 §4.8.8	Nombre de faits de corruption : 0 (objectif : 0) Nombre de personnes formées : 770 (1638 depuis 2018)	

4.5. Proposer un modèle social attractif et motivant

Contribution aux ODD



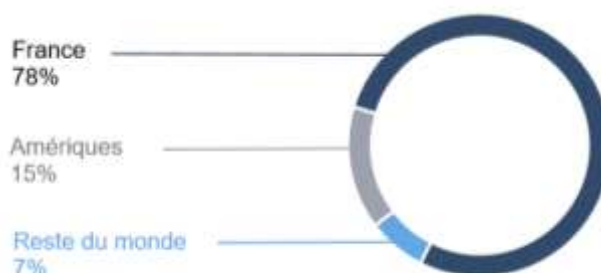
Le développement du Groupe Dassault Aviation repose sur la qualité et l'implication des femmes et des hommes qui le composent. Ils sont sa principale richesse. Ce principe est inscrit dans la Charte d'Éthique.

<i>Évolution des effectifs inscrits</i>	Effectifs au 31/12/2022	Effectifs au 31/12/2021
Dassault Aviation Société Mère	9 201	8 815
Dassault Falcon Jet	1 878	1 846
Dassault Falcon Service	556	570
Sogitec	272	250
DABS FBO / DABS (ex TMS)	434	455
ExecuJet	427	435
Total	12 768	12 371

<i>Évolution des effectifs actifs</i>	Effectifs au 31/12/2022	Effectifs au 31/12/2021
Dassault Aviation Société Mère	8 825	8 481
Dassault Falcon Jet	1 862	1 831
Dassault Falcon Service	500	519
Sogitec	262	242
DABS FBO / DABS (ex TMS)	416	441
ExecuJet	419	405
Total	12 284	11 919

Plus de 97 % des salariés du Groupe ont un emploi à durée indéterminée.

La répartition géographique des effectifs inscrits du Groupe est la suivante :



4.5.1. Attirer et fidéliser les talents

Les Sociétés du Groupe s'investissent pour préparer celles et ceux qui nous rejoindront à l'issue de leurs études.

À ce titre, le Groupe mène des actions de coopération avec le monde de l'enseignement, fondées sur deux axes : la formation et la recherche.

Dans ce cadre, les Sociétés du Groupe :

- accompagnent les étudiants pendant leurs études par le biais de stages, de contrats d'apprentissage et de Volontariat International en Entreprise (VIE). Les Sociétés du Groupe ont ainsi accueilli 364 stagiaires en 2022 (25 VIE) et comptent près de 296 alternants, pour répondre à notre volonté d'accompagner la formation des jeunes à nos métiers et de favoriser leur entrée dans la vie professionnelle,
- participent aux réflexions pour l'adaptation des cursus aux besoins, à moyen ou long terme, de l'industrie aéronautique. Ces réflexions sont menées au sein d'organisations professionnelles, comme le GIFAS, et avec les organismes et les établissements d'enseignement (écoles d'ingénieurs, universités, lycées professionnels),
- encouragent leur personnel à participer à des enseignements métiers ou multidisciplinaires, à des jurys d'examen et à encadrer des projets techniques,
- mettent à disposition des établissements d'enseignement, plusieurs fois par an, leurs recruteurs pour préparer les futurs diplômés aux entretiens de recrutement,
- favorisent la connaissance de nos métiers en organisant des rencontres (forums, présentations du Groupe...) et des visites de nos sites pour les élèves, les étudiants et leurs prescripteurs (enseignants, responsables d'orientation, proviseurs...). Des actions ciblées à l'intention de collégiennes, lycéennes et étudiantes ont été menées afin de favoriser la mixité dans les métiers techniques et scientifiques.

Nous contribuons également au développement général des compétences des futurs techniciens, ingénieurs et chercheurs par la création ou la participation à des chaires d'enseignement et de recherche. Cela se traduit par un soutien financier que nous complétons par l'implication de nos experts dans le développement d'enseignements et de projets de recherche au profit de la communauté académique et scientifique.

Créée en 2018 pour développer en Inde de nouvelles filières de formation au profit de l'industrie aéronautique indienne, la « Dassault Skill Academy » a conçu et fait valider par le gouvernement indien une formation en deux ans équivalente au Baccalauréat professionnel aéronautique français. Cette formation fonctionne depuis la rentrée scolaire 2019-2020 dans un lycée public de Nagpur (État du Maharashtra). Depuis, tous les élèves diplômés ont été recrutés dans différentes entreprises aéronautiques du Maharashtra et du Telangana. Des professeurs du lycée ont été formés par des professeurs français et sont désormais autonomes pour prendre la suite.

Concernant l'enseignement supérieur, des réseaux d'excellence ont été mis en place, associant des écoles indiennes d'ingénieurs avec des écoles françaises en partenariat avec la Société Dassault Aviation. Des programmes permettent de sélectionner des étudiants indiens au sein de ces écoles et de les faire venir en France réaliser leur dernière année. Un semestre académique chez un des partenaires français du Groupe suivi d'un stage au sein de la Société Dassault Aviation les préparent, de façon optimisée, à un recrutement chez DRAL avec une première expérience des produits, des outils, des process et, au-delà, de la culture Dassault.

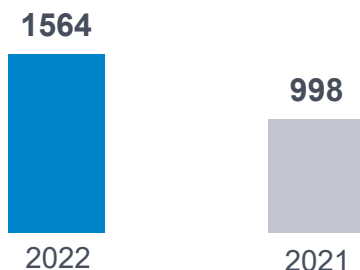
Afin de soutenir son image employeur, le Groupe a accentué sa présence sur les réseaux sociaux et a aussi renforcé sa communication sur ses besoins de recrutement en multipliant les actions pour être plus visible sur le plan national et sur le plan local.

Ces actions ont ainsi permis à la Société Dassault Aviation de se positionner en France, cette année encore, au rang de 3ème TOP employeur industriel des étudiants et jeunes diplômés dans le secteur de l'Industrie (hors univers automobile et domaine pharmaceutique) selon les élèves et jeunes actifs issus des grandes Écoles (baromètre EPOKA 2022 en partenariat avec L'Étudiant & Harris Interactive).

La Société Mère s'est également placée au 5ème rang du classement Universum, au sein du panel des 130 employeurs évalués les plus attractifs par les étudiants-ingénieurs, confirmant ainsi la position de la Société, depuis une décennie, au sein du Top 10 des entreprises plébiscitées par les élèves des grandes écoles d'ingénierie.

Dans un contexte 2022 de tensions sur le marché de l'emploi, le Groupe a poursuivi ses recrutements en recherchant la meilleure adéquation possible entre charges, effectifs et besoin de compétences.

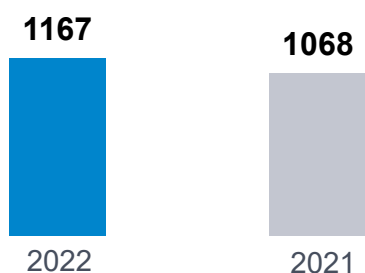
Cette politique a contribué au recrutement de 1 564 collaboratrices et collaborateurs en 2022.



Pour favoriser l'intégration de leurs nouveaux embauchés, les Sociétés du Groupe mettent en place des dispositifs permettant de faire connaître leurs activités, leur organisation et leur fonctionnement.

Les actions en matière de recrutement et d'intégration sont essentielles. Elles permettent de préparer l'avenir et de faciliter la transmission des compétences entre générations.

Départs Groupe



À noter que, parmi ces départs, le Groupe constate un taux de démission d'environ 3,2% de l'effectif.

4.5.2. Développement et transmission des compétences

Le développement individuel de chaque collaborateur est une condition essentielle du succès collectif. Avec plus de 69% des salariés formés en 2022, le Groupe affiche sa volonté d'assurer le maintien et le développement des compétences de ses collaborateurs.

Formation professionnelle

La crise sanitaire sur les années 2020 et 2021 a conduit les Sociétés du Groupe à développer de manière significative les formations à distance dans le plan de développement des compétences. Ces dispositifs permettent par ailleurs de mieux répondre aux contraintes de dispersion géographique et de poursuivre de façon plus optimale la montée en compétences des collaborateurs. Les actions ont été menées en tenant compte des besoins opérationnels des Sociétés du Groupe, des évolutions des métiers et technologies, ainsi que des souhaits de développement individuels. La formation professionnelle représente 255 365 heures de formation.

Dassault Falcon Jet s'appuie également sur un dispositif d'aide aux frais de scolarité afin de permettre à ses salariés d'adhérer à un programme d'études supérieures visant au développement de leurs compétences. Ce programme, en lien direct avec le poste occupé par le collaborateur, s'inscrit dans la perspective d'une évolution de carrière. 329 salariés ont bénéficié de ce dispositif depuis sa mise en place.

Conservatoire des métiers

La Société Dassault Aviation a poursuivi la transformation de son conservatoire des métiers, initiée en 2017. En complément de la conception et de la mise en œuvre de modules techniques, le conservatoire propose des cursus de formations métiers (formations d'ajusteurs, parcours préparateurs, parcours monteurs tuyauteries...). Le conservatoire propose également des formations créatrices de synergies entre métiers appelés à travailler en plateau, comme « L'Industrialisation : de la Conception à la Réalisation ». Ces parcours complètent la formation initiale des salariés par l'apport de compétences spécifiques, nécessaires pour perpétuer le savoir-faire de Dassault Aviation.

Renforcement du management

Le renforcement du management est une priorité pour le Groupe Dassault Aviation qui accompagne le développement de ses managers tout au long de leur carrière. Ainsi, l'Institut Dassault a poursuivi l'évolution et le déploiement de parcours de formation ouverts aux filiales françaises. En 2022, 297 managers ou futurs managers du Groupe ont été formés.

En 2022, DABS a lancé un programme intitulé Shaping our Future, sous forme d'ateliers de perfectionnement, qui porte sur quatre piliers : la gestion, la communication, la culture et les valeurs. 80% des managers en ont bénéficié. Ce programme se poursuivra en 2023.

4.5.3. Promouvoir la diversité et l'égalité des chances

Le Groupe favorise la diversité sur le lieu de travail et est très attaché aux principes de non-discrimination. Convaincu que la diversité est un enjeu majeur et représente un facteur de performance pour l'entreprise, le Groupe réaffirme son engagement dans la prévention des discriminations et s'attache à promouvoir l'égalité des chances et de traitement dans le respect des réglementations nationales.

Cette volonté se traduit par la signature d'accords d'entreprise dans les domaines de :

- l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes,
- l'emploi et le maintien dans l'emploi des personnes en situation de handicap,
- la carrière des représentants du personnel.

Égalité professionnelle entre les femmes et les hommes

Le Groupe poursuit sa politique de développement de la mixité dans l'entreprise par la mise en place d'actions destinées à conduire à une plus grande mixité en particulier dans les métiers de management, techniques, industriels et de maintenance aéronautique.

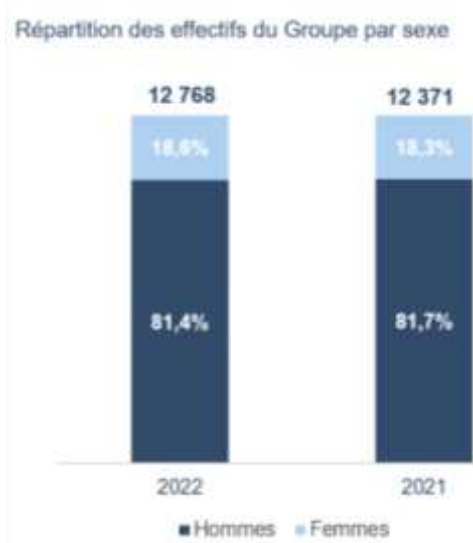
Le Groupe est confronté à une proportion plus faible de femmes dans les formations techniques et industrielles. La valorisation des carrières scientifiques et techniques auprès des femmes constitue donc un enjeu important.

De nombreuses actions sont menées auprès des collégiennes et lycéennes pour les encourager à se former à nos métiers ; la Société Dassault Aviation est membre fondateur de l'association « Elles bougent ».

Dassault Aviation a signé, le 8 mars 2022, la charte « Féminisons les métiers de l'aéronautique et du spatial ». Cette adhésion permet le partage de bonnes pratiques entre signataires et la participation aux actions de communication sur nos métiers, les stéréotypes et préjugés, initiées par Airemploi. Notre Société confirme ainsi son implication et son engagement en faveur de la mixité des métiers.

La politique volontariste du Groupe a permis le recrutement de 24 % de femmes sur l'ensemble des recrutements en 2022.

Les femmes représentent 18,6 % du personnel du Groupe, en légère augmentation par rapport à 2021.



Le Groupe porte une attention particulière à la formation et au déroulement des carrières des femmes afin d'accompagner leur promotion vers des postes à responsabilités, notamment de management et de Direction.

Le Groupe est également attentif à l'égalité de traitement entre les femmes et les hommes dans les politiques salariales et promotionnelles. L'index compilé égalité femmes-hommes des Sociétés françaises est de 87 points sur 100, bien au-dessus du seuil réglementaire fixé à 75 points.

Les sociétés françaises du Groupe disposent toutes d'un accord sur l'égalité professionnelle et salariale des femmes et des hommes avec comme priorités les actions en faveur du recrutement de femmes dans toutes les catégories professionnelles et l'accompagnement des parcours professionnels des femmes pour leur permettre d'accéder à des postes à responsabilités.

Emploi et maintien dans l'emploi des personnes en situation de handicap

Le Groupe poursuit sa politique de recrutement et de maintien dans l'emploi des personnes en situation de handicap. Les sociétés françaises du Groupe disposent toutes d'un accord sur l'emploi et le maintien dans l'emploi des personnes en situation de handicap.

Des actions de communication régulières sont menées notamment auprès du monde de l'éducation, des structures locales en faveur de l'emploi des personnels handicapés, et des entreprises du secteur du travail protégé et adapté. Les Sociétés du Groupe participent à des forums spécialisés et organisent des actions de sensibilisation auprès des salariés et des recruteurs.

La société Dassault Aviation est membre de l'association Hanvol qui propose un dispositif unique de formation pour le retour à l'emploi de personnes en situation de handicap ayant des parcours et compétences variés mais avec une aspiration commune : rejoindre le secteur aéronautique et spatial.

Des mesures concrètes sont prises pour aménager les postes de travail ainsi que pour faciliter et encourager les reconnaissances de la qualité de travailleurs handicapés (RQTH) et leurs renouvellements. Le Groupe s'appuie sur un travail collaboratif entre membres de la fonction Ressources Humaines, médecins des services de santé au travail, équipes HSE et ergonomes du travail pour mettre en œuvre les actions et aménagements nécessaires au maintien dans l'emploi de salariés en situation de handicap. Un budget annuel dédié de quatre cent mille euros est prévu par la Société Mère sur la période 2021-2023.

Une campagne de sensibilisation sur le handicap auditif a été déployée en décembre 2022 dans l'ensemble des neuf établissements de la Société Mère. Mises en situation, quizz, dépistages ou démonstration de solutions de compensation ont animé ces journées et ont permis de sensibiliser aux situations de surdité. L'occasion de faire découvrir aux salariés des gestes simples qui favorisent une meilleure inclusion.



Le Groupe est également attentif à ce que les salariés en situation de handicap bénéficient des mêmes possibilités d'évolutions salariales et promotionnelles que l'ensemble des salariés.

Fin 2022, le Groupe Dassault Aviation employait 578 travailleurs handicapés, contre 510 en 2021. Le Groupe répond aux obligations d'emploi françaises avec un taux d'emploi de personnes en situation de handicap, au global des trois entités, de près de 6%.

Carrière des représentants du personnel

Les Sociétés Dassault Aviation et Dassault Falcon Service mettent en œuvre les accords signés en 2019 sur le dialogue social destinés à faciliter le fonctionnement des organisations syndicales et des institutions représentatives du personnel. Ces accords prévoient notamment un dispositif de suivi des carrières des représentants du personnel afin de s'assurer d'une égalité de traitement.

Par ailleurs, les sociétés françaises du Groupe accordent aux institutions représentatives du personnel de nombreux moyens supplémentaires par rapport à ceux prévus par la loi.

4.5.4. Proposer des rémunérations et avantages sociaux attractifs

Le Groupe Dassault Aviation affiche son engagement pour attirer les talents et maintenir la motivation de ses salariés à un niveau élevé en leur proposant des projets stimulants associés à une politique de rémunération attractive.

Cette politique de rémunération récompense et fidélise les collaborateurs, tout en s'adaptant à la situation et à l'environnement économique afin de maintenir la compétitivité du Groupe sur un marché hautement concurrentiel. La fidélisation des salariés s'illustre par une ancienneté moyenne de 14 ans.

La rémunération moyenne annuelle 2022 des salariés du Groupe est de 60 769 €.

Le salaire annuel brut moyen d'un salarié non cadre est de 37 781 € en 2022 c'est à dire 1,9 fois le SMIC. À cela s'ajoute les éventuelles primes d'équipe et heures supplémentaires (ou autres ...) qui représentent en moyenne près de 10% du salaire.

Dassault Aviation met en œuvre une politique de redistribution qui s'inscrit complètement dans une logique de partage de la valeur. Dassault Aviation a fait le choix de ne pas retenir une politique d'attribution d'actions et a privilégié une contribution directe aux résultats de l'entreprise à travers une politique de redistribution très attractive basée sur des dispositifs de participation et d'intéressement. Les Sociétés françaises du Groupe ont signé des accords dérogatoires de participation ainsi que des accords d'intéressement particulièrement avantageux, permettant d'associer les salariés aux résultats. 78% des effectifs du Groupe bénéficient de ces dispositifs. Les montants attribués sur les 5 dernières années ont représenté en moyenne 3,1 mois de salaire pour les salariés de Dassault Aviation Société Mère.

La rémunération moyenne annuelle des Sociétés françaises du Groupe, y compris participation et intéressement, s'élève à 68 894 €. Pour Dassault Aviation, les plus bas salaires s'élèvent à 36 743 €, y compris la participation et l'intéressement de 2023 au titre de 2022 et 34 494 € en prenant la participation et l'intéressement en moyenne sur les 5 dernières années.

Ces Sociétés favorisent également l'épargne salariale en proposant un Plan d'Épargne Entreprise (PEE) avec un large choix de placements ainsi qu'un Plan d'Épargne Retraite Collectif (PERCO).

Près de 68% des salariés des filiales françaises du Groupe ont bénéficié en 2022 d'une prime en faveur de la protection du pouvoir d'achat, afin de prendre en compte l'inflation et les coûts de l'énergie. Ces primes ont représenté un montant total de 4 millions d'euros.

Le Groupe propose à tous ses collaborateurs une couverture médicale.

Par ailleurs, la nouvelle convention collective de la métallurgie signée le 7 février 2022 entre l'UIMM, la CFDT, la CFE-CGC et FO entraîne une évolution des garanties de prévoyance et de la structure des cotisations avec une prise d'effet anticipée au 1er janvier 2023. La Société a ainsi signé en septembre 2022, à l'unanimité des organisations syndicales représentatives, un nouvel accord relatif à la prévoyance complémentaire. Cet accord offre avec l'augmentation des cotisations patronales :

- une amélioration significative des prestations ;
- une harmonisation des prestations quel que soit le statut des salariés ;
- une baisse des cotisations salariales ;
- la création d'un fonds d'action sociale Dassault Aviation.

Les Sociétés françaises du Groupe ont versé plus de 28 M€ (soit plus de 5% de la masse salariale) aux comités sociaux et économiques d'établissements, permettant aux salariés de bénéficier de nombreuses activités sociales et culturelles. Ce budget permet également de financer des associations sportives variées au bénéfice de l'ensemble des salariés qui souhaitent pratiquer une activité physique et sportive.

4.5.5. Un dialogue social constructif

Le Groupe applique une politique sociale basée sur la confiance, le compromis et le respect mutuel.

Des organisations syndicales représentatives des intérêts professionnels des salariés sont présentes dans toutes les filiales françaises et DFJ Do Brasil. Elles couvrent plus de 79% de l'effectif du Groupe.

Dans les entités du Groupe pourvues d'Institutions Représentatives du Personnel, des négociations régulières donnent lieu à un dialogue social constructif fondé sur la recherche de l'accord collectif.

En 2022, 22 accords et avenants ont été conclus. Ils ont notamment porté sur des thématiques telles que le temps de travail, les salaires, la prévoyance, l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, la participation, l'intéressement et l'activité partielle de longue durée.

Des échanges constructifs et réguliers avec les partenaires sociaux permettent de faire face aux crises de toute nature que le Groupe traverse. Les années 2020 et 2021 ont été fortement marquées par la crise sanitaire liée à la Covid 19. L'année 2022 s'est traduite par la poursuite des échanges avec les partenaires sociaux sur les conséquences de la crise sanitaire mais également des échanges sur l'introduction du plan de sobriété énergétique imposé par les gouvernements nationaux dans un contexte mondial conflictuel.

Ce dialogue social au sein du Groupe contribue à maintenir un climat propice au bon fonctionnement des Sociétés. Pour les Sociétés Françaises, plus de 120 réunions se sont tenues entre la Direction et les membres des comités sociaux et économiques et plus de 40 réunions entre la Direction et les Commissions Santé, Sécurité et Conditions de travail. Le dialogue social s'exprime également à travers un ensemble de commissions paritaires au cours desquelles sont évoqués de manière thématique les projets d'organisation des Sociétés du Groupe, les questions d'emploi et d'égalité professionnelle, les sujets relatifs à l'hygiène, la sécurité et les conditions de travail... Cet agenda social rythme les relations sociales et permet aux représentants du personnel d'avoir une connaissance des enjeux du Groupe.

Par ailleurs, certaines entités du Groupe non pourvues de représentants du personnel ont mis en place des dispositifs d'expression directe avec leur hiérarchie.

4.6. Garantir un environnement de travail de qualité, sûr et sain

Contribution aux ODD



4.6.1. Amener l'entreprise à une culture prévention performante

Le développement d'une culture sécurité se poursuit en 2022 conformément à la politique RSE définie en 2020. Celui-ci passe d'une part par la pérennisation des pratiques et des outils favorisant un management proactif de la santé sécurité au travail, et d'autre part par la formation et la sensibilisation des acteurs de la prévention.

Un parcours de formation HSE des nouveaux managers, en 4 modules, est pleinement opérationnel depuis 2022 pour la Société Mère. Les formations métiers intègrent progressivement les aspects HSE pour leur prise en compte dans leur pratique professionnelle.

Dans ce cadre, Dassault Aviation a mis en place un référentiel de management HSE structuré en 4 niveaux de maturité basé sur les normes ISO45001 et ISO14001. Aujourd'hui, la Société Mère est proche d'atteindre le niveau 3 dit « mature » du référentiel, qui est l'objectif fixé pour fin 2023.

En 2022, Dassault Falcon Service a été certifiée ISO45001.

4.6.2. Poursuivre la réduction des risques professionnels et l'amélioration des conditions de travail

La maîtrise du risque d'accident de travail et de maladie professionnelle passe par la réduction des facteurs de dangers chimiques et physiques.

Les actions de maîtrise du risque chimique se poursuivent. En 2022, des projets favorisant les protections collectives ont été mis en œuvre comme l'installation de cabines de collage pour les verrières et parebrises, la mise en place de hottes aspirantes supplémentaires ou encore l'amélioration d'aspiration machine.

Les actions de sécurisation du risque de « chute de hauteur » et de « travaux sous charge » se sont poursuivies par la suppression du risque de chute lors des opérations liées aux points fixes sur avion, la sécurisation de ces travaux sur chaîne Falcon ou en toitures des bâtiments et la création ou modification de bâtis et d'outillages afin de supprimer les travaux sous charge dans les chaînes avion.

À l'échelle du Groupe, le nombre de jours d'absence s'élève à 112 843 jours en 2022 contre 97 186 en 2021, toutes causes confondues, hors maternité et congés parentaux.

Le nombre d'accidents du travail avec arrêt est de 140 en 2022. Le nombre de journées perdues correspondant s'élève à 7 737 jours.

Le taux de fréquence¹ (TF) Groupe est en baisse en 2022, passant de 7,67 à 7,13.

Le taux de gravité² (TG) augmente de 0,38 à 0,39.



¹ Le taux de fréquence représente le nombre d'accidents avec arrêt de travail supérieur à un jour, survenus au cours d'une période de 12 mois par million d'heures de travail.

² Le taux de gravité représente le nombre de journées perdues pour 1 000 heures travaillées.

En 2022, 15 maladies professionnelles ont été identifiées par les différentes autorités compétentes, contre 20 en 2021. Il s'agit principalement de troubles musculo-squelettiques.

4.6.3. Développer la qualité de vie au travail et favoriser le bien-être des salariés

Ergonomie et conditions de travail

Afin de diffuser la culture ergonomie et d'ancrer sa prise en compte dans les programmes et nouveaux projets, des formations sont organisées et animées afin de renforcer le réseau des correspondants ergonomie des établissements Dassault Aviation : près de 80 correspondants ergonomie sont formés pour l'ensemble des sites.

La prise en compte de l'ergonomie dans la phase d'industrialisation est assurée par un module de formation spécifique « HSE / ergonomie » dispensé au sein du conservatoire Dassault Aviation, intégré dans le parcours métier préparateur et ouvrier. 51 collaborateurs ont été formés depuis sa mise en place en 2021.

Enfin, un réseau de 15 formateurs à la prévention des risques liés aux activités physiques et gestes et postures est en place pour assurer les formations sur les établissements de la Société Mère. En 2022, 106 salariés ont suivi ces formations, leur permettant ainsi d'être acteurs de la prévention des troubles musculo-squelettiques.

En parallèle, la transformation des postes de travail pour une meilleure prise en compte de l'ergonomie s'est poursuivie en 2022 en ciblant :

- la diminution des risques d'accidents liés aux manutentions manuelles : acquisition de matériel adapté (chariot, gerbeur, monte-charge, palan...), ré-organisation de stockages, modification des outillages (allègement ou nouveau design d'outillages),
- la réduction des causes à l'origine de troubles musculo-squelettiques : aménagement et équipement de postes de travail, établis et bureaux monte-baisse et/ou inclinables, bâtis rotatifs, acquisition d'exosquelettes pour le pouce, la nuque et les bras-épaules,
- l'adaptation des postes aux situations de handicap : aménagement des postes de travail, achat de matériel adapté...

Une démarche de repérage des postes permettant un maintien dans l'emploi des salariés présentant des restrictions d'aptitude physique a été menée en 2022 pour établir une cartographie dans les établissements de la Société Mère.

Dans le cadre de la mise en place du télétravail, un guide spécifique aux aspects ergonomiques du travail à domicile a été diffusé aux salariés.

Parallèlement, les études prospectives sont toujours en cours pour introduire un système automatisé d'évaluation des contraintes posturales.

Prévention des Risques Psychosociaux (RPS)

Avec la crise sanitaire, l'attention sur les risques psychosociaux (« RPS ») a été renforcée. La Société Mère a déployé en 2021 une démarche d'évaluation des RPS collectifs au poste de travail afin de pouvoir mesurer le risque et prendre les mesures correctives nécessaires. Ce dispositif vient en complément de la détection et du suivi des RPS individuels réalisés par les services internes ou interentreprises de santé au travail.

Dassault Aviation a mis en place une convention avec l'Institut d'Accompagnement Psychologique et de Ressources (IAPR) qui propose un dispositif d'écoute et d'aide aux salariés victimes de situations de stress et de traumatismes psychologiques dans le cadre de leur travail.

En matière de prévention des situations de harcèlement, d'agissements sexistes, d'atteintes sexuelles et de discrimination au travail, les Sociétés du Groupe ont mis en place des dispositifs internes d'identification et de traitement des situations non conformes.

Des procédures formalisées ont été diffusées notamment au sein des Sociétés Dassault Aviation et Execujet couvrant plus de 75 % des salariés.

Une campagne de sensibilisation à la prévention des situations d'atteinte sexuelle, d'agissement sexiste, de harcèlement sexuel et moral et de discrimination au travail a été mise en place auprès de plus de 72% des salariés du Groupe.

En 2022, la Société Mère a également déployé les réunions d'expression directe et collective permettant aux collaborateurs d'une entité de réfléchir avec leur manager aux actions à mener pour mieux travailler ensemble. Près de 400 réunions ont été organisées en 2022. Cette démarche se poursuivra en 2023.

Qualité de vie au travail

Le Groupe applique depuis de nombreuses années une démarche permettant de favoriser la conciliation vie professionnelle et vie personnelle notamment à travers des dispositifs en faveur de la parentalité.

Un service d'accès à des crèches inter-entreprises est proposé au sein de certaines Sociétés du Groupe.

A partir de 2021, la Société Dassault Aviation a expérimenté un dispositif de conciergeries d'entreprise numériques et physiques, permettant de proposer aux salariés des services de proximité accessibles rapidement et de nature à faciliter leur organisation personnelle. Après un retour d'expérience positif, ces dispositifs ont été pérennisés en 2022.

Les horaires de travail sont également un vecteur de qualité de vie au travail. Les aménagements individualisés des horaires permettent une souplesse d'organisation et notamment une meilleure gestion des horaires de prise de poste au regard des contraintes personnelles des salariés des entités françaises du Groupe. Toutes les Sociétés du Groupe proposent l'exercice d'une activité professionnelle à temps partiel avec l'accord du manager et plus de 78% de l'effectif du Groupe dispose d'un compte épargne temps leur permettant aux salariés de mieux gérer leurs congés.

En 2022, fortes de l'expérience de la crise sanitaire, les Sociétés françaises du Groupe ont conclu des accords d'entreprise sur le télétravail conciliant l'équilibre vie professionnelle et vie personnelle, tout en maintenant l'efficacité collective.

Suivi médical des salariés

Le Groupe Dassault Aviation possède des services autonomes de santé au travail ou des programmes d'assistance dans l'ensemble de ses sites.

Les salariés qui occupent des postes à risques, les salariés expatriés ou en mission bénéficient d'un suivi spécifique et d'un accompagnement spécialisé.

Des campagnes de prévention et de sensibilisation, locales ou Groupe, sont organisées, périodiquement ou ponctuellement, sur des thèmes variés :

- la grippe (campagne de sensibilisation et de vaccinations gratuites),
- les risques liés à la canicule,
- les lombalgies et le port de charge,
- les addictions (tabac, alcool, produits psychotropes, jeux, cyberdépendance),
- les aides au sevrage des addictions,
- l'hygiène alimentaire,
- les risques psychosociaux,
- les maladies cardiovasculaires,
- le don d'organes,
- les troubles du sommeil.

4.7. Améliorer la performance environnementale de nos activités et produits

Contribution aux ODD



La politique RSE de Dassault Aviation place l'environnement au cœur des préoccupations du Groupe, avec l'ambition de réduire l'empreinte de ses produits et activités tout en maîtrisant les risques de pollution et de dommages causés à l'environnement. Cette politique se concrétise au travers d'une « Éco-démarche » fédérant les projets et actions d'amélioration de la performance environnementale sur l'ensemble du cycle de vie de nos produits.

La réduction de l'empreinte environnementale passe par l'intégration d'exigences HSE dans les programmes de développement avion, dans les contrats à destination des fournisseurs et partenaires, dans la recherche de nouveaux procédés et matériaux, dans tout projet d'infrastructure ou de moyen industriel et dans le soutien opérationnel apporté à nos clients.

Le Groupe est engagé dans cette approche environnementale volontaire depuis plus de quinze ans et s'appuie pour cela sur la norme de management ISO14001. Les bureaux d'études et les établissements de production du Groupe sont certifiés : tous les sites Dassault Aviation, l'établissement Dassault Falcon Jet de Little Rock, les implantations Dassault Falcon Service du Bourget et de Mérignac. L'ensemble des sites certifiés représente près de 90 % de l'effectif global Société.

Les établissements de Sogitec ont engagé une démarche de certification.

4.7.1. Intégrer l'écoconception dans la recherche de solutions techniques innovantes

Au cours des quarante dernières années, les progrès technologiques en matière d'efficacité des moteurs, d'aérodynamique et de réduction de masse ont permis de diminuer la consommation de carburant, les émissions de CO₂ et le niveau sonore de nos avions.

Le Groupe poursuit dans cette voie, tant au niveau de la recherche d'innovations technologiques qu'au niveau de l'optimisation de l'avion en opération.

Pour soutenir cette démarche, le Groupe s'est inscrit historiquement dans les objectifs définis en 2000 par l'Advisory Council for Aeronautics Research in Europe (ACARE), et participe depuis aux études européennes qui y contribuent, comme le programme CleanSky et son successeur Clean Aviation.

En France, Dassault Aviation, en tant que membre du Conseil d'Orientation de la Recherche de l'Aéronautique Civile (CORAC), participe aux études menées dans ce cadre. Dassault Aviation est également au Comité de pilotage de la chaîne de valeur du transport aérien (Article 301 de la loi Climat et Résilience française).

Dassault Aviation a réaffirmé son implication en 2021 en amont de la COP 26 par la signature d'un engagement « The Sustainability of Aviation – Update » avec 6 autres acteurs majeurs de l'aéronautique (Airbus, Boeing, GE Aviation, Pratt & Whitney, Rolls Royce et Safran), prenant acte de l'objectif partagé d'atteindre le « zéro émission nette » carbone en 2050. En octobre 2022, l'OACI a invité les États membres à atteindre ce même objectif pour l'aviation civile internationale.

Empreinte environnementale avion

Les modélisations de l'empreinte environnementale sont réalisées à partir d'une démarche d'Analyse de Cycle de Vie (ACV) selon les normes ISO 14040 et ISO 14044 sur Falcon 8X, Falcon 7X et Falcon 2000. Elles permettent d'identifier l'impact de chacune des phases de vie de l'extraction des matières premières à la fin de vie sur plusieurs indicateurs : le potentiel de réchauffement climatique, l'épuisement des ressources naturelles, l'appauvrissement de la couche d'ozone, le potentiel d'acidification, l'eutrophisation de l'eau.



Ces études montrent que l'utilisation de l'aéronef représente plus de 95% des émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie, mettant également en évidence la contribution significative de la phase de production du kérosène. Sur cette base, Dassault Aviation oriente majoritairement ses travaux vers la sobriété énergétique en phase d'opération et la promotion de l'usage des Carburants d'Aviation Durable (CAD ou SAF en anglais).

La très longue durée de service des avions (pouvant aller au-delà de 30 ans) nécessite d'anticiper, dès leur conception, l'ensemble des contraintes liées à leur cycle de vie. Pour y parvenir, Dassault Aviation innove, soutenu par des processus industriels numériques efficaces tels que le « Product Lifecycle Management ».

Les aéronefs vendus par Dassault Aviation sont réparables tout au long de leur exploitation et offrent un important potentiel de recyclabilité (85% selon la norme ISO 22 628 définissant la méthodologie de calcul pour les véhicules routiers, en l'absence d'une norme similaire pour les aéronefs) en fin de vie du fait de la réutilisabilité des équipements, et des matières utilisées telles que l'aluminium et autres métaux.

Innovation technologique avion

Investi dans les initiatives européennes (Clean Sky puis Clean Aviation) et nationales, Dassault Aviation pilote ou participe à des études de concepts et de développement en lien avec l'ensemble de la filière aéronautique.

Ces études concernent :

- l'allègement des structures primaires par de nouveaux matériaux et procédés (nouveaux alliages métalliques, composites),
- l'allègement de certains équipements et éléments de complétion et la réduction du « buy to fly ratio », i.e. le ratio entre la quantité de matières d'une pièce et la quantité de matières achetée et acheminée pour réaliser celle-ci (fabrication additive métallique, thermoplastique),
- la consolidation des principes de conception et de fabrication de surfaces à laminarité augmentée et des performances atteignables grâce à la réduction de traînée ainsi obtenue,
- le recours à des Carburants d'Aviation Durables dont il faut assurer la compatibilité avec les systèmes carburants et les moteurs à des taux élevés dans le mélange avec du kérosène classique, avec pour objectif d'atteindre le 100% en opération,
- la préparation et la gestion de mission pour réduire la consommation de carburant,
- l'optimisation des trajectoires de décollage et d'atterrissage pour réduire l'empreinte sonore au sol,
- la recherche de concepts et de technologies de réduction de bruit à la source sans impact négatif sur la masse et/ou la traînée aérodynamique des avions.

En complément, des travaux sur la « certificabilité » de technologies de rupture, par des logiques de démonstration spécifiques et le recours à des modélisations numériques associées vont être menés dans le cadre du projet Concerto du programme Clean Aviation coordonné par Dassault Aviation en partenariat avec l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (EASA).

Méthodes et processus

Le Groupe Dassault Aviation poursuit ses efforts pour améliorer l'efficacité et réduire l'empreinte environnementale des méthodes de conception, des procédés de production et des services de maintenance, en profitant des leviers offerts par les méthodes numériques :

- l'optimisation de toute la chaîne d'essais (nouveaux moyens d'instrumentation, de traitement et d'analyse de données) et l'hybridation de modèles de simulation et de données d'essais doivent permettre de réduire le nombre d'essais en vol de développement et le cycle de traitement des éventuelles corrections,
- le développement de méthodes numériques pour renforcer les démonstrations de justification de la tenue des critères de certification,
- la volonté d'optimisation du cycle de production se traduit par des recherches sur les nouveaux matériaux, la fabrication additive et le recyclage des déchets, y compris les composites,
- le traitement automatisé de données de flotte vise de nouvelles capacités de maintenance prévisionnelle.

Optimisation de l'avion en opérations

Dassault Aviation s'appuie sur les réflexions et démonstrations conduites dans le programme « Single European Sky ATM Research » (SESAR) de préparation du futur ciel unique européen pour exploiter pleinement les gains technologiques sur l'ensemble des opérations de l'aéronef de manière à réduire son empreinte.

L'intégration de technologies de pointe à bord des Falcon permet d'ores et déjà d'optimiser les trajectoires de vol. Il s'agit par exemple de la numérisation du dialogue entre pilotes et contrôleurs aériens, de la communication digitale automatique de la position des avions, ou encore du système de vision avancée embarqué qui permet les approches en visibilité réduite.

En complément, Dassault Aviation contribue au développement d'outils de préparation et de gestion de missions optimisées pour la minimisation de la consommation et donc des émissions de CO₂.

Un guide d'optimisation (Falcon Service Advisory) est disponible pour tous les opérateurs de la flotte Falcon en service, identifiant les bonnes pratiques à mettre en œuvre pour minimiser les consommations de carburant des avions en service. Les pilotes des clients Falcon sont sensibilisés à ces bonnes pratiques et aux enjeux environnementaux lors de réunions dédiées ou dans le cadre de rencontres lors des salons et forums internationaux.

Sustainable Aviation Fuel (SAF)

Les modèles Falcon sont compatibles et certifiés jusqu'à un taux d'incorporation de 50% de Carburants d'Aviation Durables. Dassault Aviation travaille avec les motoristes et équipementiers de ses avions en développement afin de valider la faisabilité du 100% SAF sur ses nouveaux modèles. Le même objectif est partagé par le projet VOLCAN, dans lequel Dassault Aviation s'investit en partenariat avec Airbus, l'ONERA, Safran et la Direction Générale de l'Aviation Civile.

La réduction d'émission globale de CO₂ sur le cycle de vie des SAF (production puis utilisation en vol) approche les 80-90% selon les références internationales. Lors de leur combustion, les SAF libèrent également moins de produits polluants dans l'atmosphère, comme le soufre par exemple, et pourraient contribuer à limiter la production des traînées de condensation.

Les circuits d'approvisionnement de SAF se structurent. Dassault Aviation s'investit pour en promouvoir l'usage dans ses activités propres, et celles de ses clients, en étroite relation avec les associations GAMA, NBAA et EBAA.

En 2022, dans le cadre de sa trajectoire de réduction des émissions carbone, Dassault Aviation a lancé un « plan SAF » couvrant son activité aérienne. Depuis, la plupart des vols opérés par Dassault Aviation au départ de l'aéroport du Bourget sont réalisés avec un carburant contenant près de 30% de SAF, pourcentage très supérieur aux obligations légales dans le domaine (1% en 2022 demandé par la loi Climat et Résilience française). La Société Dassault Aviation prépare dans le même temps la généralisation à partir de 2023 de l'utilisation de ce carburant durable pour ses vols au départ des sites de Mérignac, d'Istres et de Little Rock aux États-Unis. Une troisième phase sera enfin menée en 2024 pour le reste des implantations du Groupe.

179 vols ont été opérés dans ce cadre pour une réduction de 253 T CO_{2eq} en 2022.

Dassault Aviation est membre de l'Alliance RLCF (Renewable and Low-Carbon Fuels Value Chain Industrial Alliance) depuis sa création en 2022. Cette alliance lancée à l'initiative de la Commission Européenne est le pilier industriel de l'initiative ReFuelEU Aviation, qui vise une incorporation progressive de SAF jusqu'en 2050.

4.7.2. Réduire notre empreinte environnementale selon les principes de l'économie circulaire

Dans le cadre de sa politique RSE, Dassault Aviation définit des objectifs triennaux de réduction de son empreinte environnementale. L'amélioration de performance recherchée cible la consommation énergétique, la consommation d'eau, les émissions atmosphériques et la valorisation des déchets.



Les objectifs initialement fixés pour la période 2021-2023 à partir de l'analyse des performances accessibles ont été revus en 2022 pour tenir compte des directives du Gouvernement français sur la sobriété énergétique.

Thèmes		Objectifs 2024 (Réf. 2019)	Performance Groupe		
			2022	2021	Variation depuis 2019 à isopérimètre*
Optimiser les consommations de ressources	Électricité (GJ)	-8%	500 331	503 054	-8,4%
	Électricité renouvelable autoproduite (GJ)	40 000	Non disponible**	Non disponible**	NA
	Gaz (GJ)	-8%	309 344	376 686	-14,2%
	Autres sources – fioul domestique et diesel (GJ)	Stabilité	7 799	4 392	-46,7%
	TOTAL	-8%	817 474	884 133	-10,9%
	Kérosène (GJ)	NA	506 992	581 922	NA
	SAF 30% (m3)	2 900	369	0	NA
	Eau (m3)	Stabilité	230 401	219 719	-10%
Minimiser l'utilisation de produits dangereux	Produits dangereux supprimés ou substitués	NA	405 (depuis 2013)	395 (depuis 2013)	49
Réduire la production de déchets ainsi que les rejets dans l'eau et l'air	COV (T)	Stabilité	110	106	-26,3%
	Déchets non dangereux (T)	Stabilité	6 205	5 556	-12,8%
	Déchets dangereux (T)	Stabilité	1 424	1 462	-47,4%
	Déchets totaux (T)	Stabilité	7 629	7 018	-21,9%

*Les filiales DABS et Execujet ne sont consolidées que depuis 2020, pas de donnée de référence en 2019.

**Début de production en 2022, en phase de tests, donnée consolidée prévue en 2023.

Consommation d'énergie

Le système de management de l'énergie est intégré au système de management environnemental certifié ISO 14001, sans volonté de certification spécifique ISO 50001.

Un réseau de référents Énergie, formés en 2022, a été constitué au niveau Société Mère afin d'améliorer le pilotage de la performance énergétique et la mise en œuvre des actions d'amélioration, notamment issues des résultats des audits énergétiques réalisés dans les établissements de Dassault Aviation fin 2019. Les prochains audits énergétiques sont planifiés en 2023.

L'énergie est majoritairement consommée dans le cadre de l'activité industrielle des sites de production (électricité et gaz) et de l'activité aérienne (kérosène).

La consommation électrique marque une baisse, conséquence des efforts de sobriété énergétique réalisés par toutes les entités du Groupe, notamment les mesures comportementales, de réduction des pages

d'utilisation des moyens, d'optimisation des températures dans les salles informatiques, les travaux d'installation de LED ou d'optimisation du pilotage des consommations.

La consommation de gaz marque une baisse grâce à l'effet bénéfique des actions de réduction des températures, de bâtiments ou de récupération de chaleur de salles informatiques menées dans le cadre du plan de sobriété, mais également d'un début d'hiver clément en France.

En effet, pour répondre à la sollicitation du gouvernement français, un vaste plan de sobriété énergétique a été lancé en septembre 2022 pour atteindre en 2024 l'objectif de moins 10% de consommation comparé à l'année de référence 2019. Piloté par un responsable sobriété énergétique nommé au niveau Groupe et par des référents sobriété dans chaque établissement français, ce plan est décliné sur plusieurs axes :

- Réduire les consommations d'électricité et de gaz par l'application des consignes gouvernementales relatives au chauffage et à la climatisation,
- Optimiser les consommations des installations et équipements tels que les centrales techniques d'aération, les compresseurs, les Datacenters, les postes de travail informatiques,
- Transformer les éclairages classiques en éclairage LED,
- Généraliser la Gestion Technique des Énergies (GTE) et des Bâtiments (GTB) à tous les établissements,
- Produire de l'énergie renouvelable par l'installation de panneaux photovoltaïques dans tous les établissements où cela est techniquement possible.

Une campagne de communication a été définie, dont les premières actions ont débuté dès le mois d'octobre, pour faciliter l'adhésion et la mobilisation de l'ensemble des collaborateurs sur ces objectifs au sein de l'entreprise et en dehors.

Les premiers résultats de ce plan de sobriété sont perceptibles dans les consommations relevées. Le plein potentiel sera atteint en 2024.

Près de 60% des autres énergies de combustion sont consommées par un unique site suite à son déménagement en 2022 dans de nouveaux locaux conduisant à l'utilisation de fioul domestique comme énergie de chauffage. Le restant des consommations est lié à l'utilisation de diesel lors des essais de fonctionnement des groupes motopompes des installations de sprinklage.

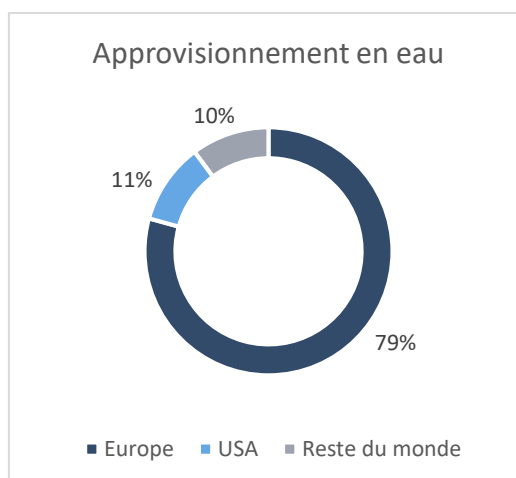
Dans le cadre du plan de transformation « Piloter Notre Avenir », la performance énergétique et environnementale est systématiquement recherchée dans un souci d'équilibre économique. Les nouveaux bâtiments conçus intègrent les exigences de la réglementation thermique française applicable.

Les consommations de carburant avion (kérosène et SAF) sont en baisse, conséquence d'une livraison moindre de Rafale en 2022 comparé à 2021, et de la diminution des formations pilote associées.

Consommation d'eau

Les établissements de Dassault Aviation sont majoritairement situés dans des zones ne présentant pas de stress hydrique (France, Royaume-Uni, Suisse, États-Unis...) ; l'accès à une ressource en eau en quantité et en qualité y est possible. Les consommations dans les pays à stress élevé sont limitées, ce qui est le cas pour les établissements de DABS Portugal et d'Execujet aux Émirats Arabes Unis et en Afrique du Sud.

Des travaux d'identification des risques liés à l'adaptation au changement climatique ont été engagés par le Groupe en fin d'année 2022 et se poursuivront en 2023. À l'issue de ce projet, une attention particulière sera portée aux établissements exposés à des risques liés à un stress hydrique élevé.



L'eau provient en majorité des réseaux publics d'alimentation, et de pompages en nappe dans une moindre mesure (près de 6,9% en 2022). L'essentiel de l'eau est utilisé pour des usages non industriels.

Les consommations 2022 montrent à isopérimètre une baisse de près de 10% par rapport à 2019, liée à la mise en place du télétravail, à l'arrêt d'arrosage de certains espaces verts, à l'installation de réducteurs de débit dans les sanitaires, ainsi qu'à la résolution de fuites.

L'objectif principal pour les années à venir est de maintenir le niveau actuel de consommation d'eau, l'essentiel des gains ayant été réalisé par le passé (consommation supérieure à 700 000 m³ avant les années 2000 sur la seule Société Mère).

Matières premières

L'aluminium, le titane, l'acier et les composites sont les matières les plus largement employées pour la fabrication de nos produits. En masse, l'aluminium est prépondérant dans les structures de nos avions, il représente ainsi plus de 75% de la masse structurelle pour un Falcon 8X dont 80% est issu de matières premières recyclées.

La recherche de réduction des consommations de matières premières est un objectif permanent, qui passe notamment par :

- le développement de nouvelles technologies, comme le composite ou les fabrications directes plastique et métallique, moins consommatrices de matières premières. La principale unité de fabrication directe métallique du Groupe dans l'établissement d'Argonay est maintenant pleinement opérationnelle,
- l'utilisation de plateformes centralisées pour réguler les volumes de matière première consommée,
- le tri sélectif des déchets métalliques et composites, et leur réinjection dans les filières de matières premières selon les principes de l'économie circulaire. 2022 a vu la mise en place en France d'une filière de recyclage des déchets composites à laquelle Dassault Aviation a contribué.

La consommation de papier est en baisse de plus de 35% par rapport à 2019.

Produits chimiques

Depuis plusieurs années, des actions visant à limiter l'emploi de produits chimiques dangereux sont menées vis-à-vis des produits CMR (Cancérogènes, Mutagènes, Reprotoxiques) notamment soumis à la réglementation RECh (ex : chromates, nonylphénols, siloxanes, terphenyls, etc.).

La modernisation du parc de machines et les changements de procédés, favorisés par le plan de transformation « Piloter Notre Avenir », contribuent à l'optimisation des quantités de produits chimiques utilisés.

Cette optimisation passe par la qualification et le déploiement de procédés alternatifs tels que : remplacement de l'usinage chimique par l'usinage mécanique, suppression des chromates dans les procédés de traitements de surface (Oxydation Anodique Chromique remplacée par l'Oxydation Anodique Sulfurique, décapage sans chrome VI), ou dans les primaires de peinture ou encore suppression des octylphénols dans les mastics d'interposition.

De nouveaux enjeux réglementaires sont surveillés pour les années à venir notamment concernant les substances candidates à l'autorisation REACH (ex : terphenyls, bisphénol A, plomb, etc.), ainsi que ceux liés à la refonte des réglementations européennes sur les produits chimiques (REACH, F-GAZ, ODS...) inscrite dans le cadre de la Chemical Strategy for Sustainability. Ainsi, une Cellule Produit Chimique a été mise en place depuis plus de dix ans pour donner un avis sur les nouvelles substances/nouveaux produits qui sont utilisés en fabrication ou en maintenance. Cela permet de sélectionner, en amont, les produits chimiques les moins dangereux pour nos procédés industriels et d'anticiper la réglementation afin d'éviter les risques d'obsolescence à terme.

Depuis 2013, 405 produits dangereux ont été supprimés, remplacés ou sont en cours de substitution.

En parallèle, Dassault Aviation informe ses clients sur la présence de substances dangereuses dans les avions via les déclarations REACH – Article 33 et via les manuels de maintenance qui précisent les substances contenues dans certains éléments de nos avions (chromates, plomb, cadmium, bisphénol A, terphenyl, etc...). Le risque potentiel lors d'opérations spécifiques est ainsi identifié, permettant de mettre en œuvre les mesures adaptées, fonction de la réglementation locale.

Rejets aqueux

Les sites de production susceptibles de rejeter des eaux résiduelles industrielles sont équipés de stations de détoxification ou d'installations de traitement des eaux de type « zéro rejet liquide ». Pour les métaux lourds, ces équipements assurent des taux de rejet inférieurs aux valeurs limites fixées par la réglementation.

Sur l'ensemble des sites concernés par la surveillance des Rejets de Substances Dangereuses dans l'Eau (RSDE), seul l'établissement de Mérignac est soumis à une surveillance réglementaire pérenne.

Composés Organiques Volatils (COV) et autres rejets atmosphériques (hors GES)

Les activités de production nécessitent la mise en œuvre de produits chimiques comme des peintures et produits de nettoyage solvantés à l'origine d'émissions de COV. Ces émissions sont suivies dans le cadre des plans de gestion de solvants et des schémas de maîtrise des émissions des établissements.

La baisse des émissions de 26,3% comparée à 2019 est la conséquence du recours à des produits contenant moins de solvants et aux efforts visant à éviter leur évaporation.

Lutte contre le gaspillage et la précarité alimentaire

Le Groupe n'a pas identifié d'enjeux sur cette problématique.

Déchets

L'exercice 2022 est marqué par la reprise d'activité entraînant une hausse de la production de déchets non dangereux essentiellement métalliques. Cependant la quantité totale de déchets produits reste inférieure de 22% à celle de 2019.

Développement de l'économie circulaire

Thèmes			Objectifs 2023 (Réf. 2019)	Performance Groupe		
				2022	2021	Variation depuis 2019 à isopérimètre*
Développer circulaire notamment valorisation des déchets	l'économie par la	% valorisation déchets totaux	80,0	86,0	80,1	+10,0
		% valorisation déchets non dangereux	90,0	90,7	83,5	+4,8
		% valorisation déchets dangereux	50,0	65,3	67,2	+17,1

*Les filiales DABS et Execujet ne sont consolidées que depuis 2020, pas de données de référence en 2019.

Suivant les principes de l'économie circulaire, les sites identifient leurs flux de déchets dangereux et non dangereux et recherchent les solutions de valorisation et d'élimination les plus adaptées à leur contexte local, comme de nouvelles filières de recyclage du mobilier, la densification du tri et la limitation de l'enfouissement.

L'intégration croissante des matériaux composites dans les aéronaves permet un gain de masse significatif, synonyme de diminution des émissions de CO₂ en phase d'opération. Les déchets générés par ces nouvelles activités sont maintenant recyclés dans une filière spécifique mise en place en 2022.

Trois filières principales sont utilisées pour le recyclage et la valorisation de nos déchets :

- le recyclage des métaux, papier, carton, plastiques et composites,
- la valorisation énergétique, filière principale des déchets dangereux et des déchets industriels non dangereux en mélange,
- la valorisation des bio-déchets.

4.7.3. Maintenir les risques d'accident industriel au niveau le plus bas

Dans le cadre de la prévention des pollutions accidentelles, les sites sont équipés de séparateurs d'hydrocarbures, de zones de dépotage aménagées et de bassins de confinement des eaux d'extinction d'incendie.

Les sites localisés sur des nappes phréatiques ont mis en place une surveillance de la qualité des eaux par piézomètre lorsque leurs activités le nécessitent.

Chaque site possède une zone de regroupement spécifiquement aménagée pour le stockage de ses déchets afin d'éviter les pollutions accidentelles.

Des diagnostics de pollution des sols sont réalisés avant la réalisation de travaux de génie civil ou dans le cadre de cessions de bâtiments et de terrains. En cas d'identification de pollutions historiques, des solutions techniques sont mises en place pour rendre le sol compatible avec l'usage prévu.

Les risques d'incendie et d'explosion sont évalués dans chaque établissement, et font l'objet de plans d'actions visant à les minimiser. La ségrégation des risques, la détection automatique et la protection incendie ainsi que les mesures organisationnelles figurent parmi les actions menées dans le cadre de ces plans.

Les sites industriels français du Groupe sont soumis à la législation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). Ils disposent des autorisations administratives requises et aucun n'est classé SEVESO.

4.7.4. Renforcer le plan bas carbone Société en cohérence avec les enjeux climatiques

La prise en compte du changement climatique est un axe prioritaire de la politique RSE Société. Des objectifs de diminution des émissions de GES sont fixés par périodes de trois ans.

Dans le but d'inscrire ces objectifs dans une trajectoire à l'horizon 2050, Dassault Aviation a réalisé des travaux en 2021 avec une entreprise experte du domaine. Des scénarios climatiques accessibles et les plans d'actions associés sont en cours de déploiement.

Thèmes		Objectifs 2024 (Réf. 2019)	Performance Groupe		
			2022 (TCO _{2e})	2021 (TCO _{2e})	Variation depuis 2019 à isopérimètre*
Maîtriser les émissions de GES	Scope 1 Hors kérosène	-8%	19 681	21 906	-9,3%
	Scope 1 Kérosène + SAF	NA	34 310	39 382	-8,9%
	Scope 2	-8%	18 406	19 793	-27,8%

*Les filiales DABS et Execujet ne sont consolidées que depuis 2020, pas de données de référence en 2019.

Émissions scopes 1 et 2

Les gaz à effet de serre pris en compte sont ceux visés par le protocole de Kyoto et leurs émissions sont ramenées en Tonne de CO₂ équivalent. Les émissions sont calculées en conformité avec le GHG Protocol.

Les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) proviennent pour le scope 1 des émissions directes de l'activité aérienne du Groupe, des installations de combustion, de l'utilisation de véhicules société et des fuites de fluides frigorigènes.

Les émissions du scope 1 sont en baisse sur l'année, du fait de la diminution de consommation énergétique industrielle qui résulte du lancement du plan de sobriété énergétique et de la mise en œuvre de la première phase du plan SAF.

La Société Dassault Aviation a décidé d'accélérer le remplacement du parc de véhicules de fonction et de service bien au-delà des obligations réglementaires de la Loi sur l'Orientation des Mobilités. Ce parc, historiquement composé de véhicules diesel et essence, évolue ainsi vers des motorisations hybrides et électriques. Le contexte actuel sur les composants électroniques ralentit malheureusement cette dynamique, une part importante de véhicules commandés en 2022 ne pouvant être livrés qu'en 2023.

Fin 2022, les véhicules électriques et hybrides à faibles émissions représentent plus de 23% du parc de véhicules Société.

En parallèle de la démarche de renouvellement du parc automobile, le déploiement de plus de 400 bornes de recharge est également engagé, l'essentiel des installations devant être mises en service au cours de l'année 2023.

Les émissions associées à la combustion du kérosène sont directement liées aux activités avions. Le plan SAF de la société mis en œuvre depuis juillet 2022 (cf. § 4.7.1) va contribuer de façon significative à l'atténuation de ces émissions. Pour la première phase 2022, la dynamique de réduction des émissions carbone est engagée pour les vols au départ du Bourget (-253 T CO₂).

Comme chaque année, les déclarations d'émission de CO₂ imposées par la réglementation « *Emission Trading Scheme* » ont été réalisées pour l'activité aérienne concernée du Groupe, sur les périmètres France, Suisse et Royaume-Uni.

Les émissions du scope 2 liées à la consommation électrique sont en baisse en 2022. Le remplacement



d'équipements énergivores (éclairage, moteurs et compresseurs par exemple) s'est poursuivi, favorisé par l'utilisation des Certificats d'Économie d'Énergie aussi bien en construction neuve qu'en rénovation ou maintenance.

Conformément aux exigences réglementaires, les derniers bilans GES et audits énergétiques ont été menés sur les sites éligibles en France fin 2019. Les prochains sont planifiés en 2023.

Émissions indirectes scope 3

Dassault Aviation a réalisé en 2021 et 2022 des études pour identifier les leviers de décarbonation sur ses émissions indirectes pouvant contribuer à sa stratégie bas carbone.

Achats de produits et services

Une quantification de ce poste, basée sur la méthodologie développée par l'IAEG (International Aerospace Environmental Group), a été réalisée dans le cadre du plan bas carbone.

Des actions sont également engagées pour sensibiliser la *supply chain* aux enjeux climatiques et environnementaux, notamment à travers des clauses contractuelles spécifiques et d'un processus d'agrément fournisseur intégrant les aspects environnementaux.

Dassault Aviation est signataire d'une charte d'engagement sur les relations entre clients et fournisseurs au sein de la filière aéronautique. À ce titre, la Société contribue aux travaux pilotés par le GIFAS (Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales) afin de mobiliser la filière sur des objectifs communs de réduction de l'empreinte carbone de l'aéronautique.

Dassault Aviation participe au WG11 de l'IAEG dont la mission est de déployer des standards ESG (environnementaux, sociaux et de gouvernance) aéronautiques au sein de la *supply chain*. La plateforme sélectionnée qui permettra l'évaluation et le partage d'informations sur les pratiques des fournisseurs, intègre une composante carbone.

Transport de marchandises amont et aval

Les plateformes logistiques contribuent à l'optimisation des flux de transport et des émissions de CO₂ associées. Ainsi, la nouvelle plateforme de Cestas (33), mise en service en fin d'année 2022, est équipée de camions électriques.

Déplacements professionnels

Malgré la reprise du fait de la fin des contraintes Covid, les déplacements restent inférieurs à 2019. L'usage intensif des outils collaboratifs et de la visioconférence contribuent à cette baisse.

La politique voyage de la Société Mère privilégie l'utilisation du train pour les déplacements de moins de 3 heures ainsi que les compagnies aériennes pratiquant une politique de compensation carbone pour les déplacements en avion.

Les contrats des loueurs de véhicules pour les déplacements professionnels privilégient la mise à disposition de véhicules électriques lorsque la situation le permet.

Utilisation des produits Falcon vendus

La réduction des consommations de carburant et de l'empreinte carbone résultante est une préoccupation historique de Dassault Aviation. Les avions Falcon sont reconnus comme faisant partie des aéronefs les moins émetteurs du marché à gamme équivalente. Pour aller toujours plus loin, de nombreuses actions sont menées tant dans les domaines techniques et opérationnels que vers les carburants alternatifs (cf. § 4.7.1).

Les études de modélisation des émissions des avions Falcon livrés dans l'année se poursuivent sur la base du « *GHG Protocol* » et en tenant compte de la montée en puissance des carburants alternatifs (SAF). En effet, compte tenu du potentiel important de réduction des émissions carbone de ces carburants, l'utilisation progressive des différentes générations de SAF dans l'activité aérienne de l'aviation d'affaires permet

d'envisager une diminution conséquente du bilan carbone sur la durée de vie des avions.

Déplacements domicile/travail

Plusieurs actions engagées dans le cadre des plans de mobilité contribuent à l'atténuation des émissions carbone de ce poste. Parmi les principaux contributeurs à cette atténuation, on peut noter :

- Le déploiement du télétravail institutionnalisé,
- Le recours aux moyens de déplacement individuels décarbonés,
- L'aménagement de parkings pour vélos.

La société Dassault Aviation a engagé un projet Mobilité au sein de l'ensemble de ses établissements français appuyé sur une enquête réalisée auprès des salariés au 1^{er} trimestre 2022. Les résultats de cette enquête alimentent les réflexions de la démarche Qualité de Vie au Travail.

Impacts du changement climatique

Des travaux d'identification des risques physiques liés à l'adaptation au changement climatique ont été engagés par le Groupe en fin d'année 2022 et se poursuivent en 2023 avec l'appui d'une société experte du domaine. L'objectif de ces travaux est d'identifier si les sites du Groupe Dassault Aviation, de ses filiales ainsi que de sa *supply chain* sont exposés à des aléas climatiques aujourd'hui, puis à moyen et long terme en fonction de scénarii de modélisations climatiques. Les actions menées pour réduire l'empreinte environnementale des produits et activités du Groupe contribuent à la maîtrise des risques de transition liés au changement climatique mentionnés dans le chapitre 2 « Facteurs de risques », notamment les risques liés au marché.

Taxonomie verte européenne

Contexte réglementaire

Afin de favoriser la transparence et une vision long terme dans les activités économiques et d'orienter les flux de capitaux vers des investissements durables, l'Union Européenne a créé un système commun de classification des activités des entreprises permettant d'identifier les activités économiques considérées comme durables. Ce système est défini dans le règlement européen (EU 2020/852) du 18 juin 2020 dit « règlement Taxonomie ».

Pour déterminer si une activité peut être considérée comme durable (alignée), elle doit :

- Contribuer substantiellement à un ou plusieurs des objectifs environnementaux suivants :
 - Atténuation du changement climatique ;
 - Adaptation au changement climatique ;
 - Utilisation durable et protection des ressources aquatiques et marines ;
 - Transition vers une économie circulaire ;
 - Prévention et contrôle de la pollution ;
 - Protection et restauration de la biodiversité et des écosystèmes ;
- Être conforme aux critères d'examen technique établis par la commission ;
- Ne causer de préjudice important à aucun des objectifs environnementaux ;
- Être exercée dans le respect de principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales et des principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'Homme, y compris la déclaration de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) relative aux principes et droits fondamentaux du travail, des huit conventions fondamentales de l'OIT et de la Charte internationale des droits de l'Homme (garanties sociales minimales).

Au titre de l'exercice 2022 (publication 2023), les entreprises doivent communiquer la part de leur chiffre d'affaires, de leurs dépenses d'investissements et de leurs dépenses d'exploitation associées à des activités économiques « éligibles » (i.e. classifiées dans la Taxonomie européenne) et « alignées » ou « durables » (selon les règles énumérées ci-dessus).

De plus, seules les activités contribuant aux 2 premiers objectifs sur le climat sont inclus à ce stade dans l'analyse (atténuation du changement climatique et adaptation au changement climatique), les actes délégués portant sur les 4 autres objectifs environnementaux n'étant pas encore publiés.

Périmètre d'analyse

Le chiffre d'affaires, les dépenses d'investissements et dépenses d'exploitation considérées couvrent l'ensemble des activités du Groupe Dassault Aviation et correspondent au périmètre de consolidation des états financiers défini dans la Note 2 des états financiers consolidés de l'exercice 2022.

Par conséquent, les calculs des ratios présentés ci-après ne tiennent pas compte des entités sur lesquelles le Groupe Dassault Aviation exerce un contrôle conjoint ou une influence notable, conformément à l'acte délégué relatif à l'article 8 du règlement Taxonomie publié le 6 juillet 2021.

Activités éligibles et alignées au titre de la taxonomie

Le Groupe Dassault Aviation a mené une étude de ses activités sur l'ensemble des domaines sectoriels définis dans les annexes 1 et 2 de l'acte délégué relatif au volet climatique de la taxonomie.

En l'absence d'acte délégué sur le secteur aéronautique, le chiffre d'affaires du Groupe Dassault Aviation n'est pas éligible. Les dépenses d'investissements (CapEx) et les dépenses d'exploitation (OpEx) rattachées aux activités économiques principales du Groupe ne peuvent pas être qualifiées d'éligibles. Par conséquent, l'analyse de l'éligibilité et de l'alignement des CapEx et des OpEx a porté exclusivement sur les « mesures individuelles » permettant aux activités ciblées de devenir sobres en carbone ou d'aboutir à des réductions de gaz à effet de serre, comme définies dans le règlement Taxonomie.

À partir de la sélection des macro-secteurs pertinents (transport et bâtiment), l'ensemble des investissements et des dépenses courantes a été évalué permettant d'identifier les activités éligibles les plus significatives pour le Groupe, ainsi que celles répondant aux critères d'alignement.

Domaine	Activités éligibles	Activité taxonomie
Transport	Transport par motos, voitures particulières et véhicules utilitaires légers	6.5
	Rénovation de bâtiments existants	7.2
Bâtiment	Installation, maintenance et réparation d'équipements favorisant l'efficacité énergétique	7.3
	Installation, maintenance et réparation de stations de recharge pour véhicules électriques à l'intérieur de bâtiments (et dans des parcs de stationnement annexés à des bâtiments)	7.4
	Installation, maintenance et réparation d'instruments et de dispositifs de mesure, de régulation et de contrôle de la performance énergétique des bâtiments	7.5
	Installation, maintenance et réparation de technologies liées aux énergies renouvelables	7.6
	Acquisition et propriété de bâtiments	7.7

L'analyse de l'alignement a été réalisée conformément au règlement Taxonomie afin de s'assurer que les dépenses individuelles satisfaisaient l'ensemble des critères :

- Contribution substantielle à un ou plusieurs des objectifs climatiques et conformité aux critères d'examen technique (analyse des étiquettes énergétiques et des documents techniques des véhicules à faible émission de CO₂, des équipements d'isolation, de climatisation et de chauffage);
- Absence de préjudice important aux autres objectifs environnementaux, dont l'adaptation au changement climatique (cf. § 4.7.4);
- Respect des garanties sociales minimales (cf. § 4.8.7 et 4.8.8).

Modalités de détermination des ratios d'éligibilité et d'alignement

Les ratios financiers ont été définis conformément aux définitions données dans l'annexe I de l'acte délégué du 6 juillet 2021.

S'agissant du chiffre d'affaires :

- en l'absence d'acte délégué aéronautique, aucun chiffre d'affaires n'a été considéré comme éligible.

S'agissant des dépenses d'investissement (CapEx) :

- le dénominateur est directement issu des comptes consolidés IFRS du Groupe (après élimination des transactions intra-groupe). Le périmètre couvert correspond à la totalité du périmètre des comptes consolidés, les entreprises associées et coentreprises comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence étant exclues. Les dépenses d'investissements comprennent les entrées d'actifs corporels et incorporels de l'exercice considéré, avant amortissement et réévaluations, ainsi que les entrées d'actifs corporels et incorporels résultant de regroupements d'entreprises,
- le numérateur comprend la partie de ces dépenses d'investissement liées aux activités identifiées éligibles et/ou alignées.

L'ensemble des CapEx éligibles est évalué à 64,7 M€ et représente 29,3% des CapEx du Groupe (total de 221 M€ - cf. Note 4 des Comptes annuels consolidés). Le taux d'alignement quant à lui, s'élève à 2,5%.

S'agissant des dépenses d'exploitation (OpEx) :

- le dénominateur est directement issu des comptes consolidés IFRS du Groupe (après élimination des transactions intra-groupe). Le périmètre couvert correspond à la totalité du périmètre des comptes consolidés, les entreprises associées et coentreprises comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence étant exclues. Le dénominateur comprend les coûts directs non-inscrits à l'actif qui concernent la recherche et développement, la rénovation des bâtiments, les contrats de location à court terme, l'entretien et la réparation, et toute autre dépense directe liée à l'entretien courant d'actifs corporels nécessaire pour que ces actifs continuent de bien fonctionner.
- concernant le numérateur, et en l'absence d'acte délégué portant sur le secteur de l'aéronautique, les seules OpEx éligibles et potentiellement alignées sont les dépenses de rénovation des bâtiments, les contrats de location à court terme, l'entretien et la réparation, et toute autre dépense directe, liée à l'entretien courant d'actifs corporels nécessaire pour que ces actifs continuent de bien fonctionner. Ces dépenses apparaissent non significatives (environ 1,1%) par rapport à l'ensemble des dépenses d'exploitation du Groupe (cf. Compte de résultat consolidé). Par conséquent, le Groupe considère que les OpEx éligibles sont non matérielles vis-à-vis de son modèle d'affaires et de son secteur d'activité¹.

¹ En application du règlement délégué 2021/2178 du 6 juillet 2021 complétant le règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil par des précisions concernant le contenu et la présentation des informations que doivent publier les entreprises soumises à l'article 19 bis ou à l'article 29 bis de la directive 2013/34/UE sur leurs activités économiques durables sur le plan environnemental, ainsi que la méthode à suivre pour se conformer à cette obligation d'information.

Catégorie (activité transitoire)	Critères de contribution substantielle		DNSH		Garanties minimales
	Biodiversité et écosystème	Pollution	Économie circulaire	Ressources aquatiques et marines	
Part du chiffre d'affaires alignée sur la taxonomie Année N-1 (%)					
Part du chiffre d'affaires alignée sur la taxonomie Année N (%)					
Part du chiffre d'affaires alignée sur la taxonomie Année N-1 (%)					
Part du chiffre d'affaires alignée sur la taxonomie Année N (%)					
Garanties minimales					
Biodiversité et écosystème					
Pollution					
Économie circulaire					
Ressources aquatiques et marines					
Adaptation du changement climatique					
Atténuation du changement climatique					
Biodiversité et écosystème (%)					
Pollution (%)					
Économie circulaire (%)					
Ressources aquatiques et marines (%)					
Adaptation du changement climatique (%)					
Atténuation du changement climatique (%)					
Part chiffre d'affaires (%)					
Chiffre d'affaires absolu (M€)					
Code(s)					
Activité économiques					
A. ACTIVITES ELIGIBLES A LA TAXONOMIE					
A.1 Activités durables					
Chiffre d'affaires des activités durables (A.1)					
A.2 Activités éligibles à la taxonomie mais non durables					
Chiffre d'affaires des activités durables (A.2)					
Total (A.1 + A.2)					
B. ACTIVITES NON ELIGIBLES A LA TAXONOMIE					
Chiffre d'affaires des activités non éligibles à la taxonomie (B)					
Total (A+B)					

Part des CapEx

Activité économiques	Code(s)	CapEx absolu (M€)	Part CapEx (%)	A. ACTIVITES ELIGIBLES A LA TAXONOMIE																			
				A.1 Activités durables																			
				6.5 - Transport par motos, voitures particulières et véhicules utilitaires légers	0,2	0,1%	100%	-	-	-	-	-	N/A	Oui	N/A	Oui	Oui	N/A	Oui	0,1%	N/A	Oui	N/A
				7.3 - Installation, maintenance et réparation d'équipements favorisant l'efficacité énergétique	2,3	1,0%	100%	-	-	-	-	-	N/A	Oui	N/A	N/A	Oui	N/A	Oui	1,0%	Oui	N/A	N/A
				7.5 - Installation, maintenance et réparation d'instruments et de dispositifs de mesure, de régulation et de contrôle de la performance énergétique des bâtiments	2,8	1,3%	100%	-	-	-	-	-	N/A	Oui	N/A	N/A	N/A	N/A	Oui	1,3%	Oui	N/A	N/A
				7.6 - Installation, maintenance et réparation de technologies liées aux énergies renouvelables	0,2	0,1%	100%	-	-	-	-	-	N/A	Oui	N/A	N/A	N/A	N/A	Oui	0,1%	Oui	N/A	N/A
				CapEx des activités durables (A.1)	5,5	2,5%	100%	-	-	-	-	-								2,5%			
				A.2 Activités éligibles à la taxonomie mais non durables																			
				6.5 - Transport par motos, voitures particulières et véhicules utilitaires légers	0,6	0,3%																	
				7.2 - Rénovation de bâtiments existants	3,1	1,4%																	
7.3 - Installation, maintenance et réparation d'équipements favorisant l'efficacité énergétique	4,8	2,2%																					
7.7 - Acquisition et propriété de bâtiments	50,7	22,9%																					
CapEx des activités non durables (A.2)	59,2	26,8%																					
Total (A.1 + A.2)	64,7	29,3%																					
B. ACTIVITES NON ELIGIBLES A LA TAXONOMIE																							
CapEx des activités non éligibles à la taxonomie (B)																		156,3	70,7%				
Total (A+B)																		221	100%				



Part des OpEx

Catégorie (activité transitoire)												
	Catégorie (activité habilitante)											
	Part des OpEx alignés sur la taxonomie Année N-1 (%)											
	Part des OpEx alignés sur la taxonomie Année N (%)											
	Garanties minimales											
DNSH	Biodiversité et écosystème											
	Pollution											
	Économie circulaire											
	Ressources aquatiques et marines											
	Adaptation du changement climatique											
	Atténuation du changement climatique											
Critères de contribution substantielle	Biodiversité et écosystème (%)											
	Pollution (%)											
	Économie circulaire (%)											
	Ressources aquatiques et marines (%)											
	Adaptation du changement climatique (%)											
	Atténuation du changement climatique (%)											
Activité économiques	Part OpEx (%)											
	OpEx absolu (M€)											
	Code(s)											
A. ACTIVITES ELIGIBLES A LA TAXONOMIE												
A.1 Activités durables												
OpEx des activités durables (A.1)			0	-								
A.2 Activités éligibles à la taxonomie mais non durables												
OpEx des activités durables (A.2)			0	-								
Total (A.1 + A.2)			0	-								
B. ACTIVITES NON ELIGIBLES A LA TAXONOMIE												
OpEx des activités non éligibles à la taxonomie (B)			77,2	100%								
Total (A+B)			77,2	100%								

4.7.5. Biodiversité

La préservation de la biodiversité est prise en compte lorsque les enjeux le nécessitent. Ainsi, dans le cadre des nouvelles constructions réalisées dans les établissements du Groupe, des actions sont menées dans un but d'évitement et de réduction des impacts sur la biodiversité.

Lorsque l'évitement et la réduction sont insuffisants, des mesures de compensation environnementale sont déployées telles que le reboisement ou la reconstitution de zones humides et d'habitats d'espèces protégées.

4.7.6. Respect du bien-être animal et d'une alimentation responsable

Les activités du Groupe Dassault Aviation n'ont pas de conséquence notable sur ces thématiques.

4.8. S'inscrire dans une démarche responsable

Contribution aux ODD



4.8.1. Culture de la sécurité

Navigabilité et Safety

Le Groupe travaille en étroite collaboration avec les autorités de navigabilité françaises et internationales, civiles et militaires. Il s'est doté d'une organisation pour répondre aux exigences de navigabilité en conception, production, entretien et formation pour les avions civils (PART 21, PART ou FAR 145...) et militaires (EMAR 21-G et EMAR/FR 145).

Le Groupe est régulièrement audité par les autorités (Direction Générale de l'Aviation Civile, Direction Générale de l'Armement, etc.) qui vérifient le respect des règlements en matière de conception, de production et de contrôle, de maintenance et de gestion de la sécurité.

Dans une approche continue visant à améliorer la sécurité de nos avions civils et militaires, Dassault Aviation a mis en place un « *Safety Management System* » (SMS) basé sur les recommandations de l'OACI, couvrant l'ensemble du cycle de vie de l'avion.

Un *Executive Aviation Safety Officer* pilote le « *Safety Management System* », assure la promotion de la culture « *Safety* » et fournit une évaluation indépendante sur toutes les questions de sécurité des vols des avions civils et militaires et des activités associées pour l'ensemble de la Société et de ses filiales.

Le SMS a été déployé dans les sociétés DFJ et DRAL en 2022.

Sûreté et Sécurité

L'organisation Sûreté/sécurité au sein de la Société s'articule autour de trois domaines :

- La Sûreté Défense et Industrie visant à la protection du patrimoine Société (matériel, immatériel), des personnes physiques (employés), et des personnes morales (image, réputation).
- La Sécurité du Système d'Information (SSI), portant sur la protection du patrimoine numérique, de l'outil de travail informatique, des données personnelles, et des droits de propriété intellectuelle.
- La Sûreté Produit traitant des activités de protection vis-à-vis de la *Safety* des avions, de la continuité des opérations aériennes et du maintien en conditions opérationnelles des avions, de la continuité des services aux passagers de nos Falcon, et du patrimoine des utilisateurs du produit comme les données à caractère personnel.



Pour chaque domaine, un Dirigeant Responsable de la Société Mère est nommé pour assurer la gouvernance des activités.

4.8.2. Politique de production et d'exportation d'avions militaires

Dassault Aviation conçoit, fabrique, vend et soutient des avions militaires : Rafale, Mirage, ATL2, Falcon de mission.

Liées à la politique étrangère et de défense menée par le Gouvernement, la production et l'exportation de matériels de guerre sont des activités :

- strictement encadrées par les lois françaises (depuis la Seconde Guerre mondiale) ;
- exercées conformément aux engagements européens et internationaux souscrits par la France.

Les entreprises qui se livrent à la fabrication ou au commerce de matériels de guerre ne peuvent exercer leurs activités qu'après autorisation de l'État et sous son contrôle.

Afin de répondre à des impératifs de souveraineté, l'État a accordé une autorisation à Dassault Aviation pour la fabrication et le commerce d'avions militaires, et lui notifie des licences d'exportation au travers d'une procédure robuste et strictement appliquée.

À ce titre, Dassault Aviation :

- dispose d'une autorisation de fabrication et de commerce accordée par le Ministère des Armées pour une période maximale de cinq ans, renouvelable, après enquêtes, le cas échéant, des services de police, de gendarmerie et de préfecture des départements où sont implantées ses usines.
- se conforme aux contrôles réguliers exercés sur place et sur pièces par les agents des ministères intéressés.
- accueille au sein de son conseil d'administration un Commissaire du gouvernement, nommé par arrêté du ministère des Armées.
- réalise ses travaux de conception et de fabrication sous le contrôle et/ou la maîtrise d'ouvrage de la Direction générale de l'armement du ministère des Armées (DGA).

En ce qui concerne plus particulièrement les exportations de matériels de guerre, deux principes généraux sont en vigueur en France :

- principe de prohibition : les exportations d'armes sont interdites, sauf dérogation de l'État et sous son contrôle (il n'existe en la matière aucune liberté de l'entreprise ni de commerce) ; cette dérogation est matérialisée par l'octroi de licences d'exportation de matériels de guerre ;
- principe de coordination interministérielle : le contrôle des exportations est mis en œuvre sous la responsabilité du Premier ministre.

Lois et règlements confient à l'État l'évaluation des clients militaires de la France au travers d'un strict dispositif d'autorisation relevant de trois régulateurs :

- la Commission interministérielle pour l'étude de l'exportation des matériels de guerre (CIEEMG) ; la dimension interministérielle de l'instruction des demandes de licences d'exportation est un gage de la rigueur du contrôle⁴ ;
- le Secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale (SGDSN) ;
- la DGA.

Les dispositions des articles L2335-1 et suivants du code de la défense définissent le cadre juridique des autorisations.

Une procédure de contrôle a posteriori permet de vérifier que les opérations réalisées à l'export sont conformes aux autorisations accordées par la CIEEMG. Cette procédure, qui participe à la robustesse du système de contrôle, couvre notamment le respect par les industriels des conditions qui ont pu être imposées lors de la délivrance de la licence d'exportation.

⁴ La CIEEMG instruit les demandes de licence d'exportation ou de transfert demandées par les industriels. Cette commission, présidée par le SGDSN, réunit des représentants du ministre chargé de la défense, du ministre chargé des affaires étrangères, du ministre chargé de l'économie. Le cas échéant, les avis favorables de la CIEEMG peuvent être assortis de conditions, ainsi que l'exigence d'une clause de non-réexportation (CNR) et de certificat d'utilisation finale (CUF). La décision prise par le Premier ministre après avis de la CIEEMG est ensuite notifiée aux douanes (DGDDI) qui délivrent, en cas d'acceptation, la licence.

Par conséquent, le choix et l'évaluation des clients militaires, ainsi que l'exportation des avions militaires produits par Dassault Aviation (avec les services de soutien après-vente associés), sont soumis au strict contrôle des autorités françaises. Celles-ci décident souverainement dans quels pays et à quelles conditions Dassault Aviation est autorisé à contracter avec un client militaire de l'État.

Point particulier : les avions Rafale de l'armée de l'Air et de l'Espace (AAE) et de la Marine nationale contribuent à la politique de dissuasion nucléaire française par leur capacité à mettre en œuvre le missile nucléaire ASMP-A. Cette capacité et ce missile ne sont pas exportables, conformément aux engagements pris par la France en matière de non-prolifération.

Le Parlement français est régulièrement informé des activités des entreprises de Défense via les débats parlementaires et à travers la publication d'un rapport annuel qui répond à un impératif de transparence. Le Sénat et l'Assemblée nationale procèdent également à des auditions des responsables de ces entreprises par les commissions dédiées. Le PDG de Dassault Aviation est ainsi auditionné plusieurs fois par an.

4.8.3. Renforcer notre approche d'achats responsables

Du fait des spécificités de son secteur d'activité, et conformément à sa politique Achats, Dassault Aviation est engagé dans une démarche de durabilité dans le choix de ses partenaires.

Dans le cadre de ses activités industrielles et d'achats, le Groupe Dassault Aviation :

- approvisionne, fabrique et intègre l'ensemble des éléments constitutifs de ses avions,
- réalise l'aménagement intérieur des avions d'affaires Falcon selon les exigences de ses clients,
- assure la maîtrise de sa *supply chain*,
- met en place les matériels de rechange et de maintenance qui garantissent aux clients le meilleur service,
- assure la disponibilité opérationnelle des avions.

Ces activités s'appuient sur une large *supply chain* à forte composante nationale, impliquant un impact économique et social significatif à l'échelon territorial.

PME-ETI

Dans un contexte de crise économique, Dassault Aviation :

- participe, sous l'égide du GIFAS, au suivi des actions mises en œuvre dans le cadre de la « Charte d'engagement sur les relations clients et fournisseurs au sein de la filière aéronautique française »,
- poursuit les mesures d'accompagnement vis-à-vis de ses fournisseurs en portant une attention particulière aux aspects financiers, tels que la réduction des délais de paiement.

Depuis plusieurs décennies, le Groupe Dassault Aviation accompagne un large réseau de sociétés du monde aéronautique et contribue à faire évoluer de nombreuses PME. La nature même des produits de Dassault Aviation et des services associés entraîne une relation sur le long terme avec ses fournisseurs.

La participation active aux instances professionnelles, telles que le GIFAS, permet à Dassault Aviation d'accompagner les PME-ETI de la *supply chain* aéronautique française dans leurs projets d'amélioration de la compétitivité, de réduction de leur empreinte environnementale...

Dassault Aviation est signataire de la convention d'adhésion au Pacte Défense PME avec le ministère des Armées, affirmant ainsi son attachement à faire progresser les PME-ETI françaises du secteur de la Défense ainsi qu'à renforcer les bonnes pratiques commerciales.

Dans les pays en prospection, Dassault Aviation implique des PME-ETI dans le cadre des coopérations et des offsets.



Politique d'achats

La politique Achats de Dassault Aviation vise notamment à sécuriser sa *supply chain* en renforçant l'évaluation structurelle des fournisseurs. Cette évaluation est réalisée lors du référencement ou du suivi d'un fournisseur afin de s'assurer du maintien de sa conformité au référentiel. La prise en compte des risques structurels est aujourd'hui inscrite dans la politique Achats.

La procédure d'agrément des fournisseurs existe depuis 2007. Elle a fait l'objet d'évolutions pour intégrer les dispositions relatives aux lois « Sapin 2 » et « Devoir de vigilance ».

Pour permettre le référencement d'un fournisseur, une évaluation structurelle comporte quatre volets :

- santé financière,
- sécurité / conformité / anticorruption,
- Hygiène Sécurité Environnement,
- Droits Humains et Libertés Fondamentales.

Le suivi fournisseurs, qui prend en compte ces mêmes thématiques, est effectué régulièrement par campagnes semestrielles, ou lorsqu'un événement significatif se produit.

À ce titre, Dassault Aviation a réalisé près de 500 analyses structurelles intégrant 100% des nouveaux fournisseurs référencés au cours de l'exercice 2022.

Le travail collaboratif avec les fournisseurs s'appuie sur le déploiement de la plateforme numérique « BoostAeroSpace/Air Supply », standard de notre industrie aéronautique. Dassault Aviation renforce cette démarche dans le cadre des engagements du plan de relance et de la Charte Fournisseurs.

Dassault Aviation porte une attention toute particulière au pilotage et à la performance de sa *supply chain* notamment au travers du comité *supply chain*, constitué des plus hautes instances de la Société (directeurs généraux des Achats, de la Qualité Totale et des Opérations Industrielles), qui définit la stratégie dans ce domaine.

Volume des achats

En 2022, les engagements de commandes du Groupe Dassault Aviation sont de l'ordre de 4,8 milliards d'euros.

Le pourcentage d'achats en France est de près de 72%.

4.8.4. Rayonnement territorial

Le Groupe Dassault Aviation a une implantation territoriale française et internationale significative :

- Dassault Aviation : neuf sites en France,
- Dassault Falcon Service : deux sites en France,
- Sogitec : deux sites en France,
- Dassault Falcon Jet et ses filiales : cinq sites, quatre aux États-Unis et un au Brésil,
- Dassault Aviation Business Services : quatre sites en Europe,
- ExecuJet MRO Services : neuf sites principaux, un en Afrique du Sud, deux en Belgique, un en Malaisie, un aux Émirats Arabes Unis et quatre en Australie / Nouvelle Zélande,
- Dassault Reliance Aerospace Limited : un site en Inde.

Les filiales de maintenance Falcon possèdent également quelques détachements techniques internationaux qui ne sont pas mentionnés dans les implantations, leur taille ne le justifiant pas.

Toutes ces entités s'appuient sur un grand nombre de fournisseurs qui contribuent à l'activité économique des territoires.

Dassault Aviation est certifié Opérateur Économique Agréé.

Le Groupe participe activement aux instances territoriales, à des pôles de compétitivité et à des organismes professionnels régionaux :

- en France : Chambres de Commerce et d'Industrie, conseils économiques et sociaux territoriaux, comités d'Environnement, Aerospace Valley, SAFE en Provence-Alpes-Côte d'Azur, BAAS, Aérocampus, campus de l'ESTIA, Agence de Développement et de l'Innovation (ADI), Alpha route des lasers (Alpha RLH), Bordeaux Technowest, PDIE et AEROTEAM en région Nouvelle Aquitaine, et Astech en Ile-de-France,
- aux États-Unis : Little Rock Regional Chamber of Commerce, State of Arkansas Work-force Development, Delaware River Administration, Agences de développement de l'Arkansas, du Delaware, du New Jersey (Economic Advisory Committee).

Pour mémoire, Dassault Aviation met en œuvre un protocole d'accord pour l'industrialisation de la fabrication additive appliquée à l'aéronautique (protocole signé le 5 novembre 2018 avec la région Auvergne-Rhône-Alpes en France). Le projet Aéroprint est une dynamique d'excellence. Tous les acteurs publics et privés d'Auvergne-Rhône-Alpes unissent leur expertise et leur savoir-faire pour créer, avec le soutien de la région, une filière de référence dans la fabrication additive.

4.8.5. Insertion, humanitaire et culture

Au travers de conventions de mécénat et d'actions caritatives, le Groupe Dassault Aviation a soutenu en 2022 de nombreuses associations telles que : Hanvol, Elles bougent, la Fondation des Œuvres Sociales de l'Air, l'Association pour le Développement des Œuvres Sociales de la Marine, Aviation Sans Frontières, Rêves de Gosses (permettant d'offrir le baptême de l'air à des enfants handicapés), la Course du Cœur (pour le don d'organes), l'Ordre de la Libération, la Fondation des Ailes de France, l'École d'Enseignement Technique de l'Armée de l'Air et de l'Espace, l'Association des Anciens de l'École Navale, le Musée de la Marine, Cultivate Women in Business, Women in Aviation, Habitat for Humanity, Arkansas Food Bank, American Red Cross, Muscular Dystrophy Association.

4.8.6. Devoir de Vigilance

Par sa Charte d'Éthique et son adhésion au Pacte Mondial de l'ONU en 2003, Dassault Aviation a affirmé très tôt son engagement dans ce domaine.

Un dispositif d'évaluation des risques au niveau du Groupe (cf. § 3.3 Procédures de gestion des risques) permet d'identifier les principaux risques et de gérer leurs potentielles conséquences pour la Société et ses parties prenantes.

En complément de ce dispositif, un plan de vigilance a été défini en 2017 sur l'ensemble du Groupe pour évaluer les risques d'atteintes graves à l'environnement, la santé-sécurité au travail, les droits humains et libertés fondamentales. Ce plan couvre les fournisseurs avec lesquels une relation commerciale est établie.

Dispositif général

Par son organisation et ses processus internes (Ressources Humaines, HSE, Éthique et conformité...), Dassault Aviation prend en compte les risques générés par ses activités et ses services sur le périmètre du devoir de vigilance.

Les risques d'atteintes graves liés directement aux activités du Groupe sont traités par le Comité des Risques Société.

Un dispositif d'évaluation et de surveillance des sous-traitants de production, étendu à l'Europe et à l'Inde en 2019, couvrant les risques environnement et santé-sécurité au travail est également en place. Depuis sa mise en place, 250 sous-traitants de production ont été évalués, permettant d'en identifier 34 à risque qui ont fait l'objet d'un audit de surveillance avec sensibilisation.

Les filiales du réseau de stations-services ont également été évaluées dans ce cadre.

Dispositif complémentaire spécifique à la loi Devoir de Vigilance

Un plan de vigilance complémentaire, conforme aux exigences de la loi n° 2017-399 du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance, est en place pour traiter la *supply chain* du Groupe et identifier les fournisseurs à risque potentiel.

Les principales composantes de ce plan de vigilance sont :

- une cartographie des risques par pays prenant en compte les critères environnementaux, de droits et libertés du travail, et de santé, sécurité et conditions de travail. Elle s'appuie sur des indicateurs mondiaux publiés périodiquement par des organisations spécialisées (Université de Yale, UNICEF, OIT...),
- une cartographie des risques par activité (industrielle, tertiaire, complétion, infrastructure...),
- une évaluation des risques par fournisseur intégrée dans le processus d'agrément et de suivi qui s'appuie sur les questionnaires standardisés de l'International Aerospace Environmental Group (IAEG), du Groupement des Industries Françaises de l'Aéronautique et du Spatial (GIFAS) et des questionnaires spécifiques à l'entreprise.
- un mécanisme d'évaluation in situ pouvant conduire à un audit filiale ou fournisseur à risque fort,
- un mécanisme de signalement interne des situations à risque potentiel détectées chez les fournisseurs, complétant la possibilité pour toute personne extérieure à la Société d'utiliser un des moyens de communication existants pour transmettre ses éventuels signalements. Il est intégré au mécanisme lanceur d'alerte Société,
- une commission « vigilance » de traitement des alertes consolidées.

Ce plan de vigilance a été déployé dans les principales filiales : Dassault Falcon Service, Sogitec et Dassault Falcon Jet.

Thèmes		Performance Groupe		
		Objectif	2022	2021
Anticiper les risques fournisseurs, notamment pour les activités sous-traitées	Nombre de fournisseurs traités	Tous fournisseurs en cours d'agrément ou de suivi	533 (100%)	594 (100%)
	% de fournisseurs présentant une localisation ou une activité à risques	-	20%	22%
	% d'avancement des évaluations de sous-traitants de production à risque	100%	87,5%	93,2%
	% de fournisseurs à avis défavorable	-	0,6%	1%
Anticiper les risques fournisseurs des filiales	Nombre de fournisseurs traités par les filiales	-	240	1782

Depuis la mise en place du dispositif en 2018, le Groupe n'a détecté aucun fournisseur à risque fort immédiat. Néanmoins, parmi les évaluations effectuées, quelques fournisseurs présentaient des faiblesses dans un des domaines d'évaluation. Placés sous surveillance, ceux-ci font l'objet d'une action proportionnée au risque identifié, telle que des audits in situ (5 audits en 2022).

En parallèle, une campagne de sensibilisation des acheteurs aux enjeux RSE a été menée afin de renforcer leurs rôles dans la maîtrise des risques. Ce module, qui s'intègre dans le parcours de formation Achat, a permis de sensibiliser 121 acheteurs depuis 2021.



La Direction Générale de la Qualité Totale coordonne le plan de vigilance et s'assure du bon fonctionnement comme de l'efficacité du dispositif en place. À ce titre, un audit a été mené en 2021 par la Direction de l'Audit Interne et des Risques de Dassault Aviation sur la conformité de la Société Mère à la loi n°2017-399 du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance.

Minerais de zones de conflit (étain, tungstène, tantale et or)

Bien que Dassault Aviation ne s'approvisionne pas directement en minerais, la Société se montre particulièrement vigilante sur l'origine de certains minerais (comme l'étain, le tungstène, le tantale et l'or) utilisés dans ses produits en cohérence de la réglementation américaine issue du Dodd Frank Act, et du règlement européen 2017/821.

Afin d'assurer la transmission des informations vers ses clients, Dassault Aviation a mis en place une organisation pour récupérer auprès de sa *supply chain* des informations sur la provenance de ces minerais. Cette thématique est intégrée dans le questionnaire d'évaluation des fournisseurs lors de la phase de référencement. De plus, une collecte spécifique des CMRT (Conflict Minerals Reporting Template) est menée annuellement depuis 2020 principalement auprès des fournisseurs d'électroniques susceptibles d'utiliser ces minerais dans la fabrication de leurs composants (369 fournisseurs interrogés).

En complément, nous avons collecté également des informations sur d'autres minerais controversés (cobalt, mica) au travers des EMRT (Extended Minerals Reporting Template) ou CRT (Cobalt Reporting Template).

En 2022, nous avons reçu 392 signalements fournisseurs (271 CMRT et 121 EMRT ou CRT). Pour 2023, l'objectif est de systématiser la collecte d'information sur le cobalt et d'étendre le panel de fournisseurs ciblés.

4.8.7. Le respect des Droits humains

Le Groupe traite les risques liés au respect des droits humains et s'engage en faveur du respect de ces Droits au travers de sa Charte d'éthique, de son organisation interne, et de son plan de vigilance qui détaille les mesures mises en place pour prévenir et atténuer les risques relatifs aux Droits humains, dans le respect des conventions internationales et de la loi sur le devoir de vigilance du 27 mars 2017.

Le Groupe Dassault Aviation, dont les principales implantations se situent en France et aux États-Unis, s'engage à respecter l'ensemble des lois et des réglementations nationales et internationales relatives aux Droits humains, notamment en matière de santé et sécurité des salariés et de non-discrimination au travail. Il agit en conformité avec la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme, les textes de l'OCDE et de l'Organisation Internationale du Travail relatifs aux Droits humains.

Dassault Aviation a adhéré en 2003 au Pacte Mondial de l'ONU et en a adopté les 10 principes, dont celui dédié au respect des Droits humains.

Le Groupe Dassault Aviation dispose d'une Charte d'Éthique Groupe qui reprend ces engagements. Cette Charte est disponible sur le site internet et sur le réseau intranet de Dassault Aviation ; elle est diffusée systématiquement aux nouveaux embauchés.

Cette Charte porte en outre une attention particulière au respect des Droits humains et des droits fondamentaux du travail, ainsi qu'à la bonne application des principes essentiels :

- la non-discrimination aux motifs des origines, des mœurs, du sexe, de l'orientation sexuelle, des handicaps, des opinions politiques ou religieuses, de l'appartenance syndicale,
- le respect de l'individu et de sa vie privée,
- le maintien d'un cadre et de conditions de travail sûrs (cf. § 4.6.).

Dans le cadre de nos Conditions Générales d'Achat, nos fournisseurs et prestataires s'engagent à respecter notre Charte Éthique dans l'exécution des commandes.

Dans le cadre de notre politique Achats et de la sécurisation de notre *supply chain*, la procédure d'évaluation des fournisseurs et sous-traitants intègre depuis 2017 des paramètres d'évaluation du respect des Droits humains. Ceux-ci sont évalués dans le cadre d'un questionnaire renseigné dont les réponses déterminent

l'entrée ou non en relation commerciale avec Dassault Aviation.

Enfin, la Direction de l'Éthique et de la Conformité, assure le traitement de tout signalement de faits portant atteinte à la loi et aux conventions internationales en matière de Droits humains, dans le cadre de son dispositif d'alerte interne.

4.8.8. Prévenir les risques de corruption et affirmer notre éthique des affaires

Le Groupe traite les risques de corruption et prend les mesures aptes à prévenir et à détecter, en France comme à l'étranger, les faits de corruption ou de trafic d'influence, conformément à la loi 2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique.

Dassault Aviation a fait le choix de confier à un organe indépendant rattaché au seul président-directeur général auquel elle rend directement compte, la Direction de l'Éthique et de la Conformité, la mise en œuvre et contrôle du dispositif anticorruption. Au sein du Groupe Dassault Aviation et de ses filiales, cette direction assure la conformité de la Société aux obligations légales et réglementaires.

Une éthique des affaires rigoureuse

Le Groupe Dassault Aviation affirme, par sa Charte d'Éthique, les valeurs qui fédèrent l'action de ses collaborateurs. Cette charte fixe également le code de conduite que le Groupe applique avec ses clients, ses partenaires, ses fournisseurs et ses sous-traitants. Un code anticorruption et un guide anticorruption présentant des situations concrètes aux salariés sont venus compléter ce dispositif.

Observant une éthique rigoureuse, le Groupe s'engage à agir dans le respect de la Convention de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE), de la Convention des Nations Unies et des lois nationales.

De plus, Dassault Aviation est signataire de nombreux engagements internationaux sur la prévention de la corruption (Pacte Mondial, Common Industry Standards, Global Principles) et est membre de plusieurs associations et forums sur la conduite éthique des affaires et la responsabilité d'entreprise aux niveaux national, européen et international (voir site web www.dassault-aviation.com, rubrique éthique). Dassault Aviation est membre de l'IFBEC (International Forum on Business Ethical Conduct) et a adhéré aux standards de l'ASD (AeroSpace and Defence Industries Association of Europe) dans la perspective de maintenir son dispositif de lutte anticorruption au meilleur niveau.

Une politique de formation de l'ensemble des personnels

La Direction de l'Éthique et de la Conformité organise des formations spécifiques pour les cadres et les personnels les plus exposés aux risques de corruption et de trafic d'influence. Ces formations ont pour but de donner aux personnels concernés les éléments essentiels de détection des situations à risque ainsi que la nécessaire vigilance et comportements à adopter face à de telles situations

En 2022, année post covid, la Direction de l'Éthique et de la Conformité s'est engagée dans un plan ambitieux de formation qui a conduit à former 770 personnels cette année.

Le contenu de chaque formation est fixé de concert entre la Direction de l'Éthique et de la Conformité, la Direction concernée. Un cabinet d'avocats spécialisé a été requis pour les publics les plus exposés. Ces formations doivent permettre l'acquisition des principes fondamentaux de la loi Sapin 2 à partir de situations concrètes. Outre les formations plus longues à destination des fonctions ciblées à risque selon la cartographie des risques anticorruption, la Direction de l'Éthique et de la Conformité organise des sessions de sensibilisation pour les personnels moins exposés. Ces sessions de sensibilisation permettent de toucher un plus grand nombre de collaborateurs sur les problématiques de l'anticorruption.

Depuis 2018, 1638 collaborateurs exposés aux risques de corruption ont été formés ou sensibilisés aux principes fondamentaux de la loi Sapin 2 et à la lutte contre la corruption. Afin d'étendre la prévention aux risques de corruption, un E Learning pédagogique destiné à tous les salariés est en cours de préparation pour un déploiement en 2023.

Un dispositif de conformité robuste

Le Groupe Dassault Aviation a mis en place, depuis de nombreuses années, des procédures internes strictes de prévention de la corruption garantissant l'intégrité, l'éthique des affaires et la réputation du Groupe dans ses relations industrielles et commerciales.

Dans le cadre de la loi du 9 décembre 2016, dite Sapin 2 relative à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique, le Groupe Dassault Aviation a complété et renforcé son dispositif de prévention et de détection de la corruption et du trafic d'influence, tant au niveau de la Société Mère que de ses filiales, sous l'impulsion du Président-Directeur Général qui prône une politique de tolérance zéro.

La Direction de l'Éthique et de la Conformité est chargée de la mise en œuvre et du contrôle des procédures relatives à la lutte contre la corruption et le trafic d'influence. Des cartographies des risques de lutte contre la corruption et le trafic d'influence ont ainsi été élaborées et déployées au sein du Groupe en concertation avec les différentes unités opérationnelles et sont régulièrement mises à jour. Ces cartographies des risques sont destinées à identifier, analyser et hiérarchiser les risques d'exposition à la corruption et au trafic d'influence du Groupe, en prenant en compte les processus internes, les facteurs de risque, la nature des activités, civiles et militaires et les zones géographiques dans lesquelles l'entreprise déploie son activité. Ces cartographies servent de base à la politique de conformité menée par le Groupe ; elles ont conduit le Groupe Dassault Aviation à renforcer les procédures existantes de lutte contre la corruption.

Un Code Anticorruption, dédié spécifiquement à la prévention et à la lutte contre la corruption, est en place, en complément de la Charte d'Éthique, dans le Groupe Dassault Aviation. Ce Code définit et illustre les différents types de comportements des collaborateurs à proscrire comme étant susceptibles de caractériser des faits de corruption ou de trafic d'influence. Il est intégré aux règlements intérieurs des différents sites de Dassault Aviation. Toute violation est donc susceptible de sanction. Le Code Anticorruption est complété par un Guide Anticorruption constitué d'exemples pratiques et de mises en situation.

Depuis la loi « Lanceur d'Alerte » du 21 mars 2022, la Procédure d'Alerte Interne permettant aux employés et aux collaborateurs extérieurs et occasionnels de signaler tout manquement aux règles éthiques et au code anticorruption a été étendue au signalement de tout crime ou délit, et notamment au respect des droits humains. La Direction de l'Éthique et de la Conformité est chargée de recevoir et de traiter les alertes internes ; à cet effet, une adresse mail dédiée pourvue d'un système de cryptage garantissant la confidentialité est accessible à tous les collaborateurs. Au cours de l'exercice 2022, aucun fait de corruption ou de trafic d'influence n'a été porté à la connaissance de la Direction de l'Éthique et de la Conformité.

Les procédures d'évaluation de la situation des clients, des fournisseurs et sous-traitants et des consultants au regard de la cartographie des risques ont été renforcées. Des comités ad-hoc ont pour mission de procéder aux différentes étapes conduisant à l'entrée en relation commerciale avec ceux-ci afin de garantir leur conformité avec l'éthique des affaires du Groupe Dassault Aviation.

Des procédures spécifiques de contrôles comptables, internes et externes, destinées à s'assurer que les livres, les registres et les comptes ne masquent pas des faits de corruption ou de trafic d'influence sont déployées au sein de la Direction Financière, renforçant ainsi les procédures existantes assurées par la Direction de l'Éthique et de la Conformité.

Tout au long de l'exercice 2022, la Direction de l'Éthique et de la Conformité a mené des missions de suivi et de contrôle des procédures d'évaluation des fournisseurs et sous-traitants de premier rang, des clients avions civils et des consultants et des procédures comptables en liaison avec la Direction Financière. Ces missions de suivi ont permis de constater que les procédures d'évaluation intégrant la problématique Sapin 2 sont bien mises en place et fonctionnelles.

Le programme de conformité ainsi déployé par Dassault Aviation et ses filiales démontre la volonté de lutter efficacement contre la corruption et le trafic d'influence.

Une rubrique dédiée à la Direction de l'Éthique et de la Conformité est accessible sur le site intranet de la Société Mère. Cette rubrique présente la politique Société en matière d'éthique des affaires, les points de contact de la Direction de l'Éthique et de la Conformité, ainsi que les documents de référence (en français et en anglais), dont le Code Anticorruption, le Guide Anticorruption et la Procédure d'Alerte Interne.

Une rubrique dédiée à l'éthique et la conformité est également accessible sur le site internet du Groupe.

4.8.9. Lutte contre l'évasion fiscale

Le Groupe Dassault Aviation respecte la réglementation fiscale en vigueur et, à ce titre, acquitte ses impôts et ses taxes dans les pays où elle exerce son activité industrielle.

4.9. Se conformer à la réglementation tant européenne, nationale, que locale

Contribution aux ODD



Les principales entités du Groupe sont dotées de systèmes de veille réglementaire permettant d'identifier ou d'anticiper les exigences applicables à leurs activités et de mener les actions de mise en conformité lorsque cela est nécessaire.

L'année 2022 a notamment été marquée par la parution et les projets de plusieurs dispositifs réglementaires majeurs en lien avec le changement climatique et la durabilité :

- actes délégués relatifs au volet climatique de la taxonomie environnementale européenne,
- projet de directive CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive),
- paquet législatif « Fit for 55 »,
- projet de nouvelle directive européenne sur le Devoir de Vigilance et la responsabilité des entreprises (Corporate Sustainability Due Diligence Directive) ...

En complément des systèmes de veille réglementaire mis en place, Dassault Aviation participe aux activités, études et travaux menés par les organismes de la filière aéronautique. Ces participations permettent au Groupe d'anticiper les réglementations applicables à ses activités.

5. DASSAULT AVIATION, SOCIÉTÉ MÈRE

5.1. Activités

Les activités de Dassault Aviation, Société Mère, notamment en matière d'évolution des programmes, de Recherche et Développement et de production, vous ont été présentées dans le cadre des activités du Groupe.

5.2. Résultats

5.2.1. Prises de commandes

Les **prises de commandes de 2022** de la Société Mère sont de **17 860 millions d'euros** contre 11 074 millions d'euros en 2021. La part des prises de commandes à l'Export est de 90%.

Leur évolution est la suivante, en **millions d'euros** :

	2022	2021	2020
Défense	15 377	8 955	1 536
<i>Export</i>	13 855	6 109	278
<i>France</i>	1 522	2 846	1 258
Falcon	2 483	2 119	1 369
Total	17 860	11 074	2 905
% Export	90%	73%	33%

Les prises de commandes sont constituées intégralement de commandes fermes.

Programmes Défense

Les **prises de commandes Défense 2022** s'élèvent à **15 377 millions d'euros** contre 8 955 millions d'euros en 2021.

La **part Défense Export** s'élève à **13 855 millions d'euros** en 2022 contre 6 109 millions d'euros en 2021. Ce montant historique s'explique par les 92 Rafale commandés en 2022 : 80 Rafale pour les Émirats Arabes Unis, 6 pour la Grèce et 6 pour l'Indonésie. En 2021, nous avons enregistré les commandes pour l'Égypte de 30 Rafale + 1 avion supplémentaire qui complétaient la commande initiale de 2015, pour la Grèce de 6 Rafale neufs et 12 Rafale d'occasion (rachetés auprès de l'Armée de l'Air et de l'Espace française) et pour la Croatie, un contrat de soutien suite à son acquisition de 12 Rafale d'occasion directement auprès de la France.

La **part Défense France** s'établit à **1 522 millions d'euros** en 2022 contre 2 846 millions d'euros en 2021. Nous avons notamment enregistré la commande liée à la phase 1B du démonstrateur du SCAF. En 2021, il avait été enregistré notamment la commande de 12 Rafale et le contrat « Balzac » de Maintien en Condition Opérationnelle (MCO) des Mirage 2000 (hors moteurs) pour 14 ans.

Programmes Falcon

En 2022, **63 commandes de Falcon** (nettes d'avions russes annulés) ont été enregistrées, contre 49 en 2021. Les prises de commandes représentent **2 483 millions d'euros** contre 2 119 millions d'euros en 2021. Cette augmentation des commandes a été portée par la reprise du marché des avions d'affaires.



5.2.2. Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2022 s'élève à **6 305 millions d'euros**, contre 6 358 millions d'euros en 2021.

Leur évolution est la suivante, en **millions d'euros** :

	2022	2021	2020
Défense	4 778	5 042	3 146
Export	3 607	4 369	2 638
France	1 171	673	508
Falcon	1 527	1 316	1 671
Total	6 305	6 358	4 817
% Export	81%	88%	88%

Programmes Défense

14 Rafale (13 Export et 1 France) ont été livrés. 25 Rafale Export ont été livrés en 2021.

Le **chiffre d'affaires Défense** 2022 s'élève à **4 778 millions d'euros** contre 5 042 millions d'euros en 2021.

La **part Défense Export** s'élève à **3 607 millions d'euros** contre 4 369 millions d'euros en 2021. Cette diminution s'explique notamment par la livraison de 13 Rafale Export, alors qu'en 2021, 25 Rafale Export avaient été livrés.

La **part Défense France** s'élève à **1 171 millions d'euros** contre 673 millions d'euros en 2021. Le chiffre d'affaires Défense France 2022 comprend notamment la livraison d'un Rafale après 4 années d'interruption, à la demande de l'État pour des raisons budgétaires, la rénovation mi-vie des Mirage 2000D, les prestations de MCO (Rafale au titre du contrat Ravel, Mirage 2000 au titre du contrat Balzac, et ATL2 au titre du contrat Ocean) et le soutien des autres avions en service.

Programmes Falcon

33 Falcon ont été livrés en 2022, contre 29 livraisons en 2021.

Le **chiffre d'affaires Falcon** 2022 s'élève à **1 527 millions d'euros** contre 1 316 millions d'euros en 2021. Cette augmentation s'explique principalement par le nombre de Falcon livrés (33 vs. 29).

5.2.3. Carnet de commandes

Le **carnet de commandes** de la Société Mère au 31 décembre 2022 est de **31 237 millions d'euros** contre 19 482 millions d'euros au 31 décembre 2021.

Au 31 décembre	2022	2021	2020
Défense	27 222	16 623	12 711
Défense Export	19 519	9 271	7 531
Défense France	7 703	7 352	5 180
Falcon	4 015	2 859	2 032
Total carnet de commandes	31 237	19 482	14 743
% Export	71%	57%	58%

Le carnet de commandes au 31 décembre 2022 est composé comme suit :

- **Défense Export : 19 519 millions d'euros** contre 9 271 millions d'euros au 31 décembre 2021. Ce montant comprend principalement 125 Rafale neufs et 6 Rafale d'occasion contre 46 Rafale neufs et 6 Rafale d'occasion au 31 décembre 2021,
- **Défense France : 7 703 millions d'euros** contre 7 352 millions d'euros au 31 décembre 2021. Ce montant comprend en particulier 39 Rafale (vs. 40 à fin décembre 2021), les contrats de MCO Rafale (Ravel), M2000 (Balzac), ATL2 (Ocean), le standard F4 du Rafale et la commande de la phase 1B du démonstrateur du SCAF.
- **Falcon** (y compris les avions de missions Albatros et Archange) : **4 015 millions d'euros** contre 2 859 millions d'euros au 31 décembre 2021. Il comprend notamment 84 Falcon contre 54 à fin décembre 2021.

5.2.4. Résultat net

Le bénéfice net 2022 s'élève à **540 millions d'euros** contre 364 millions d'euros en 2021.

Le personnel recevra en 2023, au titre de la participation et de l'intéressement liés au résultat 2022, 168 millions d'euros, dont :

- participation : 148 millions d'euros,
- intéressement : 20 millions d'euros.

Ces sommes représentent 30% des salaires 2022. L'application de la formule légale de participation obligatoire aurait conduit à un versement au titre de l'année 2022 de 30 millions d'euros.

5.2.5. Affectation du résultat

Si vous approuvez les comptes de l'exercice 2022, nous vous proposons d'affecter le bénéfice net de l'exercice, soit 540 142 424,46 euros, augmenté du report à nouveau des exercices antérieurs, soit 3 182 626 036,94 euros, diminué des dividendes portés par les actions qui ne sont pas auto-détenues^(*) au solde de report à nouveau.

(*) Le montant des dividendes qui, conformément aux dispositions du 4^{ème} alinéa de l'art. L. 225-210 du Code de Commerce, ne peut être versé aux actions auto-détenues par la Société, sera réaffecté au compte Report à nouveau.

5.2.6. Tableau des résultats

Le tableau des résultats de Dassault Aviation au cours des cinq derniers exercices figure dans les annexes aux comptes annuels (note 32).

5.2.7. Intégration fiscale

Notre Société a opté pour le régime d'intégration fiscale en 1999. Depuis le 1^{er} janvier 2012, le périmètre du groupe d'intégration fiscale comprend Dassault Aviation, Dassault Aéro Service et Dassault Aviation Participations. Une convention d'intégration fiscale, renouvelable tacitement par période de cinq exercices, a été signée avec ces sociétés.

5.3. Gestion des risques

Les risques et incertitudes auxquels la Société est confrontée sont les mêmes que ceux exposés sur le Groupe au paragraphe 2 « facteurs de risques » ci-dessus, la Société Mère y ayant un poids prépondérant dans le périmètre de consolidation.

5.4. Délais de paiement

En application de la loi, Dassault Aviation a mis en place les procédures nécessaires pour assurer le paiement de ses fournisseurs à 45 jours fin de mois. La composition des factures fournisseurs reçues non réglées à la date de clôture dont le terme est échu est la suivante, en millions d'euros HT :

Tranches de retard de paiement	1 à 30 j	31 à 60 j	61 à 90 j	91 j et plus	Total
Nb factures concernées	2704 (*)				
Montant total des factures concernées HT	13,7	9			22,7
% du montant total des achats HT de l'exercice	0,27%	0,18%			0,45%

(*) 4 808 factures pour 36 millions d'euros exclues car relatives à des litiges

Délais de paiement contractuels : 45 jours fin de mois

La composition au 31 décembre 2022 des factures émises non réglées à la date de clôture dont le terme est échu est la suivante, en millions d'euros HT :

Tranches de retard de paiement	1 à 30 j	31 à 60 j	61 à 90 j	91 j et plus	Total
Nb factures concernées	8 178				
Montant total des factures concernées HT	336,9	41	36,4	130,7	545
% du chiffre d'affaires HT de l'exercice	5,34%	0,65%	0,58%	2,07%	8,64%

Délais de paiement définis dans les Conditions Générales de Vente

5.5. Information des actionnaires

5.5.1. Structure du capital

Au 31 décembre 2022, le capital social de la Société s'élève à 66 789 624 euros. Il est divisé en 83 487 030 actions d'une valeur nominale de 0,80 euro chacune. Elles sont cotées sur le Marché réglementé « Euronext Paris » - Compartiment A - Code ISIN (International Securities Identification Numbers) : FR0014004L86. Elles sont éligibles au Service à Règlement Différé (SRD). Suite à l'augmentation de son flottant, Dassault Aviation a intégré, en 2016, les indices boursiers suivants : Sociétés des Bourses Françaises 120 (SBF 120) et le Morgan Stanley Capital International World (MSCI World).

Au 31 décembre 2022, l'actionnariat de Dassault Aviation est le suivant :

Actionnaires	Nombre d'actions	%	Droits de vote exerçables ⁽²⁾	%
GIMD	51 960 760	62,24%	103 921 520	77,05%
Flottant	22 561 478	27,02%	22 672 236	16,81%
Airbus SE	8 275 290	9,91%	8 275 290	6,14%
Auto-détention ⁽¹⁾	689 502	0,83%	0	0,00%
TOTAL	83 487 030	100,00%	134 869 046	100,00%

⁽¹⁾ actions inscrites en compte « nominatif pur », privées de droits de vote.

⁽²⁾ en application de la loi « Florange » et à défaut de dispositions contraires des statuts de Dassault Aviation, les actions détenues depuis plus de deux ans au nominatif bénéficient d'un droit de vote double.

5.5.2. Informations sur le capital, l'actionnariat et les droits de vote

Les principales participations directes ou indirectes dans le capital de la Société dont elle a connaissance en vertu des articles L. 233-7 et L. 233-12 du Code de Commerce sont celles mentionnées dans le tableau ci-dessus.

Au 31 décembre 2022, 23 257 actions (soit 0,03% du capital) étaient détenues par l'un des Fonds Commun de Placement d'Entreprise dont les membres sont des salariés ou d'anciens salariés de la Société.

En application de la loi n° 2014-384 du 29 mars 2014 « visant à reconquérir l'économie réelle » et depuis le 3 avril 2016, les actions, émises par la Société, inscrites en compte nominatif depuis plus de deux ans bénéficient d'un droit de vote double.

La Société n'a émis aucun titre qui ne soit représentatif de son capital actuel.

La Société n'a pas mis en place de plan d'options d'achat ni de souscription d'actions en 2022.

L'Assemblée Générale du 11 mai 2021 a autorisé le Conseil d'administration à procéder en une ou plusieurs fois à des attributions gratuites d'actions existantes de la Société (au profit des membres du personnel de la Société ou de certaines catégories d'entre eux qu'il déterminera parmi les salariés, et au profit des mandataires sociaux éligibles de la Société).

Cette autorisation est valable pour une durée de 38 mois à compter de ladite Assemblée Générale et porte sur un nombre maximum de 278 000 actions ⁽¹⁾ représentant 0,33% du capital au 11 mai 2021. Elle prévoit que le Conseil d'administration détermine l'identité des bénéficiaires des attributions ainsi que les conditions et, le cas échéant, les critères d'attribution des actions ainsi que la durée de la période d'acquisition et de conservation desdites actions.

⁽¹⁾ *proforma, après division par 10 de la valeur nominale de l'action*

En application de cette autorisation (cf. Tableau 6 du Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise), le Conseil d'administration du 3 mars 2022 a décidé d'attribuer 20 000 actions de performance au Président-Directeur Général et 14 500 actions de performance au Directeur Général Délégué.

L'acquisition desdites actions (entre 0% et 112%) est soumise à la satisfaction des critères de performance suivants :

- niveau de marge opérationnelle Groupe ajustée,
- appréciation qualitative de la performance individuelle.

Par ailleurs, ce même Conseil d'administration a déterminé les autres conditions suivantes :

- une période d'acquisition d'un an, expirant le 2 mars 2023 (soir),
- la présence à l'effectif à l'issue de la période d'acquisition,
- une période de conservation d'un an, débutant le 3 mars 2023 et expirant le 2 mars 2024,



- à compter du 3 mars 2024, la conservation de 20% de ces actions pendant la durée du mandat social des bénéficiaires.

L'Assemblée Générale des actionnaires n'a pas consenti de délégation de compétence ou de pouvoir au Conseil d'administration en matière d'augmentation de capital.

Il existe depuis l'Assemblée Générale du 20 mai 2015 une obligation statutaire d'information en matière de franchissement de seuil de participation, à la hausse comme à la baisse, pour toute détention d'une fraction égale ou supérieure à 1% du capital et des droits de vote de la Société et à tout multiple de ce pourcentage.

Les statuts de la Société ne comportent aucune restriction à l'exercice des droits de vote et aux transferts d'actions.

Aucun actionnaire ne bénéficie de droit de contrôle spécial. Notamment, il n'existe pas de système d'actionnariat du personnel lui permettant un contrôle particulier.

5.5.3. Opérations sur titres par les dirigeants

Les opérations sur titres réalisées en 2022 par les dirigeants ont consisté en l'acquisition de leurs actions de performance le 4 mars 2022 (cf. Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise).

Aucune autre opération d'acquisition ou de cession d'actions Dassault Aviation par les dirigeants n'est intervenue. Ces opérations, lorsqu'elles interviennent, doivent obligatoirement être déclarées à l'AMF et à la Société, en vertu des dispositions de l'article L. 621-18-2 du Code Monétaire et Financier et des articles 223-22-A et suivants du Règlement Général de l'AMF.

5.5.4. Accords entre actionnaires

Il n'existe pas de pacte d'actionnaires entre le Groupe Industriel Marcel Dassault (GIMD) et Airbus SE. En revanche, il existe les deux conventions suivantes :

a) Convention entre l'État, Airbus SE et Airbus SAS :

en application de l'article L. 233-11 du Code de Commerce, la Société a été informée par le Commissaire aux participations de l'État, qu'il a conclu, le 21 juin 2013, un pacte d'actionnaires avec Airbus SE et Airbus SAS, constitutif d'une action de concert vis-à-vis de Dassault Aviation. Ce pacte prévoit :

- l'exercice par Airbus de ses droits de vote en Assemblée Générale après concertation avec l'État,
- le droit de premier refus et le droit de première offre au bénéfice de l'État dans le cas où Airbus envisagerait de céder tout ou partie de ses actions dans le capital de Dassault Aviation.

Airbus SE, également adhérente au pacte, est tenue par ces engagements.

b) Convention entre l'État et GIMD :

en application de l'article L. 233-11 du Code de commerce, la Société a été informée par GIMD que l'État a conclu le 28 novembre 2014 avec GIMD une convention, entrée en vigueur le 2 décembre 2014. Elle a pour objet de conférer à l'État un droit de préemption en cas de transfert d'actions Dassault Aviation par GIMD lui faisant franchir à la baisse le seuil de 40% du capital de Dassault Aviation et en cas de transfert d'actions ultérieur en deçà de ce seuil.

Cette convention n'est pas constitutive d'une action de concert entre l'État et GIMD, chacune conservant son entière liberté de gestion de sa participation et d'exercice de ses droits de vote.

Ces deux conventions sont sans impact sur la gouvernance de la Société.

GIMD détient la majorité du capital et des droits de vote de Dassault Aviation.

5.5.5. Mise en place d'un programme de rachat d'actions

Afin de permettre à Dassault Aviation d'opérer sur ses actions propres sur le marché ou hors marché, l'Assemblée Générale des actionnaires du 18 mai 2022 a autorisé la mise en place d'un nouveau programme de rachat d'actions comme il en existe depuis 2014.

Cette nouvelle autorisation, valable pour une durée de 18 mois à compter du 18 mai 2022 (soit jusqu'au 17 novembre 2023 inclus), a mis fin, à la date de sa mise en œuvre par le Conseil d'administration du 20 juillet 2022, au programme de rachat d'actions précédemment autorisé par l'Assemblée Générale des actionnaires du 11 mai 2021, pour la partie non utilisée de ce programme.

Ce programme de rachat d'actions s'inscrit dans le cadre des dispositions des articles L. 22-10-62 et suivants du Code de Commerce et du Règlement européen n°596/2014 du 16 avril 2014.

L'autorisation de rachat des actions propres peut être utilisée par le Conseil d'administration pour les objectifs ci-après :

- annuler des actions afin d'accroître la rentabilité des fonds propres et le résultat par action,
- assurer l'animation du marché ou la liquidité de l'action de Dassault Aviation par l'intermédiaire d'un prestataire de services d'investissement au travers d'un contrat de liquidité conforme à une charte de déontologie reconnue par l'Autorité des Marchés Financiers,
- céder ou attribuer des actions aux salariés et dirigeants de la Société et/ou des sociétés qui lui sont liées dans les conditions et selon les modalités prévues par la loi, notamment en cas d'exercice d'options d'achat d'actions ou d'attribution gratuite d'actions existantes, ou par cession et/ou abondement dans le cadre d'une opération d'actionnariat salarié réalisée à partir d'actions existantes,
- conserver des actions en vue d'une utilisation ultérieure, pour les remettre en paiement ou en échange, notamment dans le cadre d'éventuelles opérations de croissance externe, dans la limite de 5% du capital social,
- remettre des actions lors de l'exercice de droits attachés à des titres de créances échangeables en des actions de Dassault Aviation,
- mettre en œuvre toute pratique de marché qui viendrait à être reconnue par la loi ou l'Autorité des Marchés Financiers.

Les opérations d'acquisition, de cession ou de transfert décrites ci-dessus pourront être effectuées par tout moyen compatible avec la Loi et la réglementation en vigueur, y compris dans le cadre de transactions négociées.

L'autorisation accordée par l'Assemblée Générale au Conseil d'administration donne pouvoir à Dassault Aviation d'acheter ses propres actions, dans la limite de 10% de son capital, pour un prix unitaire plafond de 170 euros hors frais d'acquisition, sous réserve des ajustements liés aux opérations sur son capital, notamment par incorporation de réserves et attribution gratuite d'actions et/ou division de la valeur nominale des actions ou regroupement d'actions.

Le montant maximal des fonds destinés au rachat des actions de la Société est de 1 419 279 510 euros, cette condition étant cumulative avec celle du plafond de 10% du capital de la Société.

L'Assemblée Générale a conféré tous pouvoirs au Conseil d'administration, avec faculté de subdélégation dans les cas où la loi l'autorise, pour décider la mise en œuvre de cette autorisation, passer tous ordres de bourse ou hors bourse, conclure tous accords, établir tous documents notamment d'information, fixer les modalités d'intervention de la Société sur le marché ou hors marché, ainsi que les conditions d'acquisition et de cession des actions, effectuer toutes déclarations notamment auprès de l'Autorité des Marchés Financiers, fixer les conditions et modalités suivant lesquelles sera assurée, s'il y a lieu, la préservation des droits des porteurs de valeurs mobilières donnant accès au capital, d'options de souscription ou d'achat d'actions, ou de droits d'attribution d'actions de performance en conformité avec les dispositions légales, réglementaires ou contractuelles, accomplir toutes formalités et, généralement, faire le nécessaire pour réaliser ces opérations.

L'Assemblée Générale a également conféré tous pouvoirs au Conseil d'administration, si la loi ou l'Autorité des Marchés Financiers venait à étendre ou à compléter les objectifs autorisés pour les programmes de rachat d'actions, à l'effet de porter à la connaissance du public, dans les conditions légales et réglementaires applicables, les modifications éventuelles concernant les objectifs du programme.

Le Conseil d'administration du 20 juillet 2022 a mis en œuvre ce nouveau programme de rachat d'actions et subdélégué les pouvoirs au Président-Directeur Général pour réaliser toute opération dans les conditions fixées par l'Assemblée Générale.



Au titre de ce programme, un mandat a été confié à un prestataire de services d'investissement et 409 072 actions (0,49% du capital) ont été acquises au second semestre 2022 à un cours moyen de 130,47 euros, soit un montant brut cumulé de 53 372 631 euros. Les frais de négociation se sont montés à 37 361 euros.

Avant la mise en œuvre de ce programme de rachat d'actions, la Société détenait, après distribution en 2022 de 29 700 actions (0,04% du capital) au titre des actions de performance 2021, 280 430 actions (0,34% du capital) acquises au titre d'un programme de rachat précédent et affectées à l'objectif de distribution d'actions de performance et de mise en place d'un éventuel contrat de liquidité permettant d'assurer l'animation du marché ou la liquidité du titre par l'intermédiaire d'un prestataire de services d'investissement.

Au 31 décembre 2022, la Société détenait 689 502 de ses propres actions (0,83% du capital) pour une valeur d'achat brute de 80 854 770,54 euros.

Le 8 mars 2023, le Conseil d'administration a décidé d'affecter les 409 072 actions acquises à l'objectif d'annulation et de réduire le capital d'un montant de 327 257,60 euros par annulation desdites actions. Il a subdélégué au Président-Directeur Général les pouvoirs pour la réalisation matérielle de l'opération de réduction de capital.

Afin de permettre à la Société d'intervenir à tout moment sur ses propres actions, le Conseil d'administration du 8 mars 2023 propose à l'Assemblée Générale du 16 mai 2023 la mise en place d'un nouveau programme de rachat d'actions avec un prix unitaire plafond de 200 € par action, les autres conditions restant inchangées (15^{ème} résolution).

Conformément aux dispositions des articles L. 225-211 et R. 225-160 du Code de commerce, la Société tient les registres d'achat et de vente des actions acquises et vendues dans le cadre de son programme de rachat d'actions.

5.5.6. Autorisation de réduction du capital social de la Société

Le 18 mai 2022, l'Assemblée Générale a autorisé le Conseil d'administration, dans les mêmes termes que les autorisations consenties depuis 2019, à :

- réduire le capital social par voie d'annulation, en une ou plusieurs fois, de tout ou partie des actions acquises par la Société dans le cadre d'un programme de rachat de ses propres actions, et ce dans la limite de 10% du capital par période de 24 mois,
- imputer la différence entre la valeur de rachat des actions annulées et leur valeur nominale sur les primes et réserves disponibles.

L'Assemblée Générale a également donné à cet effet tous pouvoirs au Conseil d'administration pour fixer les conditions et modalités de la ou des réductions de capital consécutives aux opérations d'annulation qui seraient décidées.

Cette autorisation a été donnée pour une durée expirant à l'issue de l'Assemblée Générale appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2022.

Il n'y a pas eu d'annulation d'actions en 2022. Le 8 mars 2023, le Conseil d'administration a décidé l'annulation de 409 072 actions Dassault Aviation acquises dans le cadre du programme de rachat autorisé par l'Assemblée Générale du 18 mai 2022 (cf. paragraphe 5.5.5 ci-dessus).

Afin de permettre à la Société de pouvoir procéder à une réduction de son capital à tout moment opportun, le Conseil d'administration du 8 mars 2023 propose à l'Assemblée Générale du 16 mai 2023 de l'autoriser à réduire le capital de la Société par annulation d'actions achetées ou à acheter dans le cadre d'un programme de rachat d'actions (16^{ème} résolution).

5.5.7. Accords significatifs conclus par la Société

La Société n'a conclu aucun accord significatif qui serait modifié ou prendrait fin automatiquement en cas de changement de contrôle de la Société.

Cependant, dans un tel cas, les marchés classés Défense Nationale conclus avec l'État feraient l'objet d'un réexamen par le Ministère français de la Défense et ce dernier pourrait exiger que tout ou partie de ces marchés soit transféré à une autre société française pour des raisons d'intérêt national.

Il n'existe pas d'accord prévoyant des indemnités :

- pour les membres du Conseil d'administration en cas de démission ou de révocation,
- pour les salariés, s'ils démissionnent ou sont licenciés sans cause réelle ou sérieuse ou si leur emploi prend fin en raison d'une offre publique, au-delà de ce que prévoit la convention collective.

6. OBJET DES RÉSOLUTIONS

Les résolutions soumises à votre vote portent sur les points suivants :

Résolutions relevant de l'Assemblée Générale Ordinaire

- **Approbation des comptes annuels et consolidés**

Il vous est tout d'abord demandé d'approuver les comptes annuels de la Société Mère (résolution n°1), qui font apparaître un bénéfice net de 540 142 424,46 euros et les comptes consolidés qui font apparaître un bénéfice net de l'ensemble consolidé de 716 225 milliers d'euros au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2022 (résolution n°2).

Ces comptes ont été arrêtés par le Conseil d'administration lors de sa séance du 8 mars 2023, après examen préalable par le Comité d'audit et ont fait l'objet des rapports sans réserves des Commissaires aux Comptes, figurant dans le Rapport Annuel 2022.

- **Affectation et répartition du bénéfice de la Société Mère**

Il vous est proposé d'affecter le bénéfice net de l'exercice, augmenté du report à nouveau des exercices antérieurs, constituant un total distribuable de 3 722 768 461,40 euros, à la distribution, au titre de l'exercice 2022, d'un dividende de 3,00 euros par action, le solde étant reporté à nouveau (résolution n°3).

Le dividende serait mis en paiement le 23 mai 2023.

- **Approbation des éléments de rémunération versés ou attribués au cours de l'exercice 2022**

Conformément aux articles L. 22-10-34 I et L. 22-10-34 II du Code de commerce, il vous est demandé d'approuver les éléments, mentionnés à l'article L. 22-10-9 I du Code de commerce, composant la rémunération de l'ensemble des administrateurs (résolution n°4), ainsi que les éléments précités concernant le Président-Directeur Général, Monsieur Éric Trappier et le Directeur Général Délégué, Monsieur Loïk Segalen (résolutions n°5 et 6), au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2022.

Ces éléments sont présentés dans le Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise au paragraphe 2.1.

- **Approbation de la politique de rémunération 2023**

En application de l'article L. 22-10-8 II du Code de commerce, le Conseil d'administration soumet à l'approbation de l'Assemblée Générale la politique de rémunération 2023 des administrateurs (résolution n°7), du Président-Directeur Général (résolution n°8) et du Directeur Général Délégué (résolution n°9).

Ces éléments ont été arrêtés par le Conseil d'administration du 8 mars 2023 et sont présentés dans le Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise au paragraphe 2.2.

- **Renouvellement du mandat de quatre administrateurs**

Les mandats de Madame Lucia Sinapi-Thomas et de Messieurs Charles Edelstenne, Thierry Dassault et Éric Trappier arrivent à échéance à l'issue de l'Assemblée Générale, il vous est proposé de les renouveler pour 4 ans (résolutions n°10 à 13).

- **Approbation de la convention réglementée portant sur l'acquisition par Dassault Aviation de terrains à Mérignac et Martignas auprès de GIMD**

Après avoir pris connaissance du rapport spécial des Commissaires aux Comptes sur les conventions réglementées visées aux articles L. 225-38 et suivants du Code de commerce, l'Assemblée Générale est appelée à approuver la convention portant sur l'acquisition par Dassault Aviation auprès de GIMD de terrains à Mérignac et Martignas.

Cette convention a été autorisée par le Conseil d'administration du 3 mars 2022 (résolution n°14).

- **Autorisation à donner au Conseil d'administration pour permettre à la Société d'opérer sur ses propres actions dans le cadre d'un programme de rachat d'actions**

Les sociétés dont les actions sont admises aux négociations sur un marché réglementé sont autorisées à racheter leurs propres actions si elles y ont été autorisées par l'Assemblée Générale des actionnaires.

Dans le cadre du dispositif prévu par les articles L. 22-10-62 et suivants du Code de commerce et des dispositions du Règlement européen n°596/2014 du 16 avril 2014, nous vous proposons d'autoriser à nouveau le Conseil d'administration à mettre en œuvre un programme de rachat d'actions, pour une période de

18 mois.

Un tel programme de rachat d'actions permettrait à la Société de :

- 1°) annuler des actions afin d'accroître la rentabilité des fonds propres et le résultat par action (sous réserve de l'adoption de la résolution n°16),
- 2°) céder ou attribuer des actions aux salariés et dirigeants de la Société et/ou des sociétés qui lui sont liées dans les conditions et selon les modalités prévues par la loi, notamment en cas d'exercice d'options d'achat d'actions ou d'attribution d'actions de performance existantes, ou par cession et/ou abondement dans le cadre d'une opération d'actionnariat salarié réalisée à partir d'actions existantes,
- 3°) assurer l'animation du marché ou la liquidité de l'action de Dassault Aviation par l'intermédiaire d'un prestataire de services d'investissement au travers d'un contrat de liquidité sur actions conforme à une charte de déontologie reconnue par l'Autorité des Marchés Financiers,
- 4°) conserver des actions en vue d'une utilisation ultérieure, pour les remettre en paiement ou en échange, notamment dans le cadre d'éventuelles opérations de croissance externe, dans la limite de 5% du capital social,
- 5°) remettre des actions lors de l'exercice de droits attachés à des titres de créances échangeables en actions de Dassault Aviation,
- 6°) mettre en œuvre toute pratique de marché qui viendrait à être reconnue par la loi ou l'Autorité des Marchés Financiers.

Le Conseil pourrait faire procéder au rachat d'actions de Dassault Aviation dans la limite légale de 10% du capital de Dassault Aviation.

Le prix maximum de rachat serait fixé à 200 euros par action. Compte tenu du nombre d'actions composant le capital au 31 décembre 2022 diminué des actions annulées au titre de la réduction de capital décidée par le Conseil d'administration du 8 mars 2023, le nombre maximal d'actions pouvant être rachetées s'élève à 8 307 795, soit un montant maximal de 1 661 559 000 euros, cette condition étant cumulative avec celle du plafond de 10% du capital de la Société.

Cette autorisation entrerait en vigueur à compter du prochain Conseil d'administration qui déciderait la mise en œuvre de ce nouveau programme de rachat d'actions, date à laquelle prendrait fin, pour sa partie non utilisée, le programme de rachat d'actions précédemment autorisé par l'Assemblée Générale du 18 mai 2022 (résolution n°15).

Résolution relevant de l'Assemblée Générale Extraordinaire

- **Autorisation à donner au Conseil d'administration de réduire le capital social de la Société par annulation d'actions achetées ou à acheter dans le cadre d'un programme de rachat d'actions**

Conformément aux dispositions l'article de L. 22-10-62 du Code de commerce, il est proposé à l'Assemblée Générale d'autoriser le Conseil d'administration, avec faculté de subdélégation, à :

- réduire le capital par voie d'annulation, en une ou plusieurs fois, de tout ou partie des actions acquises par la Société dans le cadre d'un programme de rachat de ses propres actions, et ce dans la limite de 10 % du capital par période de 24 mois,
- imputer la différence entre la valeur de rachat des actions annulées et leur valeur nominale sur les primes et réserves disponibles.

Cette nouvelle autorisation serait donnée pour une période expirant à l'issue de l'Assemblée Générale appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2023.

Elle priverait d'effet (résolution n°16), à compter du 16 mai 2023, pour la partie non encore utilisée, l'autorisation de même nature consentie par l'Assemblée Générale des actionnaires du 18 mai 2022.

7. CONCLUSION ET PERSPECTIVES D'AVENIR

Le Conseil d'administration, sous la présidence de Monsieur Éric Trappier, a arrêté les comptes 2022.

La guerre en Ukraine a marqué l'année écoulée. Tout d'abord, par les conséquences humaines qu'elle engendre depuis son déclenchement, et nous avons une pensée pour les populations affectées. C'est aussi un rappel pour les pays de l'Union Européenne que les conflits armés n'appartiennent pas qu'au passé et qu'il faut s'y préparer. À cet égard, le Président de la République, réélu en avril 2022, appelle à mettre en place une économie de guerre et la Loi de Programmation Militaire qui sera promulguée en 2023 devrait refléter cette orientation.

Au-delà de la guerre en Ukraine, l'année 2022 a été marquée par des crises successives (persistance de la pandémie de la covid 19, notamment en Asie, crises géopolitiques, pénuries de matières premières, inflation, disponibilité de l'énergie, tensions sociales). Ces crises ont déstabilisé nos fournisseurs impactant directement nos approvisionnements, nos productions et nos développements. La supply chain, notamment aéronautique, a beaucoup souffert en 2022, et reste en tension.

L'accentuation des enjeux environnementaux s'est parfois manifestée par une hostilité à l'aviation d'affaires (aviation « bashing ») alors même que le Groupe est engagé dans une politique active en matière de Responsabilité Sociétale des Entreprises - RSE - visant à améliorer la performance environnementale de nos activités (sobriété énergétique) et produits (écoconception, utilisation de Sustainable Aviation Fuel - SAF - pour nos Falcon) et participe activement avec ses partenaires aux initiatives de recherche visant à décarboner l'aviation.

Dans la continuité de 2021, l'année 2022 est une année historique en terme de prises de commandes, 21,0 Md€ (156 avions - 92 Rafale Export et 64 Falcon), qui nous permet d'afficher le carnet de commandes le plus important de l'histoire du Groupe : 35,0 Md€ (251 avions - 125 Rafale Export, 39 Rafale France et 87 Falcon). Le chiffre d'affaires s'est élevé à 6,9 Md€, nous avons livré 46 avions : 13 Rafale Export, 1 Rafale France et 32 Falcon. Enfin, concernant le SCAF, l'accord sur le lancement de la phase 1B du démonstrateur (étude détaillée de définition) fixe le rôle de Dassault Aviation comme maître d'œuvre architecte du New Generation Fighter (NGF). C'est une bonne nouvelle pour notre bureau d'études car cet accord préserve notre patrimoine intellectuel.

Dans le domaine militaire, l'année 2022 a été marquée par :

- le succès commercial du Rafale à l'export, avec notamment
 - l'entrée dans le carnet de commandes du contrat de 80 Rafale pour les Émirats Arabes Unis suite à la réception du premier acompte,
 - la signature de contrats pour 42 Rafale (6+36) pour l'Indonésie. Le premier acompte relatif aux 6 premiers avions a été reçu et cette commande de 6 est incluse dans les commandes de 2022. L'entrée en vigueur des 36 Rafale supplémentaires est en attente,
 - la vente à la Grèce de 6 Rafale neufs supplémentaires.

En conséquence, la prise de commandes Rafale en 2022 est de 92 avions (Émirats Arabes Unis 80, Indonésie 6, Grèce 6). Le carnet de commandes au 31 décembre 2022 compte désormais 164 Rafale neufs (125 Export, 39 France),

- la livraison de 13 Rafale aux clients exports (Grèce, Inde et Qatar),
- la reprise de la livraison de Rafale à la France, avec un appareil accepté en 2022. Cette livraison intervient après 4 ans d'interruption, à la demande de l'État pour des raisons budgétaires,
- la poursuite des travaux de développement du standard F4 du Rafale,
- pour le SCAF, dont Dassault Aviation est leader pour le démonstrateur NGF, les premières phases des travaux du démonstrateur (Phase 1A) se sont terminées en 2022. Dassault Aviation et Airbus sont parvenus à un accord, permettant la notification de la Phase 1B. Dassault Aviation est maître d'œuvre et architecte du pilier 1, le NGF, et participe (en co-traitance ou en sous-traitance) aux piliers 3, 4, 5 et 7 ainsi qu'à l'item 0 (continuation des études technico-opérationnelles avec les militaires),
- les travaux relatifs au contrat pour l'Eurodrone ont commencé. Dassault Aviation est en particulier responsable des commandes de vol et des communications de mission, en tant que sous-traitant d'Airbus Defence & Space,
- dans le domaine des Falcon de missions, les travaux de développement sur les programmes



Archange (Falcon 8X) et Albatros (Falcon 2000LXS) se poursuivent. Nos prospections se sont concrétisées par la prise de commandes de 4 Falcon 2000LXS pour l'Armée de l'Air de la République de Corée ; d'autre part l'étude d'architecture du PATMAR Futur sur base Falcon 10X a été lancée en janvier 2023 (en compétition avec Airbus),

- les contrats verticalisés conclus avec la France, « Ravel » pour les Rafale, « Balzac » pour les Mirage 2000 et « Ocean » pour les ATL2, se poursuivent avec des performances supérieures aux objectifs contractuels.

Dans le domaine civil, en 2022, 64 Falcon ont été commandés et 32 Falcon ont été livrés. Le marché de l'aviation d'affaires a été dynamique même si l'on a constaté un ralentissement en fin d'année. L'année a également été marquée par :

- la poursuite des efforts de développement des Falcon 6X et 10X :
 - le Falcon 6X continue sa campagne d'essais en vol et son processus de certification. Cet avion fera son entrée en service mi-2023. Il a été présenté à l'EBACE et au NBAA et poursuit sa montée en cadence,
 - le Falcon 10X a passé plusieurs jalons d'avancement en 2022 (industrialisation de ses premières pièces, essais voilures). Sa maquette à l'échelle a été présentée à l'EBACE et au NBAA.
- l'attribution à Dassault Falcon Service d'un contrat de Maintien en Condition Opérationnelle des Falcon du gouvernement français,
- l'extension du réseau de centres de maintenance, avec notamment les ouvertures prochaines de centres de maintenance en 2023 à Dubaï, en 2024 à Melbourne (Floride) et Kuala Lumpur ; Wilmington a arrêté son activité,
- l'engagement de la Société pour la décarbonation de ses Falcon, notamment avec :
 - la préparation de l'extension de la capacité SAF (Sustainable Aviation Fuel, ou Carburants d'Aviation Durables) des Falcon. Le Falcon 10X sera nativement compatible 100% SAF, dès son entrée en service,
 - le lancement du « plan SAF », qui prévoit un recours ambitieux aux SAF pour ses vols internes,
 - le développement d'un outil d'optimisation des plans de vol.

Le carnet de commandes au 31 décembre 2022 compte 87 Falcon neufs contre 55 à fin 2021.

Dans un marché de l'emploi en tension, le Groupe a recruté plus de 1 500 personnes en 2022 et continue de féminiser son effectif. Cet effort de recrutement s'appuie notamment sur un modèle social attractif qui, fidèle aux idéaux de Marcel et Serge Dassault, porte le partage de la valeur au cœur de son ADN (participation et intéressement, prime de partage de la valeur).

Dans la continuité de l'année écoulée, les objectifs 2023 seront :

- sécuriser la *supply chain*,
- Rafale : exécuter les contrats en vigueur et poursuivre les prospections,
- obtenir la commande d'une Tranche 5 France pour 42 avions,
- développements militaires : poursuivre les développements en cours et préparer les standards futurs,
- soutien et disponibilité de nos avions militaires : continuer à tenir nos engagements et être au plus près des opérationnels et de leurs besoins,
- Falcon : obtenir la certification et assurer l'entrée en service du Falcon 6X, poursuivre le développement du Falcon 10X et maintenir l'effort commercial,
- soutien et disponibilité de nos avions civils : améliorer le réseau mondial Falcon,
- transition énergétique : poursuivre nos actions visant à réduire notre impact environnemental,
- *Make in India* : poursuivre la montée en puissance des activités transférées en Inde,
- SCAF / NGF : lancer la phase 1B du démonstrateur et préparer la phase 2 (vol).



La prévision pour 2023 est de livrer 15 Rafale et 35 Falcon. Le chiffre d'affaires sera en baisse par rapport à celui de 2022.

Le Conseil d'administration exprime ses vives félicitations à l'ensemble des salariés du Groupe pour les succès de l'année écoulée et fait part de sa confiance pour la réalisation des objectifs de l'année à venir.

Ce rapport de gestion peut contenir des déclarations de nature prospective qui constituent des objectifs et ne sauraient être considérées comme des prévisions de résultat ou de tout autre indicateur de performance. Les résultats effectifs peuvent différer sensiblement des déclarations prospectives en raison d'un certain nombre de risques et d'incertitudes, tels que notamment décrits dans le présent rapport de la Société.

Annexe au Rapport de gestion du Conseil d'administration

Indicateurs

En application de l'ordonnance n° 2017-1180 du 19 juillet 2017 et du décret n° 2017-1265 du 9 août 2017, nous publions dans le rapport de gestion du Conseil d'administration une déclaration de performance extra-financière incluant des informations :

- Sociales,
- Environnementales,
- Relatives au respect des Droits de l'Homme,
- Relatives à la lutte contre la corruption,
- Relatives à la lutte contre l'évasion fiscale.

Périmètre de consolidation de la DPEF

Le périmètre de la DPEF est basé sur le périmètre de consolidation financière. Toutefois compte-tenu de l'activité et/ou de l'effectif restreint ou de l'absence de contrôle par Dassault Aviation, certaines filiales n'ont pas été retenues. Ainsi, ont été exclues :

- les sociétés Dassault Reliance Aerospace Ltd, Thales, Falcon Training Center et Aero Precision Repair and Overhaul Inc au sein desquelles la participation de Dassault Aviation est inférieure ou égale à 50%,
- les sociétés Dassault Falcon Jet Leasing Ltd (filiales à 100% de Dassault Falcon Jet Corporation), Dassault Falcon Jet Wilmington et Execujet MRO Services Middle East LLC qui n'ont pas d'activité significative du point de vue RSE.

Contrôle et consolidation de la DPEF

Chaque indicateur publié fait l'objet d'un protocole de reporting précisant la définition de l'indicateur, le périmètre et la méthodologie de calcul. Les indicateurs sont calculés sur la base d'un exercice civil (du 1^{er} janvier au 31 décembre).

Compte tenu des modalités de collecte et des implantations des filiales, le périmètre de reporting peut varier selon les indicateurs. Certains indicateurs ne peuvent être consolidés compte tenu des différences de réglementation selon les pays.

Dans le cadre de la certification ISO 14001, des procédures de reporting des indicateurs environnementaux sont appliquées par la Société Mère.

Données sociales et Ressources Humaines

La DPEF comprend la politique de Dassault Aviation en matière d'égalité professionnelle et salariale sur laquelle le Conseil d'administration est appelé à délibérer conformément à l'article L. 225-37-1 du code de commerce.

Les données sociales de ce rapport s'appuient sur des fiches descriptives et méthodologiques, qui constituent la base du référentiel de reporting des données sociales du Groupe Dassault Aviation, en vigueur en 2022. Les indicateurs définis sont en conformité avec les réglementations nationales.

Il est précisé pour les indicateurs suivants :

- emploi :
 - effectif inscrit : tous les salariés inscrits à l'effectif au 31 décembre quelle que soit la durée et la nature de leur contrat de travail (CDI, CDD, contrats de professionnalisation et apprentis). Sont exclus de ce décompte les départs du 31 décembre, les intérimaires, les stagiaires et les sous-traitants,
 - effectif actif : effectif inscrit déduction faite des contrats suspendus (congés sabbatiques, congés création d'entreprise, autres congés sans solde, maladies non indemnisées, invalidités, congés parentaux, congés de fin de carrière) et des contrats de professionnalisation et apprentis.
- absentéisme : les causes d'absences retenues pour l'indicateur d'absentéisme sont les maladies, les arrêts pour accidents de travail et de trajet et les absences injustifiées. Les jours indiqués sont des jours ouvrés,

- départs et licenciements : les ruptures conventionnelles sont à comptabiliser comme départs mais n'entrent pas dans le nombre de licenciements,
- rémunération Groupe : la rémunération moyenne annuelle est une rémunération brute prenant en compte le salaire de base, le 13^{ème} mois, la prime d'ancienneté à l'exclusion des autres primes,
- rémunération Société Mère : la rémunération moyenne annuelle est une rémunération brute prenant en compte le salaire de base, le 13^{ème} mois, la prime d'ancienneté à l'exclusion des autres primes, plus la participation et l'intéressement,
- heures de formation : sont prises en compte les heures de formation des alternants inscrites au plan de formation ainsi que les heures de formation en école des contrats de professionnalisation. Les heures de formation sur le poste de travail sont aussi prises en compte lorsqu'elles s'inscrivent dans un programme de formation comportant un suivi formel précis.

Les heures de formation comprennent également les heures théoriques prévues dans le programme de parrainage mis en place au sein de certaines entités du Groupe. Dassault Aviation porte une attention particulière au suivi de la réalisation effective de ce programme et continuera de renforcer ce suivi en 2023.

Les heures de formation en e-learning ou de langues par téléphone sont comptabilisées dans leur totalité dès l'inscription du collaborateur, en fonction de ce qui a été convenu avec l'organisme de formation. Des relances sont effectuées auprès des collaborateurs pour les inciter à suivre les heures de formation qui leur ont été accordées.

Des difficultés ponctuelles et exceptionnelles ont été constatées en 2022 avec le prestataire qui gère la partie administrative de la formation pour la Société Mère. Ces difficultés ont pu impacter la saisie des données dans SAP. Ces dysfonctionnements sont rentrés dans l'ordre en fin d'année 2022.

Données environnementales

Les indicateurs environnementaux et les méthodes d'élaboration associées font l'objet de procédures descriptives méthodologiques tant pour la Société Mère que pour ses filiales.

Ces procédures sont intégrées au référentiel documentaire de la Société Mère et diffusées aux différentes entités qui contribuent à l'élaboration de ces indicateurs.

L'année 2020, perturbée par la crise covid 19, n'est pas représentative des activités de la Société. L'année 2019 a donc été retenue comme année de référence. Par ailleurs, le reporting des filiales DABS et Execujet n'est effectif que depuis 2020, année de leur intégration au Groupe.

Les variations des indicateurs environnementaux ayant pour référence l'année 2019 sont donc disponibles uniquement sur le périmètre consolidé Société Mère, DFS, Sogitec et DFJ.

Les bilans sont réalisés par année calendaire et consolidés, lorsque les données s'y prêtent, sur factures et relevés compteurs pour la période de janvier à décembre. Les informations relatives aux derniers mois de l'année non disponibles sont estimées par analogie aux mois de l'année précédente ou à partir de la moyenne du mois des trois dernières années, ou par toute autre méthode pertinente du fait de la non représentativité des données des années 2020 et 2021 perturbées par la covid.

Les données de l'année n-1, estimées lors de la publication dudit exercice, sont susceptibles d'évoluer dans la publication du rapport de l'année n, en raison de la réception de données réelles.

La consommation de kérosène pour les activités de maintenance est calculée à partir du carburant acheté et non refacturé.

La consommation de kérosène pour les activités de production inclut les appareils civils et militaires.

Les postes d'émissions de gaz à effet de serre du scope 3 ont été analysés et retenus au titre de la déclaration de performance extra-financière lorsqu'ils étaient évalués significatifs ou non-significatifs mais avec des leviers d'action de décarbonation accessibles. Cette analyse et le reporting qualitatif sont basés sur le bilan carbone exhaustif réalisé en 2021 sur les données de 2019 avec l'aide d'une entreprise experte du domaine.

Informations relatives au respect des Droits de l'Homme

Dassault Aviation s'engage en faveur du respect des Droits de l'Homme au travers de sa Charte d'éthique, de son organisation interne, de l'évaluation et du suivi de ses fournisseurs, comme des différents textes internationaux auxquels nous adhérons. Les mesures prises en faveur de cet engagement sont détaillées au § 4.8.

Informations relatives à la lutte contre la corruption

Conformément à l'article 17 de la loi n° 2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique, Dassault Aviation prend les mesures aptes à prévenir et à détecter, en France comme à l'étranger, les faits de corruption ou de trafic d'influence.

Informations relatives à la lutte contre l'évasion fiscale

La société Dassault Aviation respecte la réglementation fiscale en vigueur et, à ce titre, acquitte ses impôts et ses taxes dans les pays où elle exerce son activité industrielle.

Vérification externe

Les données extra-financières figurant dans la Déclaration de Performance Extra-Financière ainsi que les procédures de collecte et validation ont fait l'objet d'une vérification externe par l'organisme tiers indépendant, Mazars.

Rapport de l'un des commissaires aux comptes, désigné organisme tiers indépendant, sur la déclaration consolidée de performance extra-financière

Exercice clos le 31 décembre 2022

Aux actionnaires,

En notre qualité d'organisme tiers indépendant, membre du réseau Mazars, commissaire aux comptes de la société Dassault Aviation, accrédité par le COFRAC Inspection sous le numéro 3-1058 (portée d'accréditation disponible sur le site www.cofrac.fr), nous avons mené des travaux visant à formuler un avis motivé exprimant une conclusion d'assurance modérée sur les informations historiques (constatées ou extrapolées) de la déclaration consolidée de performance extra financière, préparées selon les procédures de l'entité (ci-après le « Référentiel »), pour l'exercice clos le 31 décembre 2022 (ci-après respectivement les « Informations » et la « Déclaration »), présentées dans le rapport de gestion de la société, en application des dispositions des articles L. 225 102-1, R. 225-105 et R. 225-105-1 du code de commerce.

Conclusion

Sur la base des procédures que nous avons mises en oeuvre, telles que décrites dans la partie « Nature et étendue des travaux », et des éléments que nous avons collectés, nous n'avons pas relevé d'anomalie significative de nature à remettre en cause le fait que la déclaration de performance extra-financière est conforme aux dispositions réglementaires applicables et que les Informations, prises dans leur ensemble, sont présentées, de manière sincère, conformément au Référentiel.

Commentaires

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus et conformément aux dispositions de l'article A. 225-3 du code de commerce, nous formulons le commentaire suivant :

- Le suivi des indicateurs clés de performance lié à la formation contient une part d'hétérogénéité en raison des différences de programme et des dispositifs de collecte des données mis en place au sein des entités du Groupe. Ces différences sont spécifiées en note méthodologique, disponible dans l'Annexe du présent rapport de gestion.

Préparation de la déclaration de performance extra-financière

L'absence de cadre de référence généralement accepté et communément utilisé ou de pratiques établies sur lesquels s'appuyer pour évaluer et mesurer les Informations permet d'utiliser des techniques de mesure différentes, mais acceptables, pouvant affecter la comparabilité entre les entités et dans le temps.

Par conséquent, les Informations doivent être lues et comprises en se référant au Référentiel dont les éléments significatifs sont présentés dans la Déclaration ou disponibles sur le site internet de la société.

Limites inhérentes à la préparation des Informations

Les Informations peuvent être sujettes à une incertitude inhérente à l'état des connaissances scientifiques ou économiques et à la qualité des données externes utilisées. Certaines informations sont sensibles aux choix méthodologiques, hypothèses et/ou estimations retenues pour leur établissement et présentées dans la Déclaration.

Responsabilité de la société

Il appartient au Conseil d'administration :

- de sélectionner ou d'établir des critères appropriés pour la préparation des Informations ;
- d'établir une Déclaration conforme aux dispositions légales et réglementaires, incluant une présentation du modèle d'affaires, une description des principaux risques extra financiers, une présentation des politiques appliquées au regard de ces risques ainsi que les résultats de ces politiques, incluant des indicateurs clés de performance et par ailleurs les informations prévues par l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 (taxonomie verte) ;
- ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'il estime nécessaire à l'établissement des Informations ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

La Déclaration a été établie en appliquant le Référentiel de l'entité tel que mentionné ci-avant.

Responsabilité de l'Organisme Tiers Indépendant

Il nous appartient, sur la base de nos travaux, de formuler un avis motivé exprimant une conclusion d'assurance modérée sur :

- la conformité de la Déclaration aux dispositions prévues à l'article R. 225-105 du code de commerce ;
- la sincérité des informations historiques (constatées ou extrapolées) fournies en application du 3° du I et du II de l'article R. 225 105 du code de commerce, à savoir les résultats des politiques, incluant des indicateurs clés de performance, et les actions, relatifs aux principaux risques.

Comme il nous appartient de formuler une conclusion indépendante sur les Informations telles que préparées par la direction, nous ne sommes pas autorisés à être impliqués dans la préparation desdites Informations, car cela pourrait compromettre notre indépendance.

Il ne nous appartient pas de nous prononcer sur :

- le respect par l'entité des autres dispositions légales et réglementaires applicables (notamment en matière le cas échéant : d'informations prévues par l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 (taxonomie verte), de plan de vigilance et de lutte contre la corruption et l'évasion fiscale ;
- le cas échéant : la sincérité des informations prévues par l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 (taxonomie verte) ;
- la conformité des produits et services aux réglementations applicables..

Dispositions réglementaires et doctrine professionnelle applicable

Nos travaux décrits ci-après ont été effectués conformément aux dispositions des articles A. 225 1 et suivants du code de commerce, à la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes relative à cette intervention tenant lieu de programme de vérification et à la norme internationale ISAE 3000 (révisée).

Indépendance et contrôle qualité

Notre indépendance est définie par les dispositions prévues à l'article L. 822-11 du code de commerce et le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Par ailleurs, nous avons mis en place un système de contrôle qualité qui comprend des politiques et des procédures documentées visant à assurer le respect des textes légaux et réglementaires applicables, des règles déontologiques et de la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes relative à cette intervention.

Moyens et ressources

Nos travaux ont mobilisé les compétences de 4 personnes et se sont déroulés entre novembre 2022 et février 2023 sur une durée totale d'intervention de 4 semaines.

Nous avons mené une quinzaine d'entretiens avec les personnes responsables de la préparation de la Déclaration, représentant notamment les directions HSE, innovation, Ressources Humaines, Achats, Ethique et Conformité.

Nature et étendue des travaux

Nous avons planifié et effectué nos travaux en prenant en compte le risque d'anomalies significatives sur les Informations.

Nous estimons que les procédures que nous avons menées en exerçant notre jugement professionnel nous permettent de formuler une conclusion d'assurance modérée :

- nous avons pris connaissance de l'ensemble des entités incluses dans le périmètre de consolidation et de l'exposé des principaux risques ;
- nous avons apprécié le caractère approprié du Référentiel au regard de sa pertinence, son exhaustivité, sa fiabilité, sa neutralité et son caractère compréhensible, en prenant en considération, le cas échéant, les bonnes pratiques du secteur ;
- nous avons vérifié que la Déclaration couvre chaque catégorie d'information prévue au III de l'article L. 225 102 1 en matière sociale et environnementale ainsi que de respect des droits de l'homme et de lutte contre la corruption et l'évasion fiscale ;
- nous avons vérifié que la Déclaration présente les informations prévues au II de l'article R. 225-105 lorsqu'elles sont pertinentes au regard des principaux risques et comprend, le cas échéant, une explication des raisons justifiant l'absence des informations requises par le 2ème alinéa du III de l'article L. 225-102-1 ;
- nous avons vérifié que la Déclaration présente le modèle d'affaires et une description des principaux risques liés à l'activité de l'ensemble des entités incluses dans le périmètre de consolidation, y compris, lorsque cela s'avère pertinent et proportionné, les risques créés par ses relations d'affaires, ses produits ou ses services ainsi que les politiques, les actions et les résultats, incluant des indicateurs clés de performance afférents aux principaux risques ;
- nous avons consulté les sources documentaires et mené des entretiens pour :
 - o apprécier le processus de sélection et de validation des principaux risques ainsi que la cohérence des résultats, incluant les indicateurs clés de performance retenus, au regard des principaux risques et politiques présentés, et
 - o corroborer les informations qualitatives (actions et résultats) que nous avons considérées les plus importantes présentées en Annexe 1. Pour certains risques (risques liés à la conformité réglementaire HSE, à la traçabilité et obsolescence des substances dangereuses, à la Supply Chain : devoir du donneur d'ordre et à l'éthique des affaires, nos travaux ont été réalisés au niveau de l'entité consolidante, pour les autres risques, des travaux ont été menés au niveau de l'entité consolidante et dans une sélection d'entités ;
- nous avons vérifié que la Déclaration couvre le périmètre consolidé, à savoir l'ensemble des entités incluses dans le périmètre de consolidation conformément à l'article L. 233-16 avec les limites précisées dans la Déclaration ;
- nous avons pris connaissance des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par l'entité et avons apprécié le processus de collecte visant à l'exhaustivité et à la sincérité des Informations ;

- pour les indicateurs clés de performance et les autres résultats quantitatifs que nous avons considérés les plus importants présentés en Annexe 1 , nous avons mis en oeuvre :
 - o des procédures analytiques consistant à vérifier la correcte consolidation des données collectées ainsi que la cohérence de leurs évolutions ;
 - o des tests de détail sur la base de sondages ou d'autres moyens de sélection, consistant à vérifier la correcte application des définitions et procédures et à rapprocher les données des pièces justificatives. Ces travaux ont été menés auprès d'une sélection d'entités contributrices⁵ et couvrent entre 17,2% et 100% des données consolidées sélectionnées pour ces tests ;
- nous avons apprécié la cohérence d'ensemble de la Déclaration par rapport à notre connaissance de l'ensemble des entités incluses dans le périmètre de consolidation.

Les procédures mises en oeuvre dans le cadre d'une mission d'assurance modérée sont moins étendues que celles requises pour une mission d'assurance raisonnable effectuée selon la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes ; une assurance de niveau supérieur aurait nécessité des travaux de vérification plus étendus.

Fait à Paris-La Défense, le 7 mars 2023

L'organisme tiers indépendant,

Mazars

Mathieu Mougard
Associé, Audit

Souad El Ouazzani
Associée RSE & Développement Durable

⁵ Sites de Dassault Aviation à Istres, Martignas et St-Cloud



Annexe 1 : Informations considérées comme les plus importantes

<i>Enjeux</i>	<i>Indicateur clé de performance</i>	<i>Niveau d'assurance</i>
Traçabilité et obsolescence des substances dangereuses	Nombre de produits dangereux substitués	Assurance modérée.
Emploi et compétences	Effectif	
	Pourcentage de personnel formé	
Santé, sécurité et conditions de travail	Taux de fréquence des accidents du travail	
	Taux de gravité des accidents de travail	
Changements climatique	Consommation d'énergie par source	
	Émissions de Gaz à Effet de Serre, scopes 1 et 2	
Supply Chain : devoir du donneur d'ordre	Pourcentage de nouveaux fournisseurs évalués	
	Pourcentage de fournisseurs à risques potentiels	
Éthique des affaires	Nombre de faits de corruption	
	Nombre de formations dispensées	
	Nombre de personnes formées	

Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise

Mesdames et Messieurs les actionnaires,

Le présent rapport a pour objet de vous rendre compte de la gouvernance de la société Dassault Aviation (ci-après la « Société ») ainsi que de la politique et des éléments relatifs aux rémunérations des mandataires sociaux.

Établi en application des articles L. 225-37 et suivants et L. 22-10-8 et suivants du Code de commerce, il vous est présenté conjointement au rapport de gestion. La Direction des Affaires Juridiques et des Assurances et la Direction Financière ont mené les diligences préparatoires à l'établissement de ce rapport qui a ensuite été revu par les Commissaires aux Comptes dans le cadre de l'accomplissement de leurs diligences et approuvé par le Conseil d'administration le 8 mars 2023.

1. GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

1.1. Référentiel en matière de gouvernement d'entreprise

Modèle de gouvernement d'entreprise retenu par Dassault Aviation

Conformément à l'article L. 22-10-10 4° du Code de commerce, Dassault Aviation a confirmé en 2021, après examen des dispositions des codes de gouvernement d'entreprise en vigueur émis par l'Afep-Medef et Middlednext, que ces codes ne constituent pas son référentiel de gouvernement d'entreprise.

- En effet, la Société ne se réfère pas aux codes précités compte-tenu des réalités qui lui sont propres, notamment en raison de :
 - la structure familiale de son actionnariat, depuis son origine, avec une détention majoritaire par la société GIMD appartenant à la famille Dassault, véritable partie prenante des choix stratégiques de la Société,
 - sa singularité, marque de fabrique de Dassault Aviation ayant eu un rôle de pionnière dans la mise en place de certaines pratiques, notamment en matière sociale (congrés payés, participation et intéressement, ...),
 - son organisation simple, centralisée et réactive,
 - son histoire marquée par la grande stabilité de son équipe dirigeante, avec cinq Présidents-Directeurs Généraux depuis l'après-guerre, en ligne avec les cycles longs propres à son secteur industriel,
 - une culture rigoureuse qui guide chaque jour ses actions.
- La gouvernance de la Société repose sur les principes suivants :
 - la volonté de favoriser un actionnariat stable, représentatif de son caractère familial avec des actionnaires investis sur le long terme,
 - un Conseil d'administration compétent et expert, ayant une connaissance approfondie de l'entreprise,
 - la recherche, au sein du Conseil d'administration, d'un équilibre entre ses membres, avec des administrateurs issus du cercle familial, des administrateurs indépendants et un administrateur représentant les salariés,
 - la volonté de diversité et de mixité dans la composition du Conseil d'administration avec notamment une représentation équilibrée entre femmes et hommes au sein du Conseil d'administration,
 - la transparence des rémunérations versées aux administrateurs et aux dirigeants.

Par ailleurs, Dassault Aviation a décidé d'adopter un certain nombre de règles de gouvernance en complément des exigences requises par la loi :

- un règlement intérieur du Conseil d'administration mis en ligne sur le site internet de la Société (www.dassault-aviation.com), qui précise les règles de fonctionnement du Conseil d'administration,
- une définition spécifique de l'indépendance (voir paragraphe 1.2 « Composition du Conseil d'administration »),
- la mise en place de règles spécifiques concernant l'identification et la prévention des conflits d'intérêts au sein du Conseil d'administration, complétant ainsi la Charte interne relative aux conventions réglementées (voir paragraphe 1.4 « Conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil d'administration »),
- le renouvellement des administrateurs par échelonnement (voir paragraphe 1.2 « Composition du Conseil d'administration »),
- une information détaillée communiquée aux actionnaires à l'occasion de la nomination ou du renouvellement des administrateurs (voir paragraphe 1.2 « Composition du Conseil d'administration »),

- la détention par chaque administrateur d'un nombre minimum d'actions à conserver au nominatif pendant toute la durée de son mandat (voir paragraphe 1.2 « Composition du Conseil d'administration »),
- le rappel aux administrateurs des qualités requises et des règles déontologiques dans l'exercice de leurs fonctions (ces informations sont disponibles dans le règlement intérieur mis en ligne sur le site internet de la Société www.dassault-aviation.com),
- un nombre minimum de deux réunions par an du Conseil d'administration et du Comité d'audit, au vu notamment des cycles longs de l'activité du Groupe (voir paragraphe 1.4 « Conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil d'administration »),
- la suspension du contrat de travail des mandataires sociaux.

Enfin, s'agissant de la rémunération des dirigeants mandataires sociaux, la Société applique l'ensemble des dispositions légales en vigueur.

1.2. Composition du Conseil d'administration

À la date du présent rapport, le Conseil d'administration est composé de 8 membres disposant de l'expérience et de l'expertise nécessaires pour remplir leurs mandats : Messieurs Éric Trappier (Président-Directeur Général) et Charles Edelstenne (Président d'Honneur), Mesdames Besma Boumaza, Marie-Hélène Habert et Lucia Sinapi-Thomas, Messieurs Thierry Dassault, Henri Proglio et Stéphane Marty (administrateur représentant les salariés), dont la durée des fonctions est de quatre années renouvelables.

Le tableau ci-dessous rappelle notamment l'échéance des mandats des administrateurs, renouvelés de manière échelonnée.

COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION au 31/12/2022

Nom	Mandat	Âge au 31/12/2022	Administrateur indépendant	1 ^{er} mandat	Échéance du mandat en cours	Ancienneté au Conseil
Éric Trappier	Président – Directeur Général Administrateur	62		2013	2023	10
				2012	2023	
Charles Edelstenne	Président d'honneur Administrateur Membre du Comité d'audit	84		1989	2023	33
Thierry Dassault	Administrateur	65		2021	2023	1
Marie-Hélène Habert	Administrateur	57		2014	2026	8
Besma Boumaza	Administrateur	46	oui	2021	2024	1
Henri Proglio	Administrateur Président du Comité d'audit	73	oui	2008	2026	14
Lucia Sinapi-Thomas	Administrateur Membre du Comité d'audit	58	oui	2014	2023	8
Stéphane Marty	Administrateur représentant les salariés	64		2021	2026	2

Les administrateurs ci-dessus sont tous de nationalité française.

Au 31 décembre 2022, l'âge des administrateurs est compris entre 46 et 84 ans avec une moyenne d'âge de 64 ans, en ce inclus l'administrateur représentant les salariés.

Le Conseil d'administration comprend trois femmes sur un total de sept membres (hors l'administrateur représentant les salariés, conformément à la loi), soit une proportion de 43% de femmes, au-dessus de l'obligation légale de 40% fixée par l'article L. 225-18-1 du Code de commerce sur renvoi de l'article L. 22-10-3 du Code de commerce concernant la représentation équilibrée des femmes et des hommes au sein des Conseils d'administration.

Indépendance des administrateurs

Dassault Aviation reconnaît l'importance de disposer de plusieurs administrateurs indépendants au sein de son Conseil d'administration. Le Groupe considère comme indépendant un administrateur lorsqu'il est libre d'intérêts et qu'il contribue, par sa compétence et sa liberté de jugement, à la capacité du Conseil à exercer ses missions. Pour pouvoir être qualifié d'indépendant, l'administrateur ne doit pas se trouver dans une situation susceptible d'altérer son indépendance de jugement ou de le placer dans une situation de conflit d'intérêts réel ou potentiel.

La qualité d'administrateur indépendant est revue annuellement et à l'occasion de la nomination d'un nouvel administrateur ou du renouvellement de leur mandat, au regard notamment des critères formels suivants :

1. ne pas avoir été salarié ou occupé une fonction exécutive au sein de la Société ou d'une société que celle-ci contrôle, au cours des cinq années précédentes,
2. ne pas être dirigeant mandataire social d'une société dans laquelle la Société détient directement ou indirectement un mandat d'administrateur, ou dans laquelle un salarié désigné en tant que tel ou un dirigeant mandataire social de la Société détient un mandat d'administrateur,
3. ne pas être ou représenter un actionnaire important,
4. ne pas être ou représenter, de façon significative, un partenaire commercial (client, fournisseur) ou financier (banquier d'affaires, banquier de financement), une partie prenante, un consultant,
5. ne pas avoir un lien de parenté proche avec un actionnaire important ou un membre dirigeant,
6. ne pas avoir été Commissaire aux comptes de la Société.

Le Conseil d'administration peut estimer qu'un administrateur ne remplissant pas lesdits critères est cependant indépendant.

Les conclusions de cet examen sont portées à la connaissance des actionnaires, annuellement dans le présent Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise et préalablement à tout vote de première nomination ou de renouvellement de mandat d'un administrateur.

Le tableau ci-dessous récapitule le résultat de l'examen d'indépendance de chacun des administrateurs concernés au regard des critères énoncés ci-dessus :

	Besma Boumaza	Lucia Sinapi Thomas	Henri Proglio
1 - ni salarié, ni fonction exécutive au cours des 5 dernières années	✓	✓	✓
2 - pas de mandat "croisé"	✓	✓	✓
3 - pas de mandat d'un actionnaire important	✓	✓	✓
4 - pas de lien significatif avec un partenaire commercial ou financier	✓	✓	✓
5 - pas de lien de parenté proche avec un actionnaire important ou un dirigeant	✓	✓	✓
6 - pas ancien commissaire aux comptes	✓	✓	✓

Le Conseil d'administration du 8 mars 2023 a confirmé, après examen, que Mesdames Besma Boumaza et Lucia Sinapi-Thomas ainsi que Monsieur Henri Proglio étaient administrateurs indépendants par application des critères d'indépendance propres à la Société. Le Conseil d'administration comprend donc trois administrateurs indépendants, sur un total de sept membres (hors l'administrateur représentant les salariés), soit une proportion de 43% pour une obligation légale d'au moins un administrateur indépendant.

Informations des actionnaires en cas de nomination d'un administrateur ou du renouvellement de son mandat

Lors de la nomination d'un administrateur ou du renouvellement de son mandat, une information détaillée est faite aux actionnaires, retraçant la formation et l'expérience professionnelle de cet administrateur, gages, au-delà de ses qualités personnelles et de ses valeurs, de sa compétence et de sa capacité à exercer ce mandat.

Administrateur représentant les salariés

Le mandat d'administrateur représentant les salariés de Monsieur Stéphane Marty a été renouvelé le 10 juillet 2022 pour 4 ans.

Obligation de détention d'actions par les administrateurs

Conformément à l'article 15 des statuts de la Société et à l'article 4 du Règlement intérieur du Conseil d'administration, chaque administrateur, à l'exception de celui/ceux représentant les salariés conformément à la loi, a l'obligation d'être propriétaire d'un minimum de 250 actions (pro forma après la division de la valeur nominale de l'action), et de les conserver au nominatif pendant toute la durée de son mandat. Le nombre d'actions détenues au 31 décembre 2022 par chaque administrateur est précisé au paragraphe 1.3 « Liste des mandats et fonctions exercés par les mandataires sociaux en 2022 ».

1.3. Liste des mandats et fonctions exercés par les mandataires sociaux en 2022

Président d'honneur

Charles Edelstenne

Administrateur Président d'honneur Membre du Comité d'audit	Mandats et fonctions exercés dans d'autres sociétés au cours du dernier exercice
Date de première nomination comme administrateur : 27 janvier 1989	- Président du Groupe Industriel Marcel Dassault SAS - Président du Conseil d'administration et Administrateur de Dassault Systèmes SE* - Administrateur et Membre du Comité stratégique et RSE de Thales SA* - Administrateur, Président du Comité de gouvernance et Membre du Comité des rémunérations de Carrefour SA* - Président et Administrateur de Dassault Médias SAS - Président et Administrateur du Groupe Figaro SASU - Directeur Général de Dassault Wine Estates SASU - Président de Rond Point Immobilier SAS - Gérant de Rond Point Investissements EURL - Président de Société du Figaro SAS - Director de Dassault Falcon Jet Corporation (USA) - Président du Conseil d'administration et Administrateur de Sitam Belgique SA (Belgique) - Président d'honneur du GIFAS - Gérant d'Arie SC - Gérant d'Arie 2 SC - Gérant de Nili SC - Gérant de Nili 2 SC - Gérant de la SCI de Maison Rouge - Administrateur de Monceau Dumas SICAV
Échéance du mandat en cours : AG 2023	
Nombre d'actions détenues : 670	

Mandats et fonctions ayant expiré au cours des cinq derniers exercices

- Directeur Général et Membre du Conseil de surveillance du Groupe Industriel Marcel Dassault SAS
- Director de Dassault International (USA)
- Administrateur de Sogitec Industries SA
- Administrateur de Lepercq, de Neuflyze and Co Corp.
- Administrateur de SABCA SA* (Belgique)
- Président de Rond-Point Holding SAS
- Président-Directeur Général de Dassault Médias SA

*société cotée



Président-Directeur Général

Éric Trappier

Président-Directeur Général

Date de première nomination comme administrateur :

18 décembre 2012

Échéance du mandat en tant qu'administrateur : AG 2023

Date de première nomination comme P-DG :

9 janvier 2013

Échéance du mandat en tant que P-DG : AG 2023

Nombre d'actions Dassault Aviation détenues : 68 160

Mandats et fonctions exercés dans d'autres sociétés au cours du dernier exercice

- Administrateur et Membre du Comité de la gouvernance et des rémunérations de Thales SA*
- Chairman et Director de Dassault Falcon Jet Corporation (USA)
- Director de Dasbat Aviation LLC (EAU)
- Chairman et Director de Dassault Reliance Aerospace Ltd (Inde)
- Président d'honneur du GIFAS
- Membre du Conseil d'administration de l'ASD
- Président du CIDEF
- Président de l'UIMM

Mandats et fonctions ayant expiré au cours des cinq derniers exercices

- Premier Vice-Président et Président du GIFAS
- Président du Comité Défense et Président de l'ASD
- Président et Director de Dassault International (USA)
- Président du CIDEF
- Administrateur de Sogitec Industries SA

*société cotée

Administrateurs

Thierry Dassault

Administrateur	Mandats et fonctions exercés dans d'autres sociétés au cours du dernier exercice
Date de première nomination comme administrateur : 12 avril 2021	• Directeur Général Délégué et Membre du Conseil de surveillance du Groupe Industriel Marcel Dassault SAS • Membre du Conseil de surveillance de Rond Point Immobilier SAS • Membre du Conseil de surveillance d'Immobilière Dassault SA* • Administrateur d'Artcurial SA • Administrateur de Dassault Médias SAS • Membre du Conseil d'administration du Groupe Figaro SASU • Gérant de T.D.H. SC • Gérant de GOYA SCI • Gérant de TCBD & Fils SC • Membre du Conseil de surveillance de Particulier et Finances Editions SAS • Gérant de Falke SC • Représentant permanent de T.D.H. au Conseil d'administration de Halys SAS • Représentant permanent de T.D.H. au Conseil d'administration de Wallix Group SA (ex If Research – Wallix SAS) • Administrateur de Sitam Belgique SA (Belgique) • Administrateur de Royal Hotel, Winter & Gstaad Palace AG (Suisse) • Président du Conseil et Administrateur de Dassault Immobilier Canada Inc. (ex Dassault Real Estate Canada Inc.) • Gérant de T&C Collection SC • Administrateur du CDEFQ (Cercle des Dirigeants d'Entreprise Franco-Québécois) • Membre du Comité de surveillance de Taittinger CCVC SAS • Membre du Comité stratégique de YouScribe SAS • Membre du Comité de surveillance de Scarcell Therapeutics SAS • Vice-Président du Comité de direction de la Fondation du rein • Administrateur et Secrétaire général de la Fondation Serge Dassault • Administrateur de la Fondation Recherche Alzheimer
Échéance du mandat en tant qu'administrateur : AG 2023	
Nombre d'actions Dassault Aviation détenues : 1 320	

Mandats et fonctions ayant expiré au cours des cinq derniers exercices

- Président du Conseil de surveillance du Groupe Industriel Marcel Dassault SAS
- Président du Conseil de surveillance de Rond Point Immobilier SAS
- Représentant permanent de T.D.H. au Conseil d'administration de TwoOnPark SAS
- Président du Conseil d'administration et Administrateur de Keynectis SA
- Administrateur et Censeur de Gaumont SA
- Censeur d'Immobilière Dassault SA*
- Membre du Conseil de surveillance de Particulier et Finances Editions SA
- Représentant permanent de T.D.H. au Conseil de surveillance de Wallix Group SA (ex If Research – Wallix SAS)

*société cotée



Marie-Hélène Habert

Administrateur

Date de première nomination comme administrateur :
15 mai 2014

Échéance du mandat en tant qu'administrateur :
AG 2026

Nombre d'actions Dassault Aviation détenues : 250

Mandats et fonctions exercés dans d'autres sociétés au cours du dernier exercice

- Présidente du Conseil de surveillance et Membre du Conseil de surveillance du Groupe Industriel Marcel Dassault SAS
- Présidente du Conseil de surveillance et Membre du Conseil de surveillance de Rond Point Immobilier SAS
- Vice-Présidente du Conseil de surveillance et Membre du Conseil de surveillance d'Immobilier Dassault SA*
- Administrateur de Dassault Systèmes SE*
- Administrateur, Membre du Comité ressources humaines et RSE et Membre du Comité stratégique de Biomérieux SA*
- Administrateur d'Artcurial SA
- Présidente et Administrateur de la Fondation Serge Dassault
- Présidente et Membre du Comité stratégique de Habert Dassault Finance SAS
- Gérante de Duquesne SCI
- Gérante de H. Investissements SARL
- Administrateur de Siparex Associés SA
- Gérante de HDH Immo SCI
- Administrateur de la Fondation Fondamental

Mandats et fonctions ayant expiré au cours des cinq derniers exercices

- Présidente du Conseil de surveillance du Groupe Industriel Marcel Dassault SAS
- Présidente du Conseil de surveillance de Rond Point Immobilier SAS
- Gérante de HDH SC
- Vice-Présidente de Habert Dassault Finance SAS

Besma Boumaza

Administrateur indépendant

Date de première nomination comme administrateur :
12 avril 2021

Échéance du mandat en tant qu'administrateur :
AG 2024

Nombre d'actions Dassault Aviation détenues : 250

Mandats et fonctions exercés dans d'autres sociétés au cours du dernier exercice

- Présidente du Conseil d'administration, Directrice Générale, Administrateur et Représentante permanente de Sodetis au Conseil de la Société Française de Participations et d'Investissements Européens SA
- Administrateur et Représentante permanente de Sodetis au Conseil de la Société Française de Promotion Touristique et Hôtelière SA
- Présidente d'Actimos SAS
- Administrateur de Chammans SA
- Présidente de Soparac SAS
- Gérante de Le Hameau SCI
- Représentante permanente de Sodetis et Représentante permanente de Société de Participation de l'Île de France au Conseil de la Compagnie Générale de Restauration et de Services SA
- Représentante permanente de Soparac au Conseil d'Accor Afrique Services (Maroc)
- Représentante permanente de Soparac au Conseil de Tunisia Hotels and Resort (Tunisie)
- Représentante permanente de Soparac au Conseil d'Accor Hotels Algérie (Algérie)

Mandats et fonctions ayant expiré au cours des cinq derniers exercices

- Représentante permanente de Soparac dans la société DEVIMCO

*société cotée

Henri Proglio

Administrateur indépendant

Président du Comité d'audit

Date de première nomination

comme administrateur :
23 avril 2008

Mandats et fonctions exercés dans d'autres sociétés au cours du dernier exercice

- Censeur, Membre du Comité des rémunérations et Membre du Comité stratégique de Natixis SA*
- Président d'honneur d'EDF SA*
- Président de Henri Proglio Consulting SAS
- Président de HJF Development SAS
- Administrateur d'Atalian SAS
- Administrateur d'Akkuyu Nuclear JSC (Turquie)
- Administrateur d'ABR Management (Russie)
- Administrateur de Fomentos de Construcciones y Contratas (Espagne)
- Gérant de la SCI du 19 janvier
- Gérant de la SCI La Tramontane

Échéance du mandat en tant qu'administrateur : AG 2026

Mandats et fonctions ayant expiré au cours des cinq derniers exercices

- Administrateur de Natixis SA*

Nombre d'actions Dassault Aviation détenues : 270

Lucia Sinapi-Thomas

Administrateur indépendant

Membre du Comité d'audit

Date de première nomination

comme administrateur :
15 mai 2014

Mandats et fonctions exercés dans d'autres sociétés au cours du dernier exercice

- Administrateur représentant les salariés actionnaires et Membre du Comité des rémunérations de Capgemini SE*
- Directrice exécutive de Capgemini Ventures
- Présidente du Conseil de surveillance du FCPE Capgemini
- Membre du Conseil de surveillance du FCPE Esop Capgemini
- Administrateur, Membre du Comité des nominations et des rémunérations et Membre du Comité stratégique de Bureau Veritas SA*
- Administrateur d'Azqore (Suisse)

Mandats et fonctions ayant expiré au cours des cinq derniers exercices

Échéance du mandat en tant qu'administrateur : AG 2023

- Directrice Générale de Capgemini Outsourcing Services SAS
- Administrateur de Capgemini Polska Sp.z o.o. (Pologne)
- Directrice exécutive de Business Platforms Capgemini
- Directrice Générale de Sogeti France SAS
- Présidente de PROSODIE SAS (Luxembourg)
- Membre du Comité d'audit et des risques de Bureau Veritas SA*
- Administrateur de SOGETI NORGE A/S (Norvège)
- Administrateur de Capgemini Danmark A/S (Danemark)
- Présidente de Capgemini Employees Worldwide SAS
- Administrateur de SOGETI SVERIGE MITT AB (Suède)
- Administrateur de Capgemini Business Services Guatemala SA
- Administrateur de SOGETI SVERIGE AB (Suède)
- Administrateur de FIFTY FIVE GENESIS PROJECT INC. (USA)

Nombre d'actions Dassault Aviation détenues : 260

*société cotée



Stéphane Marty

Administrateur représentant les salariés

Mandats et fonctions exercés dans d'autres sociétés au cours du dernier exercice

- Membre du Conseil de Surveillance du FCPE Dassault Aviation Gestion

Date de première nomination comme administrateur :
1^{er} janvier 2021

Mandats et fonctions ayant expiré au cours des cinq derniers exercices

- Président du Conseil de Surveillance du FCPE Dassault Aviation Gestion

Échéance du mandat en tant qu'administrateur :
10 juillet 2026

Nombre d'actions Dassault Aviation détenues : aucune

Directeur Général Délégué

Loïk Segalen

Directeur Général Délégué

Mandats et fonctions exercés dans d'autres sociétés au cours du dernier exercice

- Administrateur et Membre du Comité d'audit et des comptes de Thales SA*
- Director de Dassault Falcon Jet Corporation (USA)
- Administrateur de Sitam Belgique SA (Belgique)
- Vice-Président du GIFAS

Date de première nomination comme Directeur Général Délégué :
9 janvier 2013

Mandats et fonctions ayant expiré au cours des cinq derniers exercices

- Vice President et Director de Dassault International (USA)
- Administrateur de Sogitec Industries SA
- Director de Midway Aircraft Instrument Corporation (USA)
- Administrateur et Membre du Comité d'audit de SABCA SA* (Belgique)
- Administrateur de SABCA Limburg (Belgique)

Échéance du mandat en tant que Directeur Général Délégué :
AG 2023

Nombre d'actions Dassault Aviation détenues : 57 020

*société cotée

1.4. Conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil d'administration

Information des administrateurs

Pour s'assurer de la présence des administrateurs, le Conseil d'administration fixe un calendrier indicatif des réunions du Conseil d'administration et du Comité d'audit d'une année sur l'autre. Ce calendrier est mis à jour et rappelé régulièrement aux participants par le Secrétaire du Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration se réunit au moins deux fois par an, pour l'approbation des comptes annuels et semestriels et aussi souvent que l'intérêt de la Société l'exige.

Les convocations aux séances du Conseil d'administration précisant l'ordre du jour sont adressées aux administrateurs, aux Commissaires aux comptes et au Commissaire du Gouvernement au moins une semaine à l'avance, sauf en cas d'urgence.

Préalablement à chaque réunion du Conseil d'administration, le Président du Conseil d'administration veille à ce que chaque administrateur reçoive, avec un délai suffisant, sauf en cas d'urgence, un dossier complet, pertinent, équilibré et pédagogique lui permettant de préparer ladite réunion.

Les Commissaires aux comptes et le Commissaire du Gouvernement reçoivent les mêmes documents que les administrateurs.

Activité du Conseil d'administration en 2022

En 2022, le Conseil d'administration s'est réuni 2 fois : les 3 mars et 20 juillet.

Le taux moyen de participation au Conseil d'administration a été de 93,75%.

De plus, le Conseil d'administration a veillé à la mise en œuvre des orientations décidées et a contrôlé la marche générale de la Société. Il a notamment :

- analysé le montant des prises de commandes, du carnet de commandes et du chiffre d'affaires, ainsi que de la recherche et du développement consolidés autofinancés,
- suivi le déroulement des programmes civils et militaires,
- fixé la stratégie à moyen terme dans les domaines civil et militaire.

Le Conseil d'administration a, en outre :

- arrêté les comptes annuels et consolidés de l'exercice 2021,
- réuni les actionnaires en Assemblée Générale annuelle le 18 mai 2022,
- arrêté les comptes du 1^{er} semestre 2022,
- arrêté les documents de gestion prévisionnelle de la Société Mère en mars et juillet 2022, examiné les budgets en matière d'investissements technologiques autofinancés et d'investissements industriels,
- procédé au réexamen annuel des conventions règlementées approuvées au cours d'exercices antérieurs,
- été informé par le Président-Directeur Général du montant des cautions, avals et garanties consentis pour des engagements de filiales contrôlées,
- autorisé la conclusion de la convention portant acquisition par Dassault Aviation auprès de GIMD de terrains proches des établissements de Mérignac et Martignas pour un montant de 4,7 M€,
- arrêté les termes des communiqués financiers semestriels et annuels,
- rappelé aux administrateurs leur obligation d'abstention d'intervention sur les actions de la Société en période d'arrêté de comptes ou de communication financière, ainsi que leur obligation de déclaration à l'Autorité des Marchés Financiers (AMF) de leurs transactions et de mise au nominatif de leurs titres,
- procédé à l'évaluation des critères de performance relatifs aux actions de performance attribuées en 2021 et constaté l'acquisition desdites actions par leurs bénéficiaires à l'issue de la période d'acquisition,
- procédé à une nouvelle attribution d'actions de performance en arrêtant la liste des bénéficiaires et en définissant les conditions d'acquisition définitive des actions (réalisation de critères de performance, périodes d'acquisition et de conservation, présence à l'effectif le jour de l'acquisition définitive), avec délégation au Président-Directeur Général de tous pouvoirs aux fins de mettre en œuvre l'attribution de ces actions de performance,

- procédé à l'évaluation du critère de performance relatif aux droits à retraite supplémentaire, au titre de l'exercice 2021, pour les dirigeants mandataires sociaux compatible avec les exigences légales,
- fixé le critère de performance relatif aux droits à retraite supplémentaire au titre de l'exercice 2022,
- arrêté les éléments de rémunérations attribués et versés au cours de l'exercice 2021 au Président-Directeur Général, au Directeur Général Délégué et aux administrateurs,
- arrêté les principes de rémunérations pour l'exercice 2022 du Président-Directeur Général, du Directeur Général Délégué et des administrateurs,
- mis en vigueur le nouveau programme de rachat d'actions propres et subdélégué au Président-Directeur Général les pouvoirs pour réaliser toute opération dans le cadre de ce programme dans les conditions fixées par l'Assemblée Générale.

Comité d'audit

En application de l'ordonnance du 8 décembre 2008 qui a transposé la Directive CE 2006/43 du 17 mai 2006 sur les contrôles légaux des comptes annuels et consolidés, le Conseil d'administration du 22 juillet 2009 a mis en place un Comité d'audit.

En 2022, le Comité d'audit s'est réuni 2 fois : le 28 février sur les comptes de l'exercice 2021 et le 19 juillet sur ceux du 1^{er} semestre 2022. Le taux de présence des membres du Comité aux réunions a été, en 2022, de 100%.

Le Comité d'audit se compose de Messieurs Henri Proglio, Président, Charles Edelstenne et de Madame Lucia Sinapi-Thomas. Ils ont été nommés en raison de leurs compétences résultant de leur formation académique, de leur expérience dans les domaines financiers et comptables des sociétés cotées ainsi que dans les fonctions de Direction Générale. Tous les trois sont administrateurs non exécutifs.

Cette composition satisfait aux dispositions de l'ordonnance précitée. Le Conseil d'administration considère en effet que Madame Lucia Sinapi-Thomas et Monsieur Henri Proglio remplissent les critères d'indépendance exposés au paragraphe 1.2 ci-dessus.

Ce Comité est chargé d'assurer le suivi :

- du processus d'élaboration de l'information financière,
- de l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques,
- du contrôle légal des comptes annuels et consolidés par les Commissaires aux comptes,
- de l'indépendance des Commissaires aux comptes.

Le Comité d'audit se réunit au moins deux fois par an. Les participants, en ce inclus les Commissaires aux comptes, en sont prévenus par un calendrier fixé d'une année sur l'autre, transmis à l'ensemble des participants et rappelé par le Secrétaire du Conseil d'administration.

Le Comité d'audit a notamment :

- examiné les comptes annuels et consolidés de l'exercice 2021, les comptes du 1^{er} semestre 2022, les documents de gestion prévisionnelle de la Société Mère et les principaux événements de l'exercice concerné ou du semestre,
- revu les facteurs de risques, le contrôle interne et la gestion des risques du rapport de gestion du Conseil d'administration,
- rencontré les Commissaires aux comptes, hors la présence des représentants de la Société, après avoir examiné les conclusions de leurs travaux et leur déclaration d'indépendance,
- pris connaissance de la restitution annuelle de l'évaluation menée par la Direction Financière et la Direction des Affaires Juridiques et des Assurances sur les conventions réglementées,
- examiné la synthèse du Comité des risques, le plan d'audit 2022, le point des actions 2021 ainsi que le suivi des actions des audits 2019 et 2020,
- effectué des comptes rendus de ses travaux au Conseil d'administration.

Règlement intérieur

En parallèle des statuts qui arrêtent les règles de fonctionnement de la Société, le Conseil d'administration du 25 juillet 2012 a approuvé le Règlement intérieur du Conseil d'administration qui permet notamment aux administrateurs de participer aux réunions (débat et votes) par des moyens de télécommunication conformes à la réglementation en vigueur. Le Conseil d'administration du 4 mars 2021 a approuvé une nouvelle version du Règlement intérieur.



Le Règlement intérieur est disponible pour consultation sur le site internet de la Société à l'adresse www.dassault-aviation.com.

Prévention et gestion des conflits d'intérêts

En matière de prévention et de gestion des conflits d'intérêts, les administrateurs ont l'obligation d'informer le Conseil d'administration de toute situation de conflit d'intérêts, même potentielle entre eux-mêmes et l'intérêt social de Dassault Aviation et doivent, le cas échéant, s'abstenir d'assister aux débats et de participer au vote de la délibération correspondante en séance.

En particulier, à tout moment, la participation de tout administrateur à une opération à laquelle Dassault Aviation est directement intéressée ou dont il a eu connaissance en tant qu'administrateur est portée à la connaissance du Conseil d'administration préalablement à sa conclusion.

En outre, GIMD, en tant qu'actionnaire majoritaire de Dassault Aviation, veille à prévenir les éventuels conflits d'intérêts s'agissant des administrateurs nommés sur sa proposition.

À la date du présent rapport et à la connaissance de la Société, il n'existe pas de conflit d'intérêts potentiels entre les devoirs des administrateurs à l'égard de Dassault Aviation et leurs intérêts privés.

Ces dispositifs sont complétés par la Charte interne relative aux conventions réglementées et aux conventions courantes et conclues à des conditions normales décrites au paragraphe 1.5 du présent rapport.

Prévention et gestion des manquements d'initiés

Conformément aux dispositions issues du Règlement européen du 16 avril 2014 sur les abus de marché et du guide de l'information permanente et de la gestion de l'information privilégiée de l'AMF du 26 octobre 2016 modifié le 29 octobre 2021, la Société a mis en place un dispositif de « fenêtres négatives » (périodes d'abstention d'intervention sur les actions émises par la Société) qui commencent au minimum 30 jours avant la publication des comptes annuels et semestriels. Quand les communiqués financiers sont publiés par la Société après la clôture de la bourse, le jour de publication fait partie de la période d'abstention.

Chaque année, les administrateurs sont informés par courrier du calendrier des « fenêtres négatives » de l'exercice à venir.

Le calendrier financier est mis en ligne sur le site internet de la Société au début de chaque exercice.

Par ailleurs, la liste des initiés permanents et occasionnels est revue trimestriellement et à tout moment, en cas de besoin.

1.5. Conventions réglementées

Conventions entre un actionnaire de la Société et une de ses filiales

En application de l'article L. 225-37-4 2° du Code de commerce, doivent être mentionnées dans le Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise du Conseil d'administration les conventions intervenues directement ou indirectement ou par personne interposée :

- entre l'un des mandataires sociaux ou l'un des actionnaires de Dassault Aviation disposant d'une fraction des droits de vote supérieure à 10%,
- et une société contrôlée par Dassault Aviation au sens de l'article L. 233-3 du Code de commerce, à l'exception des « conventions constituant une opération courante conclue à des conditions normales ».

À la connaissance de la Société, il n'existe pas de convention :

- entre d'une part un mandataire social de Dassault Aviation ou GIMD, détenant plus de 10% des droits de vote dans Dassault Aviation,
- et d'autre part Dassault Falcon Jet (ou l'une de ses filiales), Dassault Falcon Service, Sogitec Industries ou toute autre société contrôlée par Dassault Aviation au sens de l'article L. 233-3 du Code de commerce qui ne constituerait pas une opération courante conclue à des conditions normales.

Charte interne relative aux conventions réglementées et aux conventions courantes et conclues à des conditions normales

Conformément à la loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises dite « Pacte », le Conseil d'administration de la Société a mis en place une procédure permettant d'évaluer régulièrement si les conventions dites courantes remplissent bien les deux conditions suivantes : porter sur des opérations courantes et être conclues à des conditions normales.

Cette procédure, matérialisée dans une charte interne, a été approuvée par le Conseil d'administration de Dassault Aviation du 26 février 2020 et est appliquée depuis cette date. Elle repose sur l'évaluation menée conjointement par la Direction Financière et la Direction des Affaires Juridiques et des Assurances de la Société et fait l'objet d'un suivi par le Comité d'audit.

1.6. Modalités d'exercice de la Direction Générale

Conformément aux dispositions légales, la possibilité de dissocier les fonctions de Président du Conseil d'administration de celles de Directeur Général a été introduite dans les statuts de la Société lors de l'Assemblée Générale du 25 avril 2002.

Le Conseil d'administration du 25 avril 2002 a décidé que la Direction Générale de la Société est exercée par le Président du Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration a choisi la modalité d'exercice de la Direction Générale qui lui a paru la mieux adaptée aux spécificités de l'entreprise. Il a donc décidé de ne pas dissocier les fonctions de Président du Conseil d'administration et de Directeur Général.

Le Président-Directeur Général est assisté depuis le 9 janvier 2013 par un Directeur Général Délégué.

Cette modalité d'exercice de la Direction Générale a été maintenue par le Conseil d'administration du 16 mai 2019 qui a renouvelé les mandats du Président-Directeur Général et du Directeur Général Délégué pour quatre ans avec les mêmes pouvoirs.

1.7. Pouvoirs du Président-Directeur Général

Les pouvoirs du Président-Directeur Général ne sont pas limités par les statuts de la Société ni par le Conseil d'administration dans les décisions l'ayant nommé puis renouvelé dans ses fonctions.

Au titre des fonctions de Président du Conseil d'administration, il organise et dirige les travaux dudit Conseil dont il rend compte à l'Assemblée Générale. Il exécute les décisions du Conseil d'administration. Il veille au bon fonctionnement des organes de la Société et s'assure que les administrateurs sont en mesure de remplir leur mission.

Au titre des fonctions de Directeur Général, il est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toutes circonstances au nom de la Société. Il exerce donc ses pouvoirs sans autre limitation que celles prévues par les textes en vigueur concernant les pouvoirs attribués expressément par la loi aux Assemblées d'actionnaires et au Conseil d'administration.

1.8. Pouvoirs du Directeur Général Délégué

Le Directeur Général Délégué assiste le Président-Directeur Général. Vis-à-vis des tiers, il a les mêmes pouvoirs que le Directeur Général.

1.9. Comité de Direction

Présidé par le Président-Directeur Général, le Comité de Direction comprend les responsables des différentes fonctions de la Société.

Au 31 décembre 2022, il est composé de :

- Éric Trappier, Président-Directeur Général,
- Loïk Segalen, Directeur Général Délégué,
- Carlos Brana, Directeur Général des Avions Civils,
- Bruno Chevalier, Directeur Général du Soutien Militaire,
- Bruno Coiffier, Directeur Général des Achats,
- Denis Dassé, Directeur Financier,
- Jean-Marc Gasparini, Directeur des Programmes Militaires et Spatiaux,
- Florent Gateau, Directeur Général de la Qualité Totale,
- Gérard Giordano*, Directeur Commercial,
- Bruno Giorgianni, Secrétaire du Comité de Direction et Directeur des Affaires Publiques et de la Sécurité,
- Valérie Guillemet, Directrice des Ressources Humaines,
- Richard Lavaud, Directeur Général International,
- Nicolas Mojaïsky, Directeur Général Technique,
- Frédéric Petit, Directeur des Programmes Falcon,
- Ary Plagnol, Directeur Général des Opérations Industrielles,
- Jean Sass**, Directeur Général du Système d'Information et *Chief Digital Officer*.

* Suite au départ à la retraite de Monsieur Gérard Giordano, Monsieur Jean-Marie Albertini a pris les fonctions de Directeur Commercial à compter du 3 janvier 2023,

** Suite au départ à la retraite Monsieur Jean Sass, Monsieur Laurent Bendavid a pris les fonctions de Directeur Général du Système d'Information et *Chief Digital Officer* à compter du 1^{er} février 2023.

Le Comité de Direction traite de tous les sujets concernant la marche et le fonctionnement de la Société dans ses différents aspects. Il se réunit chaque semaine.

1.10. Mixité femmes/hommes des instances dirigeantes (informations visées par l'article L. 22-10-10 2° du Code de commerce)

Notre Société est à majorité masculine de par son activité fortement industrielle et technique. En effet, les femmes représentent entre 15 et 20% des effectifs dans les écoles d'ingénieurs.

Consciente des enjeux de mixité, la Société a mis en place une politique volontariste de recrutement des femmes, renforcée depuis 2010 avec des objectifs chiffrés en matière de recrutement. Cela a permis de faire progresser la proportion des femmes en 10 ans de 16,5% à 19,1% en 2022.

Au 31 décembre 2022, les femmes représentent 14% des postes à plus forte responsabilité (position IIIB et plus) et 7% des postes de direction. La Société s'est fixé des objectifs quantitatifs et qualitatifs pour améliorer cette situation :

- poursuivre les actions de coopération avec l'enseignement pour promouvoir les métiers de l'aéronautique et inciter les jeunes femmes à s'y orienter,
- recruter, parmi les postes de cadres à pourvoir, 25% de femmes afin de bénéficier de leurs compétences et d'augmenter le taux de féminisation,
- améliorer la présence des femmes dans la filière hiérarchique, dans les postes de direction et les postes à responsabilités,
- veiller chaque année au respect de l'équilibre femmes/hommes dans la distribution des augmentations individuelles et des promotions,

- converger vers une durée moyenne entre deux promotions équivalente entre les femmes et les hommes cadres dans les positions PIIIA, PIIIB et PIIC de la grille des classifications des ingénieurs et cadres de la métallurgie.

Par ailleurs, les promotions sur les plus hauts niveaux de responsabilités font l'objet d'un examen annuel par la Direction Générale qui s'assure de la bonne représentation des femmes.

1.11. Assemblée Générale des actionnaires

Modalités particulières de participation des actionnaires à l'Assemblée Générale

Admission

Les modalités de participation des actionnaires aux Assemblées Générales sont prévues aux articles 29 et 31 des statuts. Ces modalités sont les suivantes :

- le droit de participer aux Assemblées est subordonné :
 - o pour les propriétaires d'actions au nominatif, à l'inscription de l'actionnaire dans les comptes de titres nominatifs tenus par la Société,
 - o pour les propriétaires d'actions au porteur, à l'inscription de l'actionnaire dans les comptes de titres au porteur tenus par l'intermédiaire habilité (banque, établissement financier ou prestataire de services d'investissement) et à la production d'une attestation de participation délivrée par ledit intermédiaire,
- le délai au cours duquel ces formalités doivent être accomplies est de 2 jours ouvrés avant l'Assemblée Générale, conformément aux dispositions du décret n° 2014-1466 du 8 décembre 2014,
- le Conseil d'administration a toujours la faculté d'accepter l'attestation de participation en dehors du délai prévu ci-dessus,
- les actionnaires peuvent se faire représenter dans les conditions légales et réglementaires.

La notification de la désignation et de la révocation du mandataire peut se faire soit sous forme de support papier, soit par voie électronique. Dans ce dernier cas, la signature de l'actionnaire peut consister en l'usage d'un procédé fiable d'identification garantissant son lien avec l'acte auquel elle s'attache, pouvant notamment consister en un identifiant et un mot de passe.

Ces modalités sont rappelées dans l'avis de réunion et dans l'avis de convocation de l'Assemblée Générale qui sont publiés au Bulletin des Annonces Légales Obligatoires (BALO) et mis en ligne sur le site internet de la Société.

Droit de vote

Sauf dans les cas spéciaux prévus par la loi, chaque membre de l'Assemblée Générale a autant de voix qu'il possède ou représente d'actions libérées des versements exigibles, sans limitation.

Depuis le 3 avril 2016, les actions émises par la Société, inscrites en compte nominatif depuis plus de deux ans, bénéficient d'un droit de vote double.

Le vote s'exprime à main levée et/ou par bulletin de vote.

Le scrutin secret peut être réclamé, soit par le Conseil d'administration, soit par des actionnaires représentant au moins le quart du capital et à la condition qu'ils en aient fait la demande écrite, trois jours au moins avant la réunion, au Conseil d'administration ou à l'autorité qui a convoqué l'Assemblée Générale.

Les actionnaires peuvent aussi voter par correspondance dans les conditions légales.

Par ailleurs, les statuts de la Société prévoient que :

- le vote peut être exprimé par bulletin à lecture optique ou se faire par vote électronique,
- les actionnaires peuvent aussi, si le Conseil d'administration l'a décidé lors de la convocation, voter par tous moyens de télécommunication permettant leur identification, dans les conditions et suivant les modalités prévues par les dispositions légales et réglementaires en vigueur.

Convocation des Assemblées Générales d'actionnaires

Les Assemblées Générales d'actionnaires sont convoquées par le Conseil d'administration selon les dispositions légales et réglementaires. Tous les actionnaires, quel que soit le nombre d'actions qu'ils possèdent, peuvent y participer. La date de l'Assemblée Générale annuelle est communiquée sur le site internet de la Société (www.dassault-aviation.com) environ six mois à l'avance.

Au plus tard 21 jours avant l'Assemblée Générale, la documentation est consultable sur le site précité rubrique Finance / Assemblées Générales.

Les résultats du vote des résolutions et le compte-rendu de l'Assemblée Générale sont également mis en ligne dans les 15 jours suivant la réunion.

Après deux Assemblées Générales tenues à huis clos et compte tenu de l'évolution de la crise sanitaire, les actionnaires ont pu assister physiquement à l'Assemblée Générale du 18 mai 2022.

2. RÉMUNÉRATION DES MANDATAIRES SOCIAUX

Le présent rapport est établi en application des articles L. 22-10-8 et suivants du Code de commerce.

2.1 Rémunération des administrateurs et des mandataires sociaux en 2022

M. Charles Edelstenne, Président d'Honneur

- rémunération au titre de GIMD qui contrôle Dassault Aviation :

Monsieur Charles Edelstenne a perçu une rémunération brute de 1 016 179 euros en sa qualité de Président.

Il a bénéficié d'une voiture de fonction (avantage en nature valorisé à 10 326 euros) avec chauffeur et du remboursement de ses frais réels exposés dans le cadre de ses fonctions.

- rémunération au titre de Dassault Aviation :

Monsieur Charles Edelstenne a perçu 44 000 euros bruts de rémunérations : 38 000 euros bruts en sa qualité de membre du Conseil d'administration et 6 000 euros bruts, en sa qualité de membre du Comité d'audit.

- rémunération au titre des autres sociétés françaises et étrangères du Groupe Dassault Aviation :

Monsieur Charles Edelstenne a perçu en France 41 558 euros bruts de rémunérations en sa qualité de membre du Conseil d'administration de Dassault Falcon Jet et 35 750 euros bruts de rémunérations en sa qualité de membre du Conseil d'administration de Thales.

Complément de retraite

Dassault Aviation s'est engagée à verser une retraite complémentaire à Monsieur Charles Edelstenne. Elle représente un montant de 308 660 euros bruts par an (hors revalorisation).

Cependant, à la fin de son mandat de Président-Directeur Général de Dassault Aviation en janvier 2013, Monsieur Charles Edelstenne n'a pas interrompu son activité professionnelle, du fait de ses mandats chez Dassault Systèmes et GIMD. Il ne peut donc pas liquider ses droits à la retraite de droit commun.

En conséquence, Dassault Aviation, malgré son engagement, a dû surseoir au versement de cette retraite.

Rémunération des administrateurs

M. Thierry Dassault, administrateur

- rémunération au titre de GIMD qui contrôle Dassault Aviation :

Monsieur Thierry Dassault a perçu une rémunération brute de 20 000 euros en sa qualité de membre du Conseil de surveillance et à titre de salarié un montant annuel brut de 217 414 euros.

- rémunération au titre de Dassault Aviation :

Monsieur Thierry Dassault a perçu 33 000 euros bruts de rémunérations en sa qualité de membre du Conseil d'administration.

Mme Marie-Hélène Habert, administrateur

- rémunération au titre de GIMD qui contrôle Dassault Aviation :

Madame Marie-Hélène Habert a perçu une rémunération brute de 40 000 euros en qualité de membre du Conseil de surveillance et, à titre de Directeur de la Communication et du Mécénat, un montant annuel brut de 385 384 euros.

Elle a bénéficié d'une voiture de fonction (avantage en nature valorisé 1 584 euros).

- rémunération au titre de Dassault Aviation :

Madame Marie-Hélène Habert a perçu 38 000 euros bruts de rémunérations en sa qualité de membre du Conseil d'administration.

M. Henri Proglio, administrateur

- rémunération au titre de Dassault Aviation :

Monsieur Henri Proglio a perçu 50 000 euros bruts de rémunérations : 38 000 euros bruts en sa qualité de membre du Conseil d'administration et 12 000 euros bruts en sa qualité de membre du Comité d'audit, rémunération double pour le Président dudit Comité.

Au titre des autres sociétés françaises et étrangères du Groupe Dassault Aviation, M. Henri Proglio n'a pas reçu de rémunération, ni bénéficié d'avantages en nature.

Mme Lucia Sinapi-Thomas, administrateur

- rémunération au titre de Dassault Aviation :

Madame Lucia Sinapi-Thomas a perçu 44 000 euros bruts de rémunérations : 38 000 euros bruts en sa qualité de membre du Conseil d'administration et 6 000 euros bruts en sa qualité de membre du Comité d'audit.

Au titre des autres sociétés françaises et étrangères du Groupe Dassault Aviation, Mme Lucia Sinapi-Thomas n'a pas reçu de rémunération, ni bénéficié d'avantages en nature.

Mme Besma Boumaza, administrateur

- rémunération au titre de Dassault Aviation :

Madame Besma Boumaza a perçu 38 000 euros bruts de rémunérations en sa qualité de membre du Conseil d'administration.

Au titre des autres sociétés françaises et étrangères du Groupe Dassault Aviation, Mme Besma Boumaza n'a pas reçu de rémunération, ni bénéficié d'avantages en nature.

M. Stéphane Marty, administrateur

- rémunération au titre de Dassault Aviation :

Monsieur Stéphane Marty a perçu 38 000 euros bruts de rémunérations en sa qualité de membre du Conseil d'administration.

Au titre des autres sociétés françaises et étrangères du Groupe Dassault Aviation, Monsieur Stéphane Marty n'a pas reçu de rémunération (autre qu'à titre de salarié de la Société Mère), ni bénéficié d'avantages en nature.

Les rémunérations totales attribuées et versées à l'ensemble des administrateurs à raison de leur mandat au Conseil d'administration de Dassault Aviation au cours de l'exercice 2022 sont présentées au tableau 3 ci-après. Ces éléments sont soumis à l'approbation de l'Assemblée Générale des actionnaires (résolution n° 4 telle que présentée ci-dessous au paragraphe « Présentation des résolutions soumises au vote des actionnaires »).

Rémunération des mandataires sociaux en 2022

M. Éric Trappier, Président-Directeur Général

- rémunération au titre de Dassault Aviation :

Monsieur Éric Trappier a perçu une rémunération annuelle fixe brute en sa qualité de Président-Directeur Général de 1 678 171 euros bruts, en augmentation de 3,08% par rapport à 2021.

Sa rémunération ne comprend ni part variable ni rémunération exceptionnelle.

Il ne s'est pas vu attribuer de stock-options.

Le Conseil d'administration du 3 mars 2022 lui a attribué (acquisition soumise à conditions de performance), 20 000 actions de performance dont la valorisation retenue dans les états financiers au 31 décembre 2022 est de 121,70 euros par action, soit 2 434 000 euros pour 20 000 actions. Ces actions représentent 0,02% du capital au 31 décembre 2022.

Il ne bénéficie pas, en tant que mandataire social, d'indemnité liée à la cessation de son mandat.

Il a bénéficié d'une voiture de fonction (avantage en nature valorisé 10 275 euros) avec chauffeur et du remboursement de ses frais réels exposés dans le cadre de ses fonctions.

Au titre de la rémunération en sa qualité de Président du Conseil d'administration (rémunération double), il a perçu 76 000 euros bruts (56 000 euros au titre de la part fixe de la rémunération 2022 en tant que Président du Conseil d'administration et 20 000 euros au titre de la part variable de la rémunération 2021 versée en 2022 après approbation de l'Assemblée Générale du 18 mai 2022).

Il percevra 20 000 euros bruts de rémunération, au titre de la part variable de la rémunération annuelle 2022 qui lui est attribuée en sa qualité de Président du Conseil d'administration de Dassault Aviation, sous réserve de l'approbation par l'Assemblée Générale ordinaire des actionnaires appelée à se tenir le 16 mai 2023 (résolution n°5 telle que présentée ci-dessous au paragraphe « Présentation des résolutions soumises au vote des actionnaires »).

Le 9 janvier 2013, date de son entrée en fonction, comme Président-Directeur Général, le contrat de travail de Monsieur Éric Trappier a été suspendu compte tenu :

- de son ancienneté de 28 ans dans l'entreprise au jour de sa nomination en tant que Président-Directeur Général en janvier 2013,
- du désir de la Société de recourir à la promotion interne dans la nomination des Dirigeants mandataires sociaux en confiant ces responsabilités à des cadres dirigeants expérimentés ayant une profonde connaissance de l'industrie et du secteur aéronautique.

La décision de suspendre son contrat de travail est conforme à la position de l'AMF dans ses rapports sur le gouvernement d'entreprise relatifs au contrat de travail des Dirigeants mandataires sociaux.

Il bénéficie du dispositif de retraite supplémentaire prévu pour les membres du Comité de Direction et le personnel navigant.

Ce dispositif applicable depuis le 1^{er} janvier 2020 est conforme à l'ordonnance n° 2019-697 du 3 juillet 2019 et permet une acquisition annuelle de droits de retraite supplémentaire égale à 2% de la rémunération brute annuelle, sous conditions de performance définies chaque année par le Conseil d'administration, soit, au titre de l'exercice 2022, un montant de 33 769 euros.

Le Président-Directeur Général bénéficie par ailleurs, durant l'exercice de son mandat, des régimes frais de santé et prévoyance applicables à l'ensemble des salariés cadres de la Société.

Le Président-Directeur Général n'a pas conclu directement ou indirectement de convention de prestations de services avec Dassault Aviation ou l'une de ses filiales.

Les tableaux ci-dessous présentent les ratios de rémunérations du Président-Directeur Général par rapport à la rémunération moyenne et médiane des salariés de Dassault Aviation.

Éric Trappier

	2018	2019	2020	2021	2022
Ratios de rémunération					
par rapport au salaire moyen (Sté. Mère) (*)	23,8	22,7	22,7	26,8	25,5
par rapport au salaire médian (Sté. Mère) (*)	29,0	27,6	27,4	32,4	30,8
Evolution annuelle					
de la rémunération d'Éric Trappier	2,2%	2,9%	2,0%	1,8%	3,0%
de la rémunération moyenne des salariés (*)	3,8%	7,9%	1,9%	-13,8%	8,3%
Résultat Net Ajusté Groupe en Milliers d'euros	681 138	814 035	395 623	693 446	830 244
variation n / n-1	39%	20%	-51%	75%	20%

(*) y compris participation et intéressement.

En incluant la valorisation des actions de performance attribuées à M. Éric Trappier dans le cadre de la démarche d'association au capital cela porterait les ratios de rémunération aux valeurs suivantes :

Éric Trappier

	2018	2019	2020	2021	2022 (**)
Ratios de rémunération					
par rapport au salaire moyen (Sté. Mère) (*)	40,4	41,5	38,7	47,5	60,6
par rapport au salaire médian (Sté. Mère) (*)	49,1	50,4	46,7	57,4	73,3
Evolution annuelle					
de la rémunération d'Éric Trappier	17,2%	10,9%	-4,9%	4,9%	38,4%
de la rémunération moyenne des salariés (*)	3,8%	7,9%	1,9%	-13,8%	8,3%
Résultat Net Ajusté Groupe en Milliers d'euros	681 138	814 035	395 623	693 446	830 244
variation n / n-1	39%	20%	-51%	75%	20%

(*) y compris participation et intéressement.

(**) sur la base des actions attribuées.

- rémunération au titre des autres sociétés françaises et étrangères du Groupe Dassault Aviation :

Monsieur Éric Trappier a perçu, en France, 41 558 euros bruts de rémunérations en sa qualité de membre du Conseil d'administration de Dassault Falcon Jet et 38 250 euros bruts de rémunérations en sa qualité de membre du Conseil d'administration de Thales.

M. Loïk Segalen, Directeur Général Délégué

ération annuelle fixe brute en sa qualité de Directeur Général on de 3,08% par rapport à 2021.

e ni rémunération exceptionnelle.

lui a attribué (acquisition soumise à conditions de performance), ation retenue dans les états financiers au 31 décembre 2022 est ros pour 14 500 actions. Ces actions représentent 0,016% du



Il ne bénéficie pas en tant que mandataire social d'indemnité liée à la cessation de son mandat.

Il a bénéficié d'une voiture de fonction (avantage en nature valorisé à 9 201 euros) avec chauffeur et du remboursement de ses frais réels exposés dans le cadre de ses fonctions.

Le 9 janvier 2013, date de son entrée en fonction comme Directeur Général Délégué, le contrat de travail de Monsieur Loïk Segalen a été suspendu compte tenu :

- de son ancienneté de 27 ans dans l'entreprise au jour de sa nomination en tant que Directeur Général Délégué en janvier 2013,
- du désir de la Société de recourir à la promotion interne dans la nomination des Dirigeants mandataires sociaux en confiant ces responsabilités à des cadres dirigeants expérimentés ayant une profonde connaissance de l'industrie et du secteur aéronautique.

La décision de suspendre son contrat de travail est conforme à la position de l'AMF dans ses rapports sur le gouvernement d'entreprise relatifs au contrat de travail des Dirigeants mandataires sociaux.

Il bénéficie du dispositif de retraite supplémentaire prévu pour les membres du Comité de Direction et le personnel navigant.

Ce dispositif applicable depuis le 1^{er} janvier 2020 est conforme à l'ordonnance n° 2019-697 du 3 juillet 2019 et permet une acquisition annuelle de droits de retraite supplémentaire égal à 2% de la rémunération brute annuelle, sous conditions de performance définies chaque année par le Conseil d'administration, soit, au titre de l'exercice 2022, un montant de 29 877 euros.

Le Directeur Général Délégué bénéficie par ailleurs, durant l'exercice de son mandat, des régimes frais de santé et prévoyance applicables à l'ensemble des salariés cadres de la Société.

Le Directeur Général Délégué n'a pas conclu directement ou indirectement de convention de prestations de services avec Dassault Aviation ou l'une de ses filiales.

Les tableaux ci-dessous présentent les ratios de rémunérations du Directeur Général Délégué par rapport à la rémunération moyenne et médiane des salariés de Dassault Aviation.

Loïk Segalen	2018	2019	2020	2021	2022
Ratios de rémunération					
par rapport au salaire moyen (Sté. Mère) (*)	20,1	19,2	19,2	22,7	21,6
par rapport au salaire médian (Sté. Mère) (*)	24,4	23,3	23,2	27,4	26,1
Evolution annuelle					
de la rémunération de Loïk Segalen	2,6%	3,0%	2,0%	1,9%	3,1%
de la rémunération moyenne des salariés (*)	3,8%	7,9%	1,9%	-13,8%	8,3%
Résultat Net Ajusté Groupe en Milliers d'euros	681 138	814 035	395 623	693 446	830 244
variation n / n-1	39%	20%	-51%	75%	20%

(*) y compris participation et intéressement.

En incluant la valorisation des actions de performance attribuées à M. Loïk Segalen dans le cadre de la démarche d'association au capital cela porterait les ratios de rémunération aux valeurs suivantes :

Loïk Segalen	2018	2019	2020	2021	2022 ^(**)
Ratios de rémunération					
par rapport au salaire moyen (Sté. Mère) ^(*)	34,2	35,0	32,2	39,2	47,1
par rapport au salaire médian (Sté. Mère) ^(*)	41,6	42,5	38,9	47,4	56,9
Evolution annuelle					
de la rémunération de Loïk Segalen	15,6%	10,3%	-6,1%	4,9%	30,1%
de la rémunération moyenne des salariés ^(*)	3,8%	7,9%	1,9%	-13,8%	8,3%
Résultat Net Ajusté Groupe en Milliers d'euros	681 138	814 035	395 623	693 446	830 244
variation n / n-1	39%	20%	-51%	75%	20%

^(*) y compris participation et intéressement.

^(**) sur la base des actions attribuées.

- rémunération au titre des autres sociétés françaises et étrangères du Groupe Dassault Aviation :

Monsieur Loïk Segalen a perçu, en France, 41 558 euros bruts de rémunérations en sa qualité de membre du Conseil d'administration de Dassault Falcon Jet et 37 000 euros bruts de rémunérations en sa qualité de membre du Conseil d'administration de Thales.

Tableaux de synthèse des rémunérations des mandataires sociaux et des administrateurs

Tableau 1 Synthèse des rémunérations dues et des options et actions attribuées à chaque dirigeant mandataire social (en euros)

	2022	2021
Éric Trappier, Président-Directeur Général		
Rémunérations versées au titre de l'exercice (détail au tableau 2)	1 764 446	1 713 820
Valorisation des rémunérations variables pluriannuelles attribuées au cours de l'exercice	-	-
Valorisation des options attribuées au cours de l'exercice	-	-
TOTAL	1 764 446	1 713 820
Loïk Segalen, Directeur Général Délégué		
Rémunérations versées au titre de l'exercice (détail au tableau 2)	1 493 837	1 449 203
Valorisation des rémunérations variables pluriannuelles attribuées au cours de l'exercice	-	-
Valorisation des options attribuées au cours de l'exercice	-	-



Valorisation des actions attribuées à chaque dirigeant mandataire social (en euros)

	2022	2021
Éric Trappier, Président-Directeur Général Valorisation des actions de performance attribuées au cours de l'exercice (cf. tableau 6)	2 434 000	1 320 000
Loïc Segalen, Directeur Général Délégué Valorisation des actions de performance attribuées au cours de l'exercice (cf. tableau 6)	1 764 650	1 056 000

Tableau 2 Récapitulatif des rémunérations de chaque dirigeant mandataire social (en euros)

	Année 2022 - montants		Année 2021 - montants	
	Attribués	Versés	Attribués	Versés
Éric Trappier, Président-Directeur Général				
Rémunération fixe	1 678 171	1 678 171	1 628 053	1 628 053
Rémunération variable annuelle	-	-	-	-
Rémunération exceptionnelle	-	-	-	-
Rémunération à raison du mandat de Président du Conseil d'administration ⁽¹⁾	76 000	76 000 ⁽²⁾	76 000	76 000 ⁽³⁾
Avantages en nature	10 275	10 275	9 767	9 767
TOTAL	1 764 446	1 764 446	1 713 820	1 713 820
Loïc Segalen, Directeur Général Délégué				
Rémunération fixe	1 484 636	1 484 636	1 440 265	1 440 265
Rémunération variable annuelle	-	-	-	-
Rémunération exceptionnelle	-	-	-	-
Rémunération à raison du mandat d'administrateur ⁽¹⁾	-	-	-	-
Avantages en nature	9 201	9 201	8 938	8 938
TOTAL	1 493 837	1 493 837	1 449 203	1 449 203

⁽¹⁾ Messieurs Éric Trappier et Loïc Segalen, ont, en outre, chacun perçu 41 558 euros bruts de rémunérations au titre de leurs mandats au sein du Conseil d'administration de Dassault Falcon Jet. Messieurs Éric Trappier et Loïc Segalen ont également touché respectivement, 38 250 et 37 000 euros bruts de rémunérations au titre de leurs mandats au sein du Conseil d'administration de Thales.

⁽²⁾ dont 20 000 euros au titre la part variable de la rémunération annuelle qui lui est attribuée en sa qualité de Président du Conseil d'administration de Dassault Aviation et qui lui sera versée en 2023 après approbation de l'Assemblée Générale Ordinaire du 16 mai 2023.

⁽³⁾ dont 20 000 euros au titre la part variable de la rémunération annuelle qui lui est attribuée en sa qualité de Président du Conseil d'administration de Dassault Aviation et qui lui a été versée en 2022 après approbation de l'Assemblée Générale Ordinaire du 18 mai 2022.

Tableau 3 Rémunérations perçues par les administrateurs non mandataires sociaux au titre du Conseil d'administration (en euros)

Mandataires sociaux non dirigeants	Montants attribués en 2022 (Brut)	Montants versés en 2022 (Brut)	Montants attribués en 2021 (Brut)	Montants versés en 2021 (Brut)
Charles Edelstenne ⁽¹⁾				
Rémunérations	44 000	44 000	44 000	44 000
Autres rémunérations	-	-	-	-
Olivier Dassault ⁽²⁾				
Rémunérations	-	-	28 000	28 000
Autres rémunérations	-	-	-	-
Catherine Dassault ⁽³⁾				
Rémunérations	-	-	28 000	28 000
Autres rémunérations	-	-	-	-
Thierry Dassault				
Rémunérations	33 000	33 000	30 000	30 000
Autres rémunérations	-	-	-	-
Marie-Hélène Habert				
Rémunérations	38 000	38 000	38 000	38 000
Autres rémunérations	-	-	-	-
Besma Boumaza				
Rémunérations	38 000	38 000	30 000	30 000
Autres rémunérations	-	-	-	-
Mathilde Lemoine ⁽⁴⁾				
Rémunérations	-	-	38 000	38 000
Autres rémunérations	-	-	-	-
Henri Proglio ⁽⁵⁾				
Rémunérations	50 000	50 000	50 000	50 000
Autres rémunérations	-	-	-	-
Lucia Sinapi-Thomas ⁽⁶⁾				
Rémunérations	44 000	44 000	44 000	44 000
Autres rémunérations	-	-	-	-
Stéphane Marty				
Rémunérations	38 000	38 000	38 000	38 000
Autres rémunérations	salaire	salaire	salaire	salaire
TOTAL	285 000	285 000	368 000	368 000

⁽¹⁾ dont 6 000 euros en 2022 et 2021 au titre du Comité d'audit.

M. Charles Edelstenne a perçu en outre, en 2022, 41 558 euros bruts de rémunérations au titre du Conseil d'administration de Dassault Falcon Jet (vs 39 656 euros bruts en 2021) et 35 750 euros bruts de rémunérations au titre du Conseil d'administration de Thales (vs 39 500 euros bruts en 2021).

⁽²⁾ administrateur jusqu'au 7 mars 2021.

⁽³⁾ administrateur jusqu'au 12 avril 2021.

⁽⁴⁾ administrateur jusqu'au 28 septembre 2021.

⁽⁵⁾ dont 12 000 euros en 2022 et 2021 au titre du Comité d'audit.

⁽⁶⁾ dont 6 000 euros en 2022 et 2021 au titre du Comité d'audit.



Tableau 4 Options de souscription ou d'achat d'actions attribuées durant l'exercice à chaque dirigeant mandataire social par l'émetteur et par toute société du Groupe

Sans objet

Tableau 5 Options de souscriptions ou d'achat d'actions levées durant l'exercice par chaque dirigeant mandataire social

Sans objet

Tableau 6 Actions de performance attribuées durant l'exercice à chaque dirigeant mandataire social par l'émetteur et par toute société du Groupe

	Nom du plan et date	Nombre d'actions de performance attribuées durant l'exercice 2022	Valorisation des actions (en euros) ⁽¹⁾	Date d'acquisition	Date de disponibilité	Conditions de performance
Éric Trappier	Actions 2022 03/03/22	20 000 ⁽²⁾	2 434 000	03/03/2023	03/03/2024	oui
Loïk Segalen	Actions 2022 03/03/22	14 500 ⁽²⁾	1 764 650	03/03/2023	03/03/2024	oui
TOTAL		34 500⁽²⁾				

⁽¹⁾ Prix retenu de 121,70 euros par action (IFRS 2).

⁽²⁾ Le nombre total d'actions définitivement acquises est plafonné à 112% du nombre d'actions attribuées lors du Conseil d'administration du 3 mars 2022.

Tableau 7 Actions de performance devenues disponibles durant l'exercice pour chaque dirigeant mandataire social

Nota : le nombre d'actions affiché dans le tableau ci-dessous est retraité pro forma après division par 10 de la valeur nominale opérée en 2021.

	Nom du plan et date	Nombre d'actions devenues disponibles durant l'exercice 2022	Conditions d'acquisition
Éric Trappier	Actions 2020 26/02/2020	13 380	Actions acquises après une période d'acquisition d'un an et soumises à des conditions de performance
Loïk Segalen	Actions 2020 26/02/2020	10 700	Actions acquises après une période d'acquisition d'un an et soumises à des conditions de performance
TOTAL		24 080	

Tableau 8 Historique des attributions d'options de souscription ou d'achat d'actions - Information sur les options de souscription ou d'achat

Sans objet

Tableau 9 Options de souscription ou d'achat d'actions consenties aux dix premiers salariés non mandataires sociaux attributaires et options levées par ces derniers

Sans objet

Tableau 10 Historique des attributions d'actions de performance

Nota : le nombre d'actions affiché dans le tableau ci-dessous est retraité pro forma après division par 10 de la valeur nominale opérée en 2021.

	Actions 2018	Actions 2019	Actions 2020	Actions 2021	Actions 2022
Date de l'Assemblée Générale	23/09/2015	24/05/2018	24/05/2018	24/05/2018	11/05/2021
Date du Conseil d'administration	07/03/2018	27/02/2019	26/02/2020	04/03/2021	03/03/2022
Nombre total d'actions attribuées	15 750	20 250	22 500	27 000	34 500
mandataires sociaux	15 750	20 250	22 500	27 000	34 500
• Éric Trappier	8 500	11 000	12 500	15 000	20 000
• Loïk Segalen	7 250	9 250	10 000	12 000	14 500
Date d'acquisition des actions	07/03/2019	27/02/2020	04/03/2021	04/03/2022	03/03/2023
Date de fin de période de conservation	06/03/2020	26/02/2021	03/03/2022	03/03/2023	02/03/2024
Conditions de performance	<i>oui</i>	<i>oui</i>	<i>oui</i>	<i>oui</i>	<i>oui</i>
Nombre d'actions acquises	15 750	21 790 ⁽¹⁾	24 080 ⁽²⁾	29 700 ⁽³⁾	38 364 ⁽⁴⁾
mandataires sociaux	15 750	21 790	24 080	29 700	38 364
• Éric Trappier	8 500	11 840	13 380	16 500	22 240
• Loïk Segalen	7 250	9 950	10 700	13 200	16 124
Nombre cumulé d'actions annulées ou caduques	0	0	0	0	0

⁽¹⁾ Compte tenu des critères de performance constatés par le Conseil d'administration du 26 février 2020, le nombre d'actions acquises (plafonné à 112%) représente 107,6% des actions attribuées.

⁽²⁾ Compte tenu des critères de performance constatés par le Conseil d'administration du 4 mars 2021, le nombre d'actions acquises (plafonné à 112%) représente 107,0% des actions attribuées.

⁽³⁾ Compte tenu des critères de performance constatés par le Conseil d'administration du 3 mars 2022, le nombre d'actions acquises (plafonné à 112%) représente 110,0% des actions attribuées.

⁽⁴⁾ Compte tenu des critères de performance constatés par le Conseil d'administration du 8 mars 2023, le nombre d'actions acquises (plafonné à 112%) représente 111,2% des actions attribuées.



Tableau 11 Informations diverses concernant les Dirigeants mandataires sociaux

Dirigeants mandataires sociaux	Contrat de travail	Régime de retraite supplémentaire	Indemnités ou avantages dus ou susceptibles d'être dus à raison de la cessation ou du changement de fonctions	Indemnité relative à une clause de non concurrence
Éric Trappier				
Président-Directeur Général <i>début mandat : 09/01/2013</i> <i>fin mandat : AG 2023</i>	oui ⁽¹⁾	oui	non ⁽²⁾	non
Loïc Segalen				
Directeur Général Délégué <i>début mandat : 09/01/2013</i> <i>fin mandat : AG 2023</i>	oui ⁽¹⁾	oui	non ⁽²⁾	non

⁽¹⁾ Contrat de travail suspendu à dater du 9 janvier 2013.

⁽²⁾ Les mandataires sociaux bénéficieront, à la fin de leur mandat social, des conditions d'indemnité de départ en retraite selon les règles applicables aux salariés de leur catégorie, en particulier l'ancienneté prise en compte couvrant les années pendant lesquelles leur contrat de travail aura été suspendu, comme les autres salariés.

2.2 Politique de rémunération des mandataires sociaux et des administrateurs en 2023

Le présent paragraphe a pour objet de vous présenter les éléments de la politique de rémunération des administrateurs et des dirigeants mandataires sociaux pour 2023. Cette politique de rémunération est soumise à l'approbation de l'Assemblée Générale ordinaire des actionnaires (résolutions n° 7, 8 et 9 telles que décrites au paragraphe « Présentation des résolutions soumises au vote des actionnaires » ci-dessous).

En application de L. 22-10-8 II du Code de Commerce, nous vous précisons que le versement des éléments de rémunération variables et exceptionnels est conditionné à l'approbation par l'Assemblée Générale ordinaire des éléments de rémunération des personnes concernées.

Politique de rémunération des administrateurs

L'allocation annuelle des rémunérations est effectuée selon les principes suivants :

- au titre du Conseil d'administration :
 - o part fixe de 28 000 euros,
 - o part variable de 10 000 euros multipliée par le taux de présence aux réunions,

ces montants étant doublés pour le Président du Conseil d'administration,

- au titre du Comité d'audit : variable uniquement en fonction de la présence, 3 000 euros par réunion (double pour le Président).

L'enveloppe globale autorisée par l'Assemblée Générale du 15 mai 2014 (444 000 euros) n'a pas été modifiée.

Par ailleurs, les administrateurs bénéficient chacun d'une police d'assurance Responsabilité Civile des Dirigeants et Mandataires Sociaux (dite RCMS). Cette police permet de couvrir l'ensemble des dirigeants et mandataires sociaux de la Société et de ses filiales.

Politique de rémunération des mandataires sociaux

Les principes de la politique de rémunération du Président-Directeur Général et du Directeur Général Délégué ont été fixés par le Conseil d'administration.

La rémunération du Président-Directeur Général et du Directeur Général Délégué est constituée d'une part fixe.

Cette rémunération évolue conformément à la politique d'augmentation des cadres de la Société issue des Négociations Annuelles Obligatoires, sauf décision contraire du Conseil d'administration.

En 2023, le Président-Directeur Général et le Directeur Général Délégué ne bénéficieront pas, au titre de leur statut de mandataire social :

- de rémunération variable ou exceptionnelle,
- de stocks options,
- d'assurance chômage privée,
- d'indemnités de départ,
- de retraite supplémentaire spécifique.

En 2023, le Président-Directeur Général et le Directeur Général Délégué bénéficieront d'une attribution d'actions de performance.

Le Conseil d'administration du 8 mars 2023 a décidé de leur attribuer respectivement 23 000 et 16 900 actions. L'acquisition de ces actions est soumise à la satisfaction des critères de performance suivants :

- niveau de marge opérationnelle Groupe ajustée,
- Responsabilité Sociétale des Entreprises, avec deux composantes :
 - o féminisation,
 - o plan bas carbone,
- appréciation qualitative de la performance individuelle.

Par ailleurs, le Conseil d'administration a déterminé les autres conditions suivantes :

- une période d'acquisition d'un an, expirant le 7 mars 2024 inclus,
- la présence à l'effectif à l'issue de la période d'acquisition,
- une période de conservation d'un an, débutant le 8 mars 2024 et expirant le 7 mars 2025 inclus,
- à dater du 8 mars 2025, la conservation par les mandataires sociaux de 20% de ces actions pendant la durée de leur mandat social.

Par ailleurs, le règlement du Plan d'Actions 2023 prévoit l'interdiction pour les dirigeants mandataires sociaux attributaires d'actions de performance de recourir à des opérations de couverture des risques, jusqu'à l'issue de la période de conservation.

Les contrats de travail du Président-Directeur Général et du Directeur Général Délégué ont été suspendus. À leur reprise d'effet, ils retrouveront les droits des cadres supérieurs salariés de leur catégorie selon les règles de la Société, qui seront revalorisés à la date de cessation de leur mandat social, du pourcentage moyen d'augmentation du salaire des cadres pendant la période de suspension du contrat de travail.

En particulier, à la reprise d'effet de leur contrat, le Président-Directeur Général et le Directeur Général Délégué bénéficieront des conditions d'indemnités de départ applicables aux salariés de leur catégorie selon les règles de la Société, en particulier l'ancienneté prise en compte couvrant les années pendant lesquelles leur contrat de travail aura été suspendu, comme les autres salariés.

Au titre des retraites supplémentaires, ils bénéficient :

- des droits acquis gelés au 31 décembre 2017 au titre du régime en applicable, à cette date, aux cadres de la Société,
- des droits acquis en 2018 et 2019, au titre du régime de retraite mis en place au 1^{er} janvier 2018, applicable aux membres du Comité de Direction et au personnel navigant de la Société aujourd'hui fermé conformément à l'ordonnance n°2019-697 du 3 juillet 2019 relative aux retraites supplémentaires à prestations définies,
- des droits acquis au titre du régime applicable au 1^{er} janvier 2020 applicable aux membres du Comité de Direction et au personnel navigant de la Société et qui permet une acquisition annuelle de droits de retraite supplémentaire égale à 2% de la rémunération brute annuelle, sous conditions de performance définies chaque année par le Conseil d'administration qui en constate la réalisation.

Par ailleurs, le Président-Directeur Général et le Directeur Général Délégué bénéficient chacun, comme les administrateurs, d'une police d'assurance Responsabilité Civile des Dirigeants et Mandataires Sociaux (dite RCMS). Cette police permet de couvrir l'ensemble des dirigeants et mandataires sociaux de la Société et de ses filiales.

Enfin, le Président-Directeur Général et le Directeur Général Délégué bénéficient chacun durant l'exercice de leurs mandats, d'une voiture de fonction avec chauffeur, du remboursement des frais réels exposés dans le cadre de leurs fonctions, des régimes frais de santé et prévoyance applicables à l'ensemble des salariés cadres de la Société.

Présentation des résolutions soumises au vote des actionnaires

La loi dite « Sapin 2 » a mis en place un nouveau régime relatif à la consultation des actionnaires quant aux rémunérations des dirigeants mandataires sociaux, modifié par l'ordonnance 2019-1234 du 27 novembre 2019 complétée du décret 2019-1235 du même jour.

Les actionnaires sont appelés à se prononcer en deux temps :

- vote a posteriori (dit « ex-post ») : sont soumis à l'approbation des actionnaires les éléments de rémunération versés ou attribués aux administrateurs et aux mandataires sociaux au cours de l'exercice écoulé, tels que présentés dans le Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise,
- vote préalable sur la politique de rémunération (dit « ex-ante ») : est soumise à l'approbation annuelle des actionnaires la politique de rémunération des administrateurs et des mandataires sociaux telle que présentée dans le Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise.

Par conséquent, les résolutions suivantes seront soumises à votre approbation :

- Approbation des éléments de rémunération versés ou attribués au cours de l'exercice 2022 aux administrateurs tels que présentés dans le Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise au paragraphe 2.1 « Rémunération des administrateurs et des mandataires sociaux en 2022 » (résolution n° 4),
- Approbation des éléments de rémunération versés ou attribués au cours de l'exercice 2022 au Président-Directeur Général tels que présentés dans le Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise au paragraphe 2.1 « Rémunération des administrateurs et des mandataires sociaux en 2022 » (résolution n° 5),
- Approbation des éléments de rémunération versés ou attribués au cours de l'exercice 2022 au Directeur Général Délégué tels que présentés dans le Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise au paragraphe 2.1 « Rémunération des administrateurs et des mandataires sociaux en 2022 » (résolution n° 6),
- Approbation de la politique de rémunération 2023 des administrateurs telle que présentée dans le Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise au paragraphe 2.2 « Politique de rémunération des mandataires sociaux et des administrateurs en 2023 » (résolution n° 7),
- Approbation de la politique de rémunération 2023 du Président-Directeur Général telle que présentée dans le Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise au paragraphe 2.2 « Politique de rémunération des mandataires sociaux et des administrateurs en 2023 » (résolution n° 8),
- Approbation de la politique de rémunération 2023 du Directeur Général Délégué telle que présentée dans le Rapport sur le Gouvernement d'entreprise au paragraphe 2.2 « Politique de rémunération des mandataires sociaux et des administrateurs en 2023 » (résolution n° 9).

3. INFORMATIONS MENTIONNÉES À L'ARTICLE L. 22-10-11 DU CODE DE COMMERCE

Les informations prévues à cet article sont mentionnées au paragraphe 5.5 du rapport de gestion du Conseil d'administration auquel le présent rapport est joint. Ces deux rapports sont intégrés dans le rapport financier annuel 2022 diffusé par voie électronique et déposé à l'AMF via notre diffuseur « Intrado ». Ils sont mis en ligne sur le site internet de la Société dans la rubrique finances/publications.

Le Conseil d'administration





**COMPTES CONSOLIDÉS
AU 31 DÉCEMBRE 2022**

ACTIF

(en milliers d'euros)	Notes	31.12.2022	31.12.2021
Écarts d'acquisition	3	65 957	65 957
Immobilisations incorporelles	4	54 730	62 377
Immobilisations corporelles	4	1 201 456	1 139 299
Titres mis en équivalence	5	2 351 141	2 095 582
Autres actifs financiers non courants	6	178 463	191 081
Impôts différés actifs	20	392 849	389 443
Actifs non courants		4 244 596	3 943 739
Stocks et en-cours	7	3 922 158	3 480 409
Actifs sur contrats	14	3 790	6 489
Créances clients et autres créances	8	1 780 885	2 416 299
Avances et acomptes versés sur commandes	14	2 938 414	1 390 293
Instruments financiers dérivés	24	23 086	802
Autres actifs financiers courants	9	5 646 045	955 281
Trésorerie et équivalents de trésorerie	9	3 980 527	4 022 551
Actifs courants		18 294 905	12 272 124
Total actif		22 539 501	16 215 863

PASSIF

(en milliers d'euros)	Notes	31.12.2022	31.12.2021
Capital	10	66 790	66 790
Réserves et résultats consolidés		5 956 392	5 240 191
Écarts de conversion		63 243	23 894
Actions propres	10	-80 855	-30 393
Total attribuable aux propriétaires de la société mère		6 005 570	5 300 482
Participations ne donnant pas le contrôle		0	0
Capitaux propres		6 005 570	5 300 482
Emprunts et dettes financières à plus d'un an	11	190 689	185 502
Impôts différés passifs	20	2 978	4 482
Passifs non courants		193 667	189 984
Passifs sur contrats	14	12 759 411	7 289 333
Dettes fournisseurs et autres dettes	13	1 353 760	1 201 204
Dettes fiscales et sociales	13	347 000	326 328
Emprunts et dettes financières à moins d'un an	11	42 963	40 852
Provisions pour risques et charges	12	1 726 111	1 786 231
Instruments financiers dérivés	24	111 019	81 449
Passifs courants		16 340 264	10 725 397
Total passif		22 539 501	16 215 863

COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)	Notes	2022	2021
Chiffre d'affaires	15	6 949 916	7 246 197
Autres produits de l'activité	16	151 439	105 779
Variation des stocks de produits en-cours		175 948	98 869
Achats consommés		-4 954 073	-4 967 165
Charges de personnel (1)		-1 400 785	-1 276 437
Impôts et taxes		-64 642	-60 805
Dotations aux amortissements	4	-174 530	-151 835
Dotations / reprises nettes aux provisions	12	-78 383	-454 640
Autres produits et charges d'exploitation	17	-13 487	5 106
Résultat opérationnel		591 403	545 069
Coût de l'endettement financier net		7 806	-809
Autres produits et charges financiers		-19 363	-67 703
Résultat financier	19	-11 557	-68 512
Quote-part dans les résultats nets des sociétés mises en équivalence	5	282 349	271 611
Impôts sur les résultats	20	-145 970	-142 776
Résultat net		716 225	605 392
<i>Part attribuable aux propriétaires de la société mère</i>		716 225	605 392
<i>Part attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle</i>		0	0
Résultat par action (en euros)	21	8,62	7,28
Résultat par action dilué (en euros)	21	8,62	7,28

(1) les charges de personnel comprennent l'intéressement et la participation (-175 375 milliers d'euros en 2022 et -115 462 milliers d'euros en 2021) ainsi que les cotisations versées aux régimes généraux de retraites français, assimilables à des régimes à cotisations définies (-102 193 milliers d'euros en 2022 et -98 210 milliers d'euros en 2021).

ÉTAT DES PRODUITS ET CHARGES COMPTABILISÉS

(en milliers d'euros)	Notes	2022	2021
Résultat net		716 225	605 392
Instruments financiers dérivés (1)	24	994	-131 784
Impôts différés	20	-256	34 189
Variation des écarts de conversion		49 061	59 777
Sociétés mises en équivalence, nets	5	-15 032	-10 192
Éléments recyclables ultérieurement en résultat		34 767	-48 010
Autres actifs financiers non courants	6	-31 748	25 508
Écarts actuariels sur engagements de retraites	12	140 964	108 863
Impôts différés	20	-31 632	-31 837
Sociétés mises en équivalence, nets	5	133 376	190 121
Éléments non recyclables en résultat		210 960	292 655
Produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres		245 727	244 645
Produits et charges comptabilisés		961 952	850 037
<i>Part attribuable aux propriétaires de la société mère</i>		<i>961 952</i>	<i>850 037</i>
<i>Part attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle</i>		<i>0</i>	<i>0</i>

(1) les montants indiqués correspondent à la variation de la valeur de marché des instruments éligibles à la comptabilité de couverture sur la période. Ils ne sont pas représentatifs des résultats qui seront constatés lors de la réalisation des couvertures.

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES

(en milliers d'euros)	Capital	Réserves et résultats consolidés		Écarts de conversion	Actions propres	Total attribuable aux propriétaires de la société mère	Participations ne donnant pas le contrôle	Capitaux propres totaux
		Primes, résultats consolidés et autres réserves	Instruments financiers dérivés					
Au 31.12.2020	66 790	4 531 018	49 230	-54 334	-32 753	4 559 951	0	4 559 951
<i>Résultat net de l'exercice</i>		605 392				605 392		605 392
<i>Produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres</i>		292 655	-126 238	78 228		244 645		244 645
Produits et charges comptabilisés		898 047	-126 238	78 228		850 037		850 037
Dividendes versés		-102 308				-102 308		-102 308
Païement en actions (1)		2 388				2 388		2 388
Mouvements sur actions propres (1)		-2 360			2 360	0		0
Autres variations (2)		-9 586				-9 586		-9 586
Au 31.12.2021	66 790	5 317 199	-77 008	23 894	-30 393	5 300 482	0	5 300 482
<i>Résultat net de l'exercice</i>		716 225				716 225		716 225
<i>Produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres</i>		210 960	-4 582	39 349		245 727		245 727
Produits et charges comptabilisés		927 185	-4 582	39 349		961 952		961 952
Dividendes versés		-207 184				-207 184		-207 184
Païement en actions (1)		3 378				3 378		3 378
Mouvements sur actions propres (1)		-2 911			-50 462	-53 373		-53 373
Autres variations (2)		315				315		315
Au 31.12.2022	66 790	6 037 982	-81 590	63 243	-80 855	6 005 570	0	6 005 570

(1) cf. note 10.

(2) les autres variations comprennent notamment les impacts associés aux variations du pourcentage d'intégration de Thales résultant des programmes de rachat d'actions de Thales ainsi que l'impact des variations de périmètre. En 2021, les autres variations comprenaient les impacts liés à l'intégration de Dassault Reliance Aerospace Ltd dans le périmètre de consolidation.



TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

(en milliers d'euros)	Notes	2022	2021
I - Flux de trésorerie des opérations d'exploitation			
Résultat net		716 225	605 392
Annulation des résultats des sociétés mises en équivalence, nets des dividendes reçus	5	-136 885	-164 021
Annulation des résultats sur cessions d'actifs immobilisés	17	2 284	2 906
Variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés	24	8 280	29 604
Variation de la juste valeur des autres actifs financiers courants et non courants	6, 9	-2 629	3 080
Charge d'impôt (y compris impôts différés)	20	145 970	142 776
Dotations et reprises aux amortissements et aux provisions (à l'exclusion de celles liées au besoin en fonds de roulement)	4, 12	197 398	615 251
Autres éléments	10	3 363	2 388
Capacité d'autofinancement avant impôts		934 006	1 237 376
Impôts versés	20	-178 019	-191 846
Variation des stocks et en-cours (valeur nette)	7	-419 043	-67 224
Variation des actifs sur contrats	14	3 014	3 840
Variation des créances clients et autres créances (valeur nette)	8	686 654	-1 014 383
Variation des avances et acomptes versés	14	-1 547 992	358 632
Variation des passifs sur contrats	14	5 461 136	1 050 452
Variation des dettes fournisseurs et autres dettes	13	151 198	273 075
Variation des dettes fiscales et sociales	13	19 017	12 905
Augmentation (-) ou diminution (+) du besoin en fonds de roulement		4 353 984	617 297
Total I		5 109 971	1 662 827
II - Flux de trésorerie des opérations d'investissement			
Variation en coût d'acquisition des autres actifs financiers courants	9	-4 692 781	-90 031
Acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles	4	-175 021	-172 781
Acquisitions des autres actifs financiers non courants	6	-20 104	-1 660
Cessions ou réduction d'actifs immobilisés		2 382	54 409
Trésorerie nette sur acquisitions et cessions de filiales (1)		0	-3 573
Total II		-4 885 524	-213 636
III - Flux de trésorerie des opérations de financement			
Rachat des actions propres (2)	10	-53 373	0
Augmentation des dettes financières	11	21 763	43 647
Remboursement des dettes financières	11	-60 564	-100 881
Dividendes versés au cours de l'exercice	22	-207 184	-102 308
Total III		-299 358	-159 542
IV - Impact des variations de change		32 887	36 619
Variation de la trésorerie nette (I+II+III+IV)		-42 024	1 326 268
Trésorerie nette à l'ouverture	9	4 022 551	2 696 283
Trésorerie nette à la clôture	9	3 980 527	4 022 551

(1) en 2021, le montant correspond à l'augmentation de capital de Dassault Reliance Aerospace Ltd, entité mise en équivalence par le Groupe.

(2) cf. note 10.



NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS

Généralités	Compte de résultat
1 Principes comptables	15 Chiffre d'affaires
2 Périmètre de consolidation	16 Autres produits de l'activité
2.1. Périmètre au 31 décembre 2022	17 Autres produits et charges d'exploitation
2.2. Mouvements de périmètre	18 Charges de recherche et développement
Actif	19 Résultat financier
3 Écarts d'acquisition	20 Impôts
4 Immobilisations incorporelles et corporelles	20.1. Impôts sur les résultats
4.1. Répartition géographique	20.2. Impôts comptabilisés directement en capitaux propres
4.2. Immobilisations incorporelles	20.3. Rapprochement entre la charge d'impôts théorique et la charge d'impôts comptabilisée
4.3. Immobilisations corporelles	20.4. Sources d'impôts différés
5 Titres mis en équivalence	20.5. Actifs d'impôts différés non reconnus au bilan
6 Autres actifs financiers non courants	21 Résultat par action
7 Stocks et en-cours	Information complémentaires
8 Créances clients et autres créances	22 Dividendes payés et proposés
8.1. Détail	23 Instruments financiers
8.2. Échéancier	23.1. Instruments financiers actifs
8.3. Créances relatives aux contrat de location-financement	23.2. Instruments financiers passifs
9 Trésorerie	24 Gestion des risques financiers
9.1. Trésorerie nette	24.1. Gestion des risques de liquidité et de trésorerie
9.2. Trésorerie disponible	24.2. Gestion des risques de crédit et de contreparties
Passif	24.3. Gestion des risques de marché
10 Capitaux propres	25 Engagements hors bilan
10.1. Capital social	26 Actifs et passifs éventuels
10.2. Actions propres	27 Transactions avec parties liées
10.3. Paiement en actions	27.1. Détail des transactions
11 Emprunts et dettes financières	27.2. Rémunération des dirigeants et avantages assimilés
12 Provisions pour risques et charges	28 Effectif moyen
12.1. Provisions pour risques et charges et dépréciations	29 Honoraires des commissaires aux comptes
12.2. Détail des provisions pour risques et charges	30 Événements postérieurs à la clôture
12.3. Provisions pour coûts des départs à la retraite	
13 Dettes d'exploitation	
14 Actifs et passifs sur contrats	



Note 1 - Principes comptables

1.1. Cadre général

Le 8 mars 2023, le conseil d'administration a arrêté et autorisé la publication des états financiers consolidés de Dassault Aviation au 31 décembre 2022. Ces états financiers consolidés seront soumis à l'approbation de l'assemblée générale du 16 mai 2023.

Le Groupe Dassault Aviation établit ses états financiers consolidés en conformité avec les normes, amendements et interprétations IFRS adoptés par l'Union Européenne et applicables à la date de clôture.

1.1.1. Impact du conflit entre l'Ukraine et la Russie

La guerre en Ukraine, déclenchée par la Russie le 24 février 2022, a provoqué une importante crise sectorielle sur la filière aéronautique, entraînant des pénuries et de très fortes tensions sur les approvisionnements et risquant d'impacter durablement le Groupe, ses partenaires, ses sous-traitants et ses clients. Les règlements adoptés par l'Union Européenne et les États-Unis sont strictement appliqués par le Groupe, notamment l'interdiction de transactions commerciales et la restriction sur les transactions financières avec les entités ou personnes sanctionnées. Certaines entités du réseau de maintenance en Europe ont été fortement impactées par la perte de la clientèle russe. Les implantations en Russie, le bureau à Moscou et la filiale de maintenance de Dassault Falcon Service, ont stoppé toute activité commerciale.

Au 31 décembre, les effets du conflit russo-ukrainien n'ont pas d'impact matériel sur les états financiers du Groupe.

1.1.2. Évolution en 2022 du référentiel comptable applicable à Dassault aviation

Normes, amendements et interprétations dont l'application est devenue obligatoire au 1^{er} janvier 2022

Depuis le 1^{er} janvier 2022, le Groupe applique les normes, amendements et interprétations suivants :

- l'amendement à IAS 16 « Immobilisations corporelles », sur les produits générés avant l'utilisation prévue,
- l'amendement à IFRS 3 « Regroupement d'entreprises » mettant à jour la référence au cadre conceptuel,
- l'amendement IAS 37 « Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels », sur les coûts à prendre en compte pour déterminer si le contrat est déficitaire,
- les améliorations annuelles des IFRS 2018-2020.

Ces textes n'ont pas d'incidence significative sur les états financiers consolidés du Groupe.

Normes, amendements et interprétations dont l'application est obligatoire après le 1^{er} janvier 2022

Les textes présentés ci-après n'ont pas encore été appliqués par anticipation par le Groupe lorsque cette disposition était offerte.

Les principaux textes adoptés par l'Union Européenne dont l'application est obligatoire après le 1^{er} janvier 2022 sont les suivants :

- les amendements à IAS 12 sur l'impôt différé lié à des actifs et passifs issus d'une même transaction,
- les amendements à IAS 8 « Définition des estimations comptables »,
- les amendements à IAS 1 « Présentation des états financiers » sur les méthodes comptables significatives.

Les principaux textes publiés par l'IASB et non encore adoptés par l'Union Européenne sont les amendements à IAS 1 « Présentation des états financiers », sur le classement des passifs en tant que passifs courants ou non courants, et à IFRS 16 « Contrat de Location », sur le passif de location dans le cadre d'une cession-bail.

Les impacts potentiels de ces textes sur les états financiers du Groupe sont en cours d'évaluation.

1.1.3. Choix comptables clés et estimations de la Direction

L'établissement des états financiers du Groupe conduit la Direction à réaliser des estimations et à émettre des hypothèses susceptibles d'avoir un impact sur les montants inscrits au bilan et au compte de résultat.

Ces estimations concernent notamment :

- les résultats sur les contrats en cours,
- la détermination du montant des provisions pour risques et charges et des dépréciations,
- la détermination des frais de développement répondant aux critères de capitalisation,
- le caractère recouvrable des impôts différés activés.

Ces estimations sont chiffrées en prenant en considération l'expérience passée, les éléments connus à la clôture des comptes ainsi que des hypothèses raisonnables d'évolution.

Les estimations utilisés par le Groupe pour élaborer les états financiers intègrent la prise en compte des risques induits par le changement climatique qu'ils soient physiques, réglementaires, ou liés aux attentes des clients et aux engagements sectoriels. Leur impact sur la trésorerie a été intégré dans les plans d'affaires des unités génératrices de trésorerie concernées.

Les résultats réalisés ultérieurement pourraient donc présenter des différences par rapport à ces estimations.

1.1.4. Présentation des comptes consolidés

Le bilan consolidé est présenté sous la forme courant/non courant. Le Groupe exerce des activités à cycle d'exploitation long. En conséquence, les actifs/passifs généralement réalisés dans le cadre du cycle d'exploitation (stocks et en-cours, actifs et passifs sur contrats, créances, dettes, ...) sont présentés dans le bilan consolidé en actifs et passifs courants, sans distinction entre la part à moins d'un an et la part à plus d'un an.

Le compte de résultat consolidé est présenté par nature.

Le résultat opérationnel regroupe l'ensemble des charges et produits ne résultant pas des activités financières, des sociétés mises en équivalence, des activités arrêtées ou en cours de cession et des impôts sur les résultats. Il est composé de deux parties distinctes : le résultat opérationnel courant et les autres produits et charges non courants. Seuls les éléments inhabituels significatifs sont inscrits en autres produits et charges non courants.

1.1.5. Information sectorielle

La norme IFRS 8 « Secteurs opérationnels » requiert la présentation de l'information selon des critères de gestion interne. L'activité du Groupe Dassault Aviation relève entièrement du domaine aéronautique. Le reporting interne fait au président - directeur général et au directeur général délégué, utilisé pour la stratégie et les prises de décision, ne présente pas d'analyse de la performance, au sens de la norme IFRS 8, à un niveau inférieur à ce domaine.

1.2. Principes et méthodes de consolidation

1.2.1. Périmètre et méthodes de consolidation

Sociétés sous contrôle exclusif

Les sociétés contrôlées directement ou indirectement de manière exclusive sont consolidées par intégration globale si leur importance relative le justifie.

Sociétés sous influence notable

Les sociétés dans lesquelles Dassault Aviation exerce directement ou indirectement une influence notable sont consolidées par mise en équivalence si leur importance relative le justifie.

Sociétés sous contrôle conjoint

Les partenariats qualifiés de co-entreprise sont consolidés par mise en équivalence si leur importance relative le justifie.

Seuils de consolidation

Pour l'application du facteur d'importance relative, une société, contrôlée ou dans laquelle le Groupe exerce une influence notable, est incluse dans le périmètre de consolidation si tous les critères suivants sont satisfaits :

- total du bilan supérieur à 2% de celui du Groupe,
- chiffre d'affaires supérieur à 2% de celui du Groupe,
- montant des capitaux propres supérieur à 3% de ceux du Groupe.

Des entités peuvent être consolidées sur décision de gestion quand bien même elles ne remplissent pas les critères définis précédemment. Au 31 décembre 2022, l'ensemble des sociétés non consolidées ne dépasse pas collectivement les seuils décrits ci-dessus.

Élimination des opérations internes au Groupe

Toutes les transactions significatives entre les sociétés consolidées sont éliminées, ainsi que les résultats internes, compris dans l'actif immobilisé, les stocks et en-cours des sociétés consolidées.

1.2.2. Date d'arrêté

La majorité des sociétés consolidées clôturent leur exercice social au 31 décembre.

1.2.3. Conversion des comptes des filiales hors zone euro

La devise d'établissement des comptes consolidés est l'euro.

Les comptes des filiales hors zone euro sont convertis en euros de la manière suivante :

- actifs et passifs au cours de clôture,
- compte de résultat au cours moyen de l'exercice.

L'écart de conversion est inclus dans les capitaux propres et n'affecte pas le résultat.

1.3. Principes d'évaluation

1.3.1. Écarts d'acquisition et regroupements d'entreprises

Les regroupements d'entreprises sont comptabilisés selon la méthode de l'acquisition telle que définie dans la norme IFRS 3. En application de cette méthode, le Groupe comptabilise à la date de prise de contrôle les actifs acquis et passifs repris identifiables à leur juste valeur.

L'écart d'acquisition, reflétant l'écart entre le coût d'acquisition des titres et la quote-part dans l'actif net réévalué, est comptabilisé :

- immédiatement en résultat lorsque celui-ci est négatif,
- à l'actif du bilan lorsque celui-ci est positif :
 - dans la rubrique Écarts d'acquisition si la société acquise est intégrée globalement,
 - dans la rubrique Titres mis en équivalence si la société acquise est mise en équivalence.

L'affectation du prix d'acquisition est finalisée dans un délai maximum d'un an à compter de la date d'acquisition.

Ces écarts d'acquisition, non amortis, font chaque année l'objet de tests de perte de valeur (cf. 1.3.3. Perte de valeur et valeur recouvrable).

Les coûts directs liés aux regroupements (honoraires d'évaluateurs, de conseils...) sont enregistrés en résultat opérationnel dès qu'ils sont encourus.

1.3.2. Immobilisations corporelles et incorporelles

Principes comptables

Les immobilisations incorporelles et corporelles sont comptabilisées à leur coût d'acquisition ou de production, diminué du cumul des amortissements et des pertes de valeur. Chacun des composants identifiés d'une immobilisation fait l'objet d'une comptabilisation et d'amortissements séparés.

Les droits d'utilisation relatifs aux contrats de location tels que définis par la norme IFRS 16 sont comptabilisés au bilan dès l'origine du contrat de location pour la valeur actualisée des paiements futurs. Les contrats entrant dans le champ d'application de la norme IFRS 16 concernent principalement des contrats de location immobilière (terrains et constructions). Les durées retenues correspondent en général à la durée ferme du contrat sauf si une intention de renouveler ou de résilier le contrat est connue. Le Groupe applique les deux exemptions prévues par la norme (contrats de location d'une durée inférieure à 12 mois et contrats de location portant sur des actifs de faible valeur).

L'amortissement est calculé suivant la méthode linéaire. Aucune valeur résiduelle n'est prise en compte, sauf pour les avions.

Les durées d'amortissement retenues sont fonction des durées d'utilité estimées des actifs. Ces dernières sont revues à chaque clôture pour les actifs immobilisés significatifs.

Dans le cadre de l'application de la norme IAS 38 « Immobilisations incorporelles » sur les coûts de développement, le Groupe détermine la part du développement de ses programmes qui répond aux critères de capitalisation. Les frais de développement sont activés s'ils satisfont à l'ensemble des trois critères déterminants pour le Groupe :

- le critère technique est satisfait lorsque le délai de validation des résultats après le premier vol est écoulé sans que le projet n'ait été remis en cause,
- le critère économique est validé par les prises de commandes ou options obtenues le jour où le critère technique est réputé satisfait,
- le critère de fiabilité de l'information financière est satisfait sur les programmes importants car le système d'information permet de distinguer les phases de recherche et de développement. Si la distinction ne peut être faite, comme c'est le cas sur des petits développements (par exemple : modification, amélioration,...), les frais de développement ne sont pas capitalisés.

L'immobilisation devra dégager de façon probable des avantages économiques futurs clairement identifiables et attribuables à un produit spécifique.

Les coûts de développement immobilisés sont valorisés au coût de production. Leur amortissement est fonction du nombre d'avions livrés dans l'année, rapporté à une estimation du nombre d'avions à livrer au titre du programme.

Durées d'utilité

Les durées d'utilité initiales s'établissent comme suit :

Logiciels	3-4 ans
Frais de développement	fonction du nombre d'unités à produire
Bâtiments industriels	20-25 ans
Immeubles de bureau	20-25 ans
Agencements et aménagements	7-15 ans
Installations techniques, matériel et outillage	3-10 ans
Avions	4-15 ans
Matériel roulant	4 ans
Autres immobilisations corporelles	3-10 ans
Biens d'occasion	au cas par cas
Droits d'utilisation	fonction de la durée de chacun des contrats de location

La durée d'utilité initiale d'un bien est prolongée ou réduite si les conditions d'utilisation le justifient.

Décomptabilisation

Tout gain ou perte constaté lors de la décomptabilisation d'un actif (différence entre le produit net de cession et la valeur nette comptable) est inclus dans le compte de résultat l'année de sa sortie.

1.3.3. Perte de valeur et valeur recouvrable des actifs corporels, incorporels et écarts d'acquisition

Conformément à la norme IAS 36 « Dépréciation des actifs immobilisés », l'ensemble des actifs immobilisés (corporels et incorporels) et les écarts d'acquisition font l'objet d'un test de dépréciation dès l'apparition d'indice de perte de valeur et au minimum une fois par an au 31 décembre pour les écarts d'acquisition et les actifs incorporels à durée de vie indéfinie.

Les indices de perte de valeur proviennent des changements significatifs défavorables, présentant un caractère durable, affectant l'environnement économique ou les hypothèses ou objectifs retenus par le Groupe.

Les tests de dépréciation consistent à s'assurer que les valeurs recouvrables des immobilisations corporelles, incorporelles et des unités génératrices de trésorerie ou groupe d'unités génératrices de trésorerie auxquelles les écarts d'acquisition sont affectés sont au moins égales à leur valeur nette comptable. Dans le cas contraire, une dépréciation est constatée en résultat et la valeur nette comptable de l'actif est ramenée à sa valeur recouvrable.

La valeur recouvrable d'une immobilisation corporelle ou incorporelle est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur, diminuée des coûts de cession, et sa valeur d'utilité.

La valeur recouvrable d'une unité génératrice de trésorerie correspond à sa valeur d'utilité. Chaque société du périmètre de consolidation constitue une unité génératrice de trésorerie car c'est le plus petit ensemble ayant des entrées et sorties de trésorerie indépendantes et cernables.

La valeur d'utilité est calculée selon la méthode des flux de trésorerie futurs actualisés. Les taux d'actualisation sont revus chaque année. Au 31 décembre 2022, le taux d'actualisation après impôts Groupe est de 9,9% (8,4% au 31 décembre 2021). La valeur d'utilité est déterminée à partir de flux après impôts projetés résultant d'hypothèses économiques et de conditions d'exploitation prévisionnelles retenues par la Direction et tient compte d'une valeur terminale.

Lorsqu'une unité génératrice de trésorerie doit être dépréciée, la dépréciation est d'abord imputée sur l'écart d'acquisition, puis, le cas échéant, sur les autres actifs de l'unité génératrice de trésorerie au prorata de leur valeur nette comptable. Les dépréciations peuvent être reprises à l'exception de celles relatives aux écarts d'acquisition.

1.3.4. Titres mis en équivalence

Les titres mis en équivalence font l'objet d'un test de dépréciation dès lors qu'il existe des indications objectives de perte de valeur durable.

Une dépréciation est comptabilisée si la valeur recouvrable devient inférieure à la valeur comptable, la valeur recouvrable étant la valeur la plus élevée entre la valeur d'utilité, telle que définie au paragraphe 1.3.3., et la juste valeur nette des coûts de transaction.

Concernant la participation détenue dans Thales, lorsqu'un test de dépréciation est effectué, les hypothèses opérationnelles et financières utilisées proviennent directement de la direction de Thales.

La dépréciation peut être reprise si la valeur recouvrable excède à nouveau la valeur comptable.

1.3.5. Autres actifs financiers non courants

Titres non cotés et actions Embraer

Ces titres sont comptabilisés à leur juste valeur.

En l'absence d'éléments de valorisation externes, la juste valeur des titres de participation non consolidés, non cotés, correspond à la quote-part de situation nette (calculée sur la base des états financiers les plus récents disponibles au moment de l'arrêté des comptes), augmentée des plus-values latentes significatives le cas échéant, ou selon la méthode des flux de trésorerie futurs actualisés (cf. note 1.3.3). Ces éléments sont classés en niveau 3 (selon IFRS 13).

La juste valeur des actions Embraer correspond au cours de marché à la date d'arrêté des comptes. Ces éléments sont classés en niveau 1 (selon IFRS 13).

Les variations de juste valeur et les plus ou moins-values de cession de ces titres sont comptabilisées en autres produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres, sans affecter le résultat. Seuls les dividendes continuent à être comptabilisés en résultat.

Autres actifs financiers non courants

Ils se composent principalement de dépôts de garantie, de prêts accordés aux participations et de prêts accordés au personnel dans le cadre du prêt logement. Les prêts sont comptabilisés au coût amorti (coût historique diminué des remboursements). Les autres actifs sont comptabilisés à leur valeur historique.

Les autres actifs financiers non courants comprennent également les participations de Dassault Aviation dans des fonds d'investissement, dont le fonds d'investissement aéronautique, valorisées à la juste valeur via le résultat.

1.3.6. Stocks et en-cours

Les articles entrant en stock de matières premières, produits intermédiaires ou produits finis sont évalués au coût d'acquisition pour les articles achetés et au coût de production pour les articles fabriqués. Les sorties de stocks sont valorisées au prix moyen pondéré, à l'exception des avions d'occasion qui sont sortis à leur coût d'acquisition. Les en-cours sont évalués en coût de production et ne comprennent pas de coûts anormaux de production.

Les stocks et en-cours sont dépréciés si leur valeur nette de réalisation est inférieure à leur valeur constatée dans les comptes.

La valeur nette de réalisation correspond au prix de vente estimé dans le cours normal de l'activité, diminué des coûts estimés pour l'achèvement et la réalisation de la vente. Elle prend en compte l'obsolescence technique ou commerciale des articles et les risques liés à leur faible rotation.

1.3.7. Actifs et passifs sur contrats

Pour un contrat donné, le montant cumulé du chiffre d'affaires comptabilisé au titre de l'ensemble des obligations de prestation du contrat, diminué des paiements reçus et des créances clients qui sont comptabilisées séparément, est présenté au bilan au sein des rubriques actifs sur contrat ou passifs sur contrat.

1.3.8. Créances

Les créances clients et autres créances sont présentées distinctement au bilan. Elles sont systématiquement classées en actifs courants. Les créances clients comprennent les créances résultant de contrats de location-financement. Ces dernières correspondent au montant actualisé des revenus locatifs attendus, augmenté de l'éventuelle valeur résiduelle de l'avion à la fin du contrat de location-financement.

Une provision pour dépréciation est pratiquée lorsque la valeur recouvrable d'une créance est inférieure à la valeur comptable.

La valeur recouvrable d'une créance est estimée sur la base des pertes attendues et prend en considération la nature du client, ainsi que l'historique des règlements.

La créance est dépréciée à hauteur du risque estimé pour la part non couverte par une assurance crédit (Bpifrance Assurance Export ou sûretés réelles).

Les créances non dépréciées sont des créances récentes et/ou sans risque de crédit significatif.

Les créances en devises, converties par chaque filiale au taux du jour dans sa monnaie locale, sont réévaluées à chaque arrêté sur la base du cours de clôture. L'écart de réévaluation constaté est enregistré en résultat opérationnel.

1.3.9. Autres actifs financiers courants

Les autres actifs financiers courants correspondent essentiellement à des dépôts à terme, des titres de créances et des placements de trésorerie sous forme de valeurs mobilières de placement.

Les dépôts à terme et les titres de créances sont comptabilisés au coût amorti, le Groupe n'ayant pas l'intention de convertir ces placements en trésorerie à court terme pour ses besoins opérationnels. Les autres placements sont évalués à la juste valeur par le résultat.

Les résultats financiers associés sont présentés en produits des autres actifs financiers au sein du résultat financier.

1.3.10. Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie répondent aux critères de la norme IAS 7 « États des flux de trésorerie » : placements à court terme, aisément convertibles en un montant connu de liquidités et non soumis à des risques significatifs de variation de valeur. Les équivalents de trésorerie correspondent essentiellement à des dépôts à terme d'une durée de moins de trois mois et à des placements de trésorerie sous forme de valeurs mobilières de placement.

Les dépôts à terme sont comptabilisés au coût amorti et les placements de trésorerie sous forme de valeurs mobilières de placement sont évalués à la juste valeur par le compte de résultat.

Les résultats financiers associés sont présentés en produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie au sein du résultat financier.

1.3.11. Actions propres

Actions propres

Les actions propres sont inscrites pour leur coût d'acquisition en diminution des capitaux propres. Les résultats de cession de ces titres sont imputés directement dans les capitaux propres et ne contribuent pas au résultat de l'exercice.

Paielements en actions

Dassault Aviation a mis en place des plans d'attribution d'actions de performance. Ces attributions donnent lieu à la comptabilisation d'une charge représentative de la juste valeur des services rendus par les bénéficiaires.

La juste valeur des services rendus est déterminée en se référant à la juste valeur des actions à la date d'attribution, ajustée des dividendes non perçus sur la période d'acquisition des droits.

Les conditions de performance sont prises en compte dans l'estimation du nombre d'actions qui seront octroyées à l'issue de la période d'acquisition.

Ces avantages accordés constituent des charges de personnel et sont étalés linéairement sur la période d'acquisition des droits en contrepartie des réserves consolidées.

1.3.12. Provisions pour risques et charges

Provisions pour garantie et autres risques rattachés aux contrats

Dans le cadre des contrats de vente ou marchés, Dassault Aviation a des obligations formelles liées aux matériels, produits et / ou prestations (développements logiciels, intégration systèmes, etc.) livrés.

Ces obligations peuvent être distinguées entre :

- garantie « courante » : remise en état des matériels défectueux au cours de leur période de garantie contractuelle ou par obligation implicite, traitement des dysfonctionnements matériels ou logiciels identifiés après qualification et mise à disposition des utilisateurs, ...
- garantie « réglementaire » : traitement par le constructeur de toute évolution du cadre réglementaire décidée par les autorités de la réglementation ou de toute non-conformité réglementaire identifiée par le constructeur ou un utilisateur après livraison des matériels ou produits livrés,
- autres risques liés à l'exécution du contrat.

La détermination du montant des provisions s'effectue principalement comme suit :

- sur la base du retour d'expérience des coûts constatés,
- sur la base de devis établis par les spécialistes des métiers concernés.

Coût des départs à la retraite

Les engagements envers le personnel en matière de coût des départs à la retraite sont provisionnés pour les obligations restant à courir. Ils sont estimés pour l'ensemble du personnel sur la base des droits courus et d'une projection des salaires actuels, avec la prise en compte du risque de mortalité, de la rotation des effectifs et d'une hypothèse d'actualisation. Les taux utilisés ont été déterminés par référence au taux de rendement des obligations privées à long terme de première qualité de maturité équivalente à la duration des engagements évalués.

Le Groupe applique la norme IAS 19 révisée qui prévoit :

- la constatation de l'intégralité des écarts actuariels dans les produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres,
- la comptabilisation immédiate du coût des services passés,
- l'alignement du taux de rendement attendu des actifs du régime sur les taux d'actualisation,
- la comptabilisation des seuls frais administratifs relatifs à la gestion des actifs en déduction de leur rendement réel.

La provision ou l'actif qui apparaît au bilan correspond au montant de l'engagement total net des actifs de couverture. Les impacts en compte de résultat sont intégralement comptabilisés en résultat opérationnel.

1.3.13. Dettes et emprunts

Les dettes et emprunts en devises, convertis par chaque filiale au taux du jour dans sa monnaie locale, sont réévalués à chaque arrêté sur la base du cours de clôture. L'écart de réévaluation constaté est enregistré en résultat opérationnel.

Les emprunts contractés par le Groupe sont initialement comptabilisés pour le montant reçu, net des frais de transaction, puis par la suite au coût amorti, calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif.

Les dettes locatives relatives aux contrats de location tels que définis par la norme IFRS 16 sont comptabilisées au bilan dès l'origine du contrat de location pour la valeur actualisée des paiements futurs.

1.3.14. Actualisation des créances, dettes et provisions

Les créances et dettes sont comptabilisées pour leur montant actualisé lorsque leur échéance de règlement est supérieure à un an et que les effets de l'actualisation sont significatifs.

La provision relative au coût des départs à la retraite et prestations assimilées est actualisée suivant la norme IAS 19 « Avantages du personnel » et les dettes de location sont actualisées suivant la norme IFRS 16 « Contrats de location ».

Les autres provisions sont évaluées, de fait, en valeur actuelle.

Conformément aux prescriptions des normes IFRS, les actifs et passifs d'impôts différés ne sont pas actualisés.

1.3.15. Instruments financiers dérivés

Instruments financiers dérivés souscrits par le Groupe

Le Groupe utilise des dérivés pour couvrir son exposition aux risques de variation des cours de change.

Les risques de change résultent essentiellement des ventes réalisées en dollars US. Les flux de trésorerie futurs correspondants sont partiellement couverts en utilisant des contrats de change à terme et des options de change.

Évaluation et comptabilisation des instruments financiers dérivés

Lors de la comptabilisation initiale, les instruments dérivés sont inscrits au bilan, dans la rubrique instruments financiers dérivés, pour leur coût d'acquisition.

Ils sont évalués par la suite à leur juste valeur calculée sur la base du prix du marché communiqué par les organismes financiers concernés et des paramètres de marché observés à la date de clôture, en tenant compte des risques éventuels de contrepartie. L'évaluation des instruments financiers relève du niveau 2 (selon IFRS 13).

Le Groupe applique la comptabilisation de couverture lorsque les critères définis par la norme IFRS 9 « Instruments financiers » sont remplis. Les dérivés de change sont documentés, au cas par cas, sur la base du cours spot ou du cours à terme.

Les dérivés éligibles à la comptabilité de couverture sont comptabilisés comme suit :

- les variations de juste valeur de l'instrument de couverture sont inscrites, nettes d'impôts, dans les produits et charges comptabilisés en capitaux propres, à l'exception de la part non efficace de la couverture comptabilisée en résultat,
- lorsque le flux de trésorerie est encaissé, le profit ou la perte lié à l'instrument de couverture de change est constaté en résultat.

Si un instrument dérivé, choisi pour l'efficacité de la couverture économique qu'il procure au Groupe, ne satisfait pas aux conditions requises par la norme pour la comptabilité de couverture (dérivés de change optionnels), alors les variations de sa juste valeur sont comptabilisées dans le résultat financier.

1.3.16. Chiffre d'affaires et résultats

Reconnaissance du chiffre d'affaires et du résultat opérationnel

Les résultats à terminaison sont déterminés à partir des estimations de chiffre d'affaires et des coûts à terminaison (prenant en compte les prévisions des directions de programmes) qui sont revus au fur et à mesure de l'avancement du contrat et tiennent compte des derniers éléments connus à la date d'arrêté. Les éventuelles pertes à terminaison sont comptabilisées dès qu'elles sont connues.

Vente de biens

Le chiffre d'affaires et le résultat sont comptabilisés à l'avancement du coût de revient si le transfert du contrôle des biens est progressif et à un instant donné dans le cas contraire.

Pour la grande majorité des contrats, les critères de la norme IFRS 15 pour une comptabilisation du chiffre d'affaires à l'avancement ne sont pas satisfaits, notamment pour les ventes de Rafale et de Falcon pour lesquels l'utilisation alternative a pu être démontrée. Le chiffre d'affaires est ainsi reconnu au moment de la livraison des biens dans la majorité des cas.

Les contrats de location-financement sont comptabilisés comme des ventes à crédit en application de la norme IFRS 16 « Contrats de location ».

Vente de services

Le chiffre d'affaires relatif aux prestations de services est reconnu à l'avancement du coût de revient, lorsque les critères de la norme IFRS 15 sont satisfaits, comme c'est le cas pour les contrats de maintenance. La méthode d'avancement retenue par le Groupe est la méthode de l'avancement des dépenses : le chiffre d'affaires est reconnu sur la base des coûts encourus à date rapportés à l'ensemble des coûts attendus à terminaison.

Les prestations de service pour lesquelles les critères de la norme IFRS 15 ne sont pas satisfaits, comme c'est le cas pour certains contrats de développement, sont comptabilisées à l'issue de la prestation.

Agent / principal

Les contrats impliquant des commettants et pour lesquels Dassault Aviation est seul signataire font l'objet d'une analyse afin de déterminer la qualité d'agent ou de principal de la Société. Si l'analyse conduit à qualifier la Société d'agent, seule la quote-part du chiffre d'affaires revenant à cette dernière est comptabilisée. Dans le cas contraire, la totalité du chiffre d'affaires et des charges correspondantes (y compris la part des commettants) est comptabilisée.

Carnet de commandes

Le carnet de commandes (cf. note 25) correspond au chiffre d'affaires restant à comptabiliser au titre d'obligations de prestation non encore exécutées ou partiellement exécutées à la date de clôture.

Subventions reçues de l'État

Les crédits d'impôt recherche sont inclus dans le résultat opérationnel, dans le poste « autres produits de l'activité » lorsque leur obtention ne dépend pas de la réalisation d'un bénéfice fiscal.

Les allocations reçues dans le cadre des dispositifs d'activité partielle sont également classées en « autres produits de l'activité ».

Résultat financier

Le résultat financier est principalement constitué :

- des produits financiers liés à la trésorerie, aux équivalents de trésorerie et autres actifs financiers courants et non courants,
- des charges financières liées aux emprunts contractés par le Groupe et aux comptes courants de participation du personnel,
- de la composante de financement dès lors qu'il y a, pour un contrat donné, un décalage significatif entre le moment où sont perçus les encaissements et le moment où est reconnu le chiffre d'affaires,
- des charges d'intérêts liées aux obligations locatives en application de la norme IFRS 16,
- des dividendes perçus des sociétés non consolidées, comptabilisés lorsque le Groupe est en droit d'en percevoir le paiement,
- des produits financiers perçus au titre des contrats de location-financement,
- des pertes et gains liés aux instruments dérivés ne satisfaisant pas aux conditions requises par la norme pour la comptabilité de couverture.

1.3.17. Imposition différée

Les impôts différés liés aux différences temporelles sont calculés par société.

Dans le cadre des règles définies par la norme IAS 12 « Impôts », les actifs d'impôts ne sont constatés, société par société, que lorsque les bénéfices futurs estimés sont suffisants pour couvrir ces actifs et que leur échéance n'est pas supérieure à dix ans.

Les actifs et passifs d'impôts différés sont évalués aux taux d'impôts dont l'application est attendue sur l'exercice au cours duquel l'actif sera réalisé ou le passif réglé, sur la base des taux d'impôts locaux (et réglementations fiscales) qui ont été adoptés à la date de clôture.

Les impôts relatifs aux éléments reconnus directement en capitaux propres sont comptabilisés en capitaux propres.

Les impôts différés actifs et passifs sont, pour la présentation au bilan, compensés par société.

Note 2 - Périmètre de consolidation

2.1. Périmètre au 31 décembre 2022

Dassault Aviation est un Groupe français qui conçoit et fabrique des avions militaires, des avions d'affaires et des systèmes spatiaux. Le Groupe exerce principalement son activité en France.

Les états financiers consolidés comprennent les états financiers de la société Dassault Aviation et des entités suivantes :

Nom	Pays	% intérêts (1)		Méthode de consolidation (2)
		31.12.2022	31.12.2021	
Dassault Aviation (3)	France	Consolidante	Consolidante	
Dassault Aviation Business Services (4)	Suisse	100	100	IG
- Dassault Aviation Business Services Le Bourget	France	100	100	IG
- Dassault Aviation Business Services UK	Angleterre	100	100	IG
- Dassault Aviation Business Services Portugal	Portugal	100	100	IG
Dassault Aviation Business Services FBO (4)	Suisse	100	100	IG
Dassault Falcon Jet	États-Unis	100	100	IG
- Dassault Falcon Jet Wilmington	États-Unis	100	100	IG
- Dassault Aircraft Services	États-Unis	100	100	IG
- Dassault Falcon Jet Leasing	États-Unis	100	100	IG
- Aero Precision	États-Unis	50	50	MEQ
- Midway	États-Unis	100	100	IG
- Dassault Falcon Jet Do Brazil	Brésil	100	100	IG
Dassault Falcon Service	France	100	100	IG
- Falcon Training Center	France	50	50	MEQ
Dassault Reliance Aerospace Ltd	Inde	49	49	MEQ
ExecuJet				
- ExecuJet MRO Services Australia	Australie	100	100	IG
- ExecuJet MRO Services New Zealand	Nouvelle Zélande	100	100	IG
- ExecuJet MRO Services Belgium	Belgique	100	100	IG
- ExecuJet Services Malaysia	Malaisie	100	100	IG
- ExecuJet Handling Services Sdn Bhd	Malaisie	49	49	IG
- ExecuJet MRO Services	Afrique du Sud	100	100	IG
- ExecuJet MRO Services Middle-East	Dubaï	100	100	IG
Sogitec Industries	France	100	100	IG
Thales	France	25	25	MEQ

(1) les pourcentages d'intérêts des capitaux propres sont identiques aux pourcentages de contrôle pour toutes les sociétés du groupe à l'exception de Thales, dont le Groupe détient 24,62% du capital, 25,00% des droits à intérêts et 29,92% des droits de vote au 31 décembre 2022.

(2) IG : intégration globale, MEQ : mise en équivalence.

(3) identité de la société consolidante : Dassault Aviation, société anonyme au capital de 66 789 624 euros, cotée et immatriculée en France, 712 042 456 RCS Paris - 9, Rond-Point des Champs-Élysées - Marcel Dassault - 75008 Paris.

(4) suite à des changements de dénomination sociale, les entités TAG Maintenance Services et Dassault Aviation Business Services sont devenues respectivement Dassault Aviation Business Services et Dassault Aviation Business Services FBO.



2.2. Mouvements de périmètre

Il n'y a pas eu de mouvements de périmètre en 2022. En 2021, Dassault Reliance Aerospace Ltd avait intégré le périmètre de consolidation du Groupe Dassault Aviation.

Note 3 - Écarts d'acquisition

Les écarts d'acquisition au 31 décembre 2022 se décomposent comme suit :

(en milliers d'euros)	31.12.2022	31.12.2021
Dassault Aviation Business Services	10 052	10 052
Dassault Aviation Business Services FBO	6 625	6 625
Dassault Falcon Jet	5 887	5 887
Dassault Falcon Service	3 702	3 702
ExecuJet	34 914	34 914
Sogitec Industries	4 777	4 777
Écarts d'acquisition	65 957	65 957

Les tests effectués au titre de la norme IAS 36 « Dépréciation des actifs immobilisés » (cf. note 1.3.3 des principes comptables) n'indiquant pas de perte de valeur, aucune provision pour dépréciation des écarts d'acquisition n'a été constatée.

Une augmentation de 10% du taux d'actualisation, une diminution de 10% du taux de croissance ou une diminution de 1 point de la rentabilité n'entraîneraient pas de dépréciation.

Conformément aux normes IFRS, l'écart d'acquisition relatif à Thales, consolidé par mise en équivalence, est inclus dans la rubrique « Titres mis en équivalence » (cf. note 5).

Note 4 - Immobilisations incorporelles et corporelles

4.1. Répartition géographique

(en milliers d'euros)	31.12.2022	31.12.2021
Valeur nette		
France	955 621	920 605
États-Unis	210 515	191 775
Autres	90 050	89 296
Total	1 256 186	1 201 676
dont immobilisations incorporelles	54 730	62 377
dont immobilisations corporelles	1 201 456	1 139 299

4.2. Immobilisations incorporelles

4.2.1. Évolution des immobilisations incorporelles nettes

(en milliers d'euros)	Actifs incorporels acquis (PPA)	Autres immobilisations incorporelles	Total
Valeur nette au 31 décembre 2021	8 461	53 916	62 377
Acquisitions / augmentations	0	17 359	17 359
Cessions / diminutions	0	-1 587	-1 587
Dotations aux amortissements	-2 189	-21 838	-24 027
Écarts de conversion	108	389	497
Autres	0	111	111
Valeur nette au 31 décembre 2022	6 380	48 350	54 730

4.2.2. Détail par nature

(en milliers d'euros)	31.12.2022			31.12.2021
	Brut	Amortissements	Net	Net
Actifs incorporels acquis	14 950	-8 570	6 380	8 461
Coûts de développement (1)	162 924	-159 218	3 706	5 595
Logiciels, brevets, licences et valeurs similaires	207 271	-174 849	32 422	42 572
Immobilisations en-cours, avances et acomptes	12 222	0	12 222	5 749
Immobilisations incorporelles	397 367	-342 637	54 730	62 377

(1) cf. note 1.3.2. des principes comptables.

4.3. Immobilisations corporelles

4.3.1. Évolution des immobilisations corporelles nettes

(en milliers d'euros)	Droits d'utilisation (1)	Autres immobilisations corporelles	Total
Valeur nette au 31 décembre 2021	113 182	1 026 117	1 139 299
Acquisitions / augmentations	46 417	157 662	204 079
Cessions / diminutions	-3 437	-1 864	-5 301
Dotations aux amortissements	-35 435	-115 068	-150 503
Dépréciations	-38	721	683
Écarts de conversion	2 469	10 841	13 310
Autres	0	-111	-111
Valeur nette au 31 décembre 2022	123 158	1 078 298	1 201 456

(1) contrats de location immobilière essentiellement (terrains et constructions).

4.3.2. Détail par nature

(en milliers d'euros)	31.12.2022				31.12.2021
	Brut	Amortissements	Dépréciation	Net	Net
Droits d'utilisation	411 194	-286 432	-1 604	123 158	113 182
Terrains	154 926	-9 075	0	145 851	140 660
Constructions	1 031 656	-480 106	-5 049	546 501	558 510
Installations techniques	785 353	-595 779	-999	188 575	184 800
Autres immobilisations corporelles	184 213	-139 456	-4 900	39 857	45 304
Immobilisations en-cours, avances et acomptes	157 514	0	0	157 514	96 843
Immobilisations corporelles	2 724 856	-1 510 848	-12 552	1 201 456	1 139 299

Note 5 - Titres mis en équivalence

5.1. Part du Groupe dans la situation nette et le résultat des sociétés mises en équivalence

Au 31 décembre 2022, Dassault Aviation détient 25,00% des droits à intérêts du groupe Thales, contre 24,67% au 31 décembre 2021. Le contrôle exercé par Dassault Aviation sur Thales est qualifié d'influence notable, au regard notamment du pacte d'actionnaires entre Dassault Aviation et le Secteur Public.

(en milliers d'euros)	Titres mis en équivalence		Résultat mis en équivalence	
	31.12.2022	31.12.2021	2022	2021
Thales (1)	2 317 194	2 064 714	274 893	265 604
Autres	33 947	30 868	7 456	6 007
Total	2 351 141	2 095 582	282 349	271 611

(1) La quote-part du Groupe dans la situation nette et le résultat de Thales est détaillée en note 5.3.

Le résultat de Thales mis en équivalence a été intégré à un taux de 24,81%, moyenne sur 2022 des droits à intérêts détenus par Dassault Aviation.

5.2. Évolution des titres mis en équivalence

(en milliers d'euros)	2022	2021
Au 1^{er} janvier	2 095 582	1 753 928
Quote-part du résultat des sociétés mises en équivalence	282 349	271 611
Élimination des dividendes versés (1)	-145 464	-107 590
Produits et charges comptabilisés directement dans les capitaux propres		
- Actifs financiers à la juste valeur	-7 657	10 738
- Instruments financiers dérivés (2)	-5 320	-28 643
- Écarts actuariels sur engagements de retraite	141 033	179 383
- Écarts de conversion	-9 712	18 451
Part des sociétés mises en équivalence dans les autres produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres	118 344	179 929
Autres mouvements (3)	330	-2 296
En fin de période	2 351 141	2 095 582

(1) en 2022, le Groupe a perçu 102 962 milliers d'euros de dividendes de Thales au titre de l'exercice 2021 et 36 772 milliers d'euros d'acompte sur les dividendes au titre de l'exercice 2022. En 2021, Thales avait versé au Groupe 71 443 milliers d'euros de dividendes au titre de l'exercice 2020 et 31 519 milliers d'euros d'acompte sur les dividendes au titre de l'exercice 2021.

(2) les montants indiqués correspondent à la variation de valeur de marché du portefeuille sur la période. Ils ne sont pas représentatifs des résultats qui seront constatés lors de la réalisation des couvertures.

(3) les autres mouvements comprennent notamment les impacts associés aux variations du pourcentage d'intégration de Thales résultant des programmes de rachat d'actions de Thales ainsi que l'impact des variations de périmètre. En 2021, les autres variations comprenaient les impacts liés à l'intégration de Dassault Reliance Aerospace Ltd dans le périmètre de consolidation.

5.3. Etats financiers résumés de Thales (à 100%) et quote-part de résultat de Thales mis en équivalence par Dassault Aviation

Le groupe Thales intervient dans les domaines de l'aéronautique de l'espace, des transports, de la défense et de la sécurité, et propose des solutions intégrées et des équipements destinés à fiabiliser et sécuriser, surveiller et contrôler, protéger et défendre (cf. <http://www.thalesgroup.com>). Le siège social du groupe Thales est situé Tour Carpe Diem, 31 place des Corolles, 92098 Paris La Défense.

Les états financiers résumés de Thales sont les suivants :

Bilan

(en milliers d'euros)	2022	2021
Actifs non courants	13 407 000	13 137 200
Actifs courants	21 013 500	19 703 600
<i>dont trésorerie et équivalents de trésorerie</i>	<i>5 099 600</i>	<i>5 049 400</i>
Total Actif	34 420 500	32 840 800
Capitaux propres attribuables aux propriétaires de la société mère	7 173 900	6 480 100
Participations ne donnant pas le contrôle	207 600	244 400
Passifs non courants	6 296 400	7 548 400
<i>dont passifs financiers non courants</i>	<i>3 992 100</i>	<i>4 609 700</i>
Passifs courants	20 742 600	18 567 900
<i>dont passifs financiers courants</i>	<i>1 808 500</i>	<i>1 533 100</i>
Total Passif	34 420 500	32 840 800

Compte de Résultat

(en milliers d'euros)	2022	2021
Chiffre d'affaires	17 568 800	16 192 000
Résultat net attribuable aux propriétaires de la société mère	1 120 600	1 088 800
<i>dont dotations aux amortissements</i>	<i>-1 058 800</i>	<i>-1 062 600</i>
<i>dont intérêts financiers relatifs à la dette brute</i>	<i>-75 900</i>	<i>-54 100</i>
<i>dont intérêts financiers relatifs à la trésorerie et équivalents de trésorerie</i>	<i>25 800</i>	<i>-2 500</i>
<i>dont impôt sur les bénéfices</i>	<i>-225 100</i>	<i>-147 700</i>

Résultat global

(en milliers d'euros)	2022	2021
Autres éléments du résultat global, nets d'impôts, attribuables aux actionnaires de la société mère	477 000	692 900
Résultat global attribuable aux actionnaires de la société mère	1 597 600	1 781 700

Le détail du passage entre la situation nette publiée par Thales, part du Groupe, avec la valeur nette comptable des titres mis en équivalence figure dans le tableau ci-dessous :

(en milliers d'euros)	2022	2021
Capitaux propres part du groupe Thales	7 173 900	6 480 100
Retraitement d'homogénéisation et PPA	-2 587 490	-2 574 885
Capitaux propres part du groupe Thales retraités	4 586 410	3 905 215
Quote-part dans l'actif net du groupe Thales	1 146 603	963 417
Écart d'acquisition (1)	1 170 591	1 101 297
Valeur comptable des titres Thales	2 317 194	2 064 714

(1) la variation de l'écart d'acquisition sur 2022 résulte de l'augmentation du pourcentage d'intérêts suite au rachat par Thales de ses propres actions en vue de les annuler.

Le détail du passage entre le résultat publié par Thales, part du Groupe, et celui retenu par Dassault Aviation figure dans le tableau ci-dessous :

(en milliers d'euros)	2022	2021
Résultat Thales (100%)	1 120 600	1 088 800
Résultat Thales - Quote-part de Dassault Aviation	278 021	268 607
Amortissement de l'allocation du prix d'acquisition, net d'impôts (1)	-3 128	-3 003
Résultat mis en équivalence par Dassault Aviation	274 893	265 604

(1) dotations aux amortissements des éléments d'actifs identifiés dont les modes et les durées d'amortissement sont identiques à ceux utilisés pour la clôture au 31 décembre 2021.

5.4. Indice de perte de valeur

Sur la base du cours de bourse de l'action Thales au 31 décembre 2022, soit 119,30 euros par action, la participation de Dassault Aviation dans Thales est valorisée à 6 267 millions d'euros. En l'absence d'indication objective de perte de valeur, les titres Thales n'ont pas fait l'objet d'un test de dépréciation au 31 décembre 2022.

Note 6 - Autres actifs financiers non courants

(en milliers d'euros)	31.12.2021	Augmen- tation	Diminution	Variation de juste valeur	Autres	31.12.2022
Titres non cotés (1)	124 180	138	0	-22 438	-15	101 865
Titres Embraer (1)	26 242	0	0	-9 310	0	16 932
Autres actifs financiers (2)	40 659	19 926	-1 214	287	8	59 666
<i>Créances rattachées à des participations</i>	<i>21 853</i>	<i>1 216</i>	<i>-73</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>22 996</i>
<i>Dépôts de garantie</i>	<i>16 352</i>	<i>1 308</i>	<i>-887</i>	<i>0</i>	<i>8</i>	<i>16 781</i>
<i>Autres</i>	<i>2 454</i>	<i>17 402</i>	<i>-254</i>	<i>287</i>	<i>0</i>	<i>19 889</i>
Autres actifs financiers non courants	191 081	20 064	-1 214	-31 461	-7	178 463

(1) les titres de participation non consolidés, non cotés, et les titres Embraer sont évalués à la juste valeur en contrepartie des autres produits et charges comptabilisés en capitaux propres, non recyclables en résultat. L'analyse des risques relatifs aux titres Embraer est décrite en note 24.

(2) dont à plus d'un an : 38 053 milliers d'euros

Les coûts historiques des actifs non courants et les plus-values latentes associées sont présentés ci-après :

(en milliers d'euros)	31.12.2022			31.12.2021		
	Coût historique	Plus ou moins-valeur	Valeur à l'actif	Coût historique	Plus ou moins-valeur	Valeur à l'actif
Titres non cotés	82 934	18 931	101 865	82 811	41 369	124 180
Actions Embraer	32 120	-15 188	16 932	32 120	-5 878	26 242
Autres actifs financiers	59 694	-28	59 666	40 974	-315	40 659
Autres actifs financiers non courants	174 748	3 715	178 463	155 905	35 176	191 081

Note 7 - Stocks et en-cours

(en milliers d'euros)	31.12.2022			31.12.2021
	Brut	Dépréciation	Net	Net
Matières premières	330 852	-88 565	242 287	180 219
En-cours de production	2 581 403	-18 405	2 562 998	2 374 841
Produits intermédiaires et finis	1 451 954	-335 081	1 116 873	925 349
Stocks et en-cours	4 364 209	-442 051	3 922 158	3 480 409

La hausse des stocks et en-cours est principalement liée à l'exécution des contrats Défense et à la montée en puissance du Falcon 6X.

Note 8 - Créances clients et autres créances

8.1. Détail

(en milliers d'euros)	31.12.2022			31.12.2021
	Brut	Dépréciation	Net	Net
Clients et comptes rattachés (1)	1 342 220	-81 947	1 260 273	1 164 104
Créances d'impôts courants sur les sociétés	82 662	0	82 662	76 151
Autres créances (2)	334 329	0	334 329	311 563
Comptes de régularisation	103 621	0	103 621	864 481
Créances clients et autres créances	1 862 832	-81 947	1 780 885	2 416 299

(1) cf. note 8.3 pour les créances relatives aux contrats de location-financement.

(2) Les autres créances intègrent l'actif net résultant du surfinancement des plans de retraite de Dassault Falcon Jet pour 43 687 milliers d'euros (cf. note 12.3).

La part des créances échues non dépréciée fait l'objet d'un suivi individuel régulier. L'exposition de Dassault Aviation au risque de crédit est présentée en note 24.2.

8.2. Échéancier

(en milliers d'euros)	31.12.2022			31.12.2021		
	Total	À moins d'un an	À plus d'un an	Total	À moins d'un an	À plus d'un an
Clients et comptes rattachés (1)	1 342 220	1 265 051	77 169	1 239 486	1 130 540	108 946
Créances d'impôts courants sur les sociétés	82 662	82 662	0	76 151	76 151	0
Autres créances	334 329	287 036	47 293	311 563	294 273	17 290
Comptes de régularisation (2)	103 621	52 475	51 146	864 481	841 163	23 318
Créances clients et autres créances	1 862 832	1 687 224	175 608	2 491 681	2 342 127	149 554

(1) cf. note 8.3 pour les créances relatives aux contrats de location-financement.

(2) la baisse des charges constatées d'avance reflète la part des commettants dans la baisse des produits constatés d'avance (cf. note 14).

8.3. Créances relatives aux contrats de location-financement

(en milliers d'euros)	31.12.2022	31.12.2021
Créances sur loyers minimums à percevoir	61 869	114 031
Produits financiers non acquis	-5 390	-8 284
Provision pour dépréciation	0	0
Créances relatives aux contrats de location-financement	56 479	105 747

La part à moins d'un an des créances sur loyers à percevoir est de 7 638 milliers d'euros au 31 décembre 2022.

Note 9 - Trésorerie

9.1. Trésorerie nette

(en milliers d'euros)	31.12.2022	31.12.2021
Équivalents de trésorerie (1)	2 705 581	2 784 943
Disponibilités	1 274 946	1 237 608
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 980 527	4 022 551
Concours bancaires courants	0	0
Trésorerie nette au tableau des flux de trésorerie	3 980 527	4 022 551

(1) principalement dépôts à terme et valeurs mobilières de placement équivalents de trésorerie. L'analyse des risques correspondante est décrite en note 24.1.

9.2. Trésorerie disponible

Le Groupe utilise un indicateur alternatif de performance appelé « Trésorerie disponible » qui reflète le montant des liquidités totales dont dispose le Groupe, déduction faite des dettes financières à l'exception des dettes de location. Il est calculé comme suit :

(en milliers d'euros)	31.12.2022	31.12.2021
Autres actifs financiers courants (1)	5 646 045	955 281
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 980 527	4 022 551
Sous-total	9 626 572	4 977 832
Emprunts et dettes financières, hors dettes de location (2)	-97 947	-98 374
Trésorerie disponible	9 528 625	4 879 458

(1) les autres actifs financiers courants comprennent en particulier des dépôts à terme, des titres de créances et des placements de trésorerie sous forme de valeurs mobilières de placement cotées. Ces placements pourraient être cédés en fonction des besoins opérationnels du Groupe.

(2) cf. détail des dettes financières en note 11.

Une analyse exhaustive des performances des placements, classés en autres actifs financiers courants et en équivalents de trésorerie, est réalisée à chaque arrêté. Le portefeuille de placements ne présente pas, ligne à ligne, d'indication objective de perte de valeur significative au 31 décembre 2022 (comme au 31 décembre 2021). L'analyse des risques correspondante est décrite en note 24.

Note 10 - Capitaux propres

10.1. Capital social

Le capital social s'élève à 66 790 milliers d'euros et se compose de 83 487 030 actions ordinaires de 0,80 euros chacune au 31 décembre 2022, comme au 31 décembre 2021. La répartition du capital au 31 décembre 2022 est la suivante :

	Actions	% Capital	% Droits de vote
GIMD (1)	51 960 760	62,3%	77,1%
Flottant	22 561 478	27,0%	16,8%
Airbus SE	8 275 290	9,9%	6,1%
Dassault Aviation (actions propres)	689 502	0,8%	-
Total	83 487 030	100%	100%

(1) la société mère, le Groupe industriel Marcel Dassault (GIMD), sise au 9, Rond-Point des Champs-Élysées - Marcel Dassault - 75008 Paris, consolide par intégration globale les comptes du Groupe.

10.2. Actions propres

Les mouvements sur actions propres sont détaillés ci-dessous :

(en nombre de titres)	2022	2021
Actions propres au 1^{er} janvier	310 130	334 210
Achats d'actions propres	409 072	0
Païement en actions	-29 700	-24 080
Actions propres à la date d'arrêt	689 502	310 130
<i>Montant, en milliers d'euros, inscrit en diminution des capitaux propres</i>	<i>-80 855</i>	<i>-30 393</i>

L'impact des actions propres sur les comptes consolidés du Groupe est détaillé au sein du tableau de variation des capitaux propres.

L'assemblée Générale du 18 mai 2022 a autorisé le Conseil d'Administration à mettre en œuvre un programme de rachat d'actions propres, plafonnée à 10% du capital social de Dassault Aviation. Le prix maximum d'achat autorisé dans le cadre du programme est de 170 euros par action hors frais d'acquisition, sous réserve des ajustements liés aux opérations sur le capital. Le montant maximal des fonds destinés au rachat ne peut dépasser 1 419 280 milliers d'euros, cette condition étant cumulative avec celle du plafond de 10% du capital de la Société.

Le programme de rachat d'actions prévoit que ces actions propres peuvent être utilisées essentiellement pour accroître la rentabilité des fonds propres via l'annulation des actions, assurer l'animation du marché ou la liquidité des titres de Dassault Aviation, être attribuées aux salariés et Dirigeants ou être conservées en vue d'une utilisation ultérieure (dans la limite maximale de 5% du capital social).

En 2022, Dassault Aviation a acquis 409 072 actions pour un montant total de 53 373 milliers d'euros (prix moyen de 130,47 euros par action). Le conseil d'administration du 8 mars 2023 a décidé d'affecter ces actions à l'objectif d'annulation prévu par le programme de rachat.

Les 280 430 actions propres restantes détenues au 31 décembre 2022 sont affectées à d'éventuelles attributions d'actions de performance et à un éventuel contrat de liquidité permettant d'assurer l'animation du marché.

10.3. Paiement en actions

Le Groupe attribue aux dirigeants mandataires sociaux des actions de performance. Les caractéristiques de ces plans d'attribution sont décrites dans le rapport de gestion du conseil d'administration.

Date de décision d'attribution	Période d'acquisition	Nombre d'actions attribuées	Cours de l'action à la date d'attribution	Nombre d'actions livrées en 2022	Nombre d'actions annulées (1)	Solde d'actions de performance au 31.12.2022
04.03.2021	du 04.03.2021 au 03.03.2022	27 000	94,40 €	29 700	0	0
03.03.2022	du 03.03.2022 au 02.03.2023	34 500	130,60 €	0	0	34 500

(1) actions annulées en cas de non atteinte partielle ou totale des conditions de performance.

Le Groupe n'a pas attribué à ses salariés et cadres dirigeants d'options d'achat d'actions.

Plan 2021

Une charge de 1 631 milliers d'euros a été comptabilisée en 2022 au titre de ce plan, dont la juste valeur s'élève à 2 614 milliers d'euros (valeur moyenne de 88,00 euros par action).

Plan 2022

Une charge de 1 747 milliers d'euros a été comptabilisée en 2022 au titre de ce plan, dont la juste valeur s'élève à 4 199 milliers d'euros (valeur moyenne de 121,70 euros par action).

Note 11 - Emprunts et dettes financières

(en milliers d'euros)	Emprunts auprès des établissements de crédit	Dettes de location	Emprunts et dettes financières diverses (1)	Emprunts et dettes financières
Au 31 décembre 2021	0	127 980	98 374	226 354
Augmentation	0	46 417	21 763	68 180
Diminution	0	-41 810	-22 190	-64 000
Autres	0	3 118	0	3 118
Au 31 décembre 2022	0	135 705	97 947	233 652

(1) les dettes financières diverses comprennent essentiellement la participation des salariés en compte courant bloqué. La participation des salariés correspond à un « autre avantage à long terme » et devrait être évaluée et actualisée selon les principes d'IAS 19 révisée. Cependant au regard des faibles écarts historiques entre taux de rémunération et taux d'actualisation, le Groupe considère que la méthode d'évaluation au coût amorti constitue une approximation satisfaisante de la dette de participation.

Par échéance la répartition des dettes financières est la suivante :

(en milliers d'euros)	Total au 31.12.2022	Part à moins d'un an	Part à plus d'un an		
			Total	> à 1 an et < à 5 ans	> à 5 ans
Emprunts auprès des établissements de crédit	0	0	0	0	0
Dettes de location	135 705	28 642	107 063	34 636	72 427
Emprunts et dettes financières diverses	97 947	14 321	83 626	83 626	0
Emprunts et dettes financières	233 652	42 963	190 689	118 262	72 427

(en milliers d'euros)	Total au 31.12.2021	Part à moins d'un an	Part à plus d'un an		
			Total	> à 1 an et < à 5 ans	> à 5 ans
Emprunts auprès des établissements de crédit	0	0	0	0	0
Dettes de location	127 980	28 434	99 546	31 815	67 731
Emprunts et dettes financières diverses	98 374	12 418	85 956	85 956	0
Emprunts et dettes financières	226 354	40 852	185 502	117 771	67 731

La variation des emprunts et dettes financières entre 2021 et 2022 se décompose comme suit :

(en milliers d'euros)	31.12.2021	Flux de trésorerie	Dettes de location (1)	Autres mouve- ments	31.12.2022
Emprunts auprès des établissements de crédit	0	0	0	0	0
Dettes de location	127 980	-38 374	42 981	3 118	135 705
Emprunts et dettes financières diverses	98 374	-427	0	0	97 947
Emprunts et dettes financières	226 354	-38 801	42 981	3 118	233 652

(1) dettes des nouveaux contrats de location portés au bilan sur la période et résiliation anticipée de baux, sans impact sur la trésorerie.

Note 12 - Provisions pour risques et charges

12.1. Provisions pour risques et charges et dépréciations

(en milliers d'euros)	31.12.2021	Dotations	Reprises	Autres (1)	31.12.2022
Provisions pour risques et charges	1 786 231	364 793	-341 282	-83 631	1 726 111
Dépréciations	478 867	532 382	-477 470	2 965	536 744
<i>Actifs financiers non courants</i>	154	40	0	0	194
<i>Immobilisations corporelles</i>	12 434	7 563	-8 246	801	12 552
<i>Stocks et en-cours</i>	390 897	443 338	-394 234	2 050	442 051
<i>Clients et comptes rattachés</i>	75 382	81 441	-74 990	114	81 947
Provisions pour risques et charges et dépréciations	2 265 098	897 175	-818 752	-80 666	2 262 855

(1) comprend notamment les écarts de change et écarts actuariels inscrits dans les produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres.



12.2. Détail des provisions pour risques et charges

(en milliers d'euros)	31.12.2021	Dotations	Reprises	Autres	31.12.2022
Garantie (1)	920 634	183 739	-133 508	1 877	972 742
Autres risques rattachés aux contrats (1)	618 095	137 055	-134 205	4 508	625 453
Coûts des départs à la retraite (2)	229 122	41 189	-64 132	-90 698	115 481
<i>sociétés françaises</i>	149 560	39 177	-9 480	-63 776	115 481
<i>sociétés nord-américaines</i>	79 562	2 012	-54 652	-26 922	0
Autres risques opérationnels (3)	18 380	2 810	-9 437	682	12 435
Provisions pour risques et charges	1 786 231	364 793	-341 282	-83 631	1 726 111

(1) les provisions tiennent compte de l'évolution de la flotte en service, des livraisons de la période et des obligations contractuelles induites par l'exécution des marchés.

(2) les écarts actuariels ont contribué à la diminution de la provision pour coûts des départs à la retraite pour -140 964 milliers d'euros. Ils se répartissent comme suit :

<i>Sociétés françaises</i>	-63 776
<i>Sociétés nord-américaines</i>	-77 188
<i>Total écarts actuariels</i>	<u>-140 964</u>

L'actif net résultant du surfinancement des plans de retraite de Dassault Falcon Jet est présenté en autres créances (cf. note 8).

(3) Au 31 décembre 2022, les autres avantages à long terme relatifs aux médailles du travail s'élèvent à 2 956 milliers d'euros, contre 3 484 milliers d'euros à fin 2021.

12.3. Provisions pour coûts des départs à la retraite

12.3.1. Modalités de calcul (régimes à prestations définies)

Les engagements liés aux coûts des départs à la retraite sont calculés pour l'ensemble du personnel du Groupe suivant la méthode des unités de crédit projetées. Ils sont provisionnés en totalité pour les obligations restant à courir.

La simulation de la projection de carrière est pondérée par la table de mortalité du code des assurances et par le taux de rotation du personnel constaté (variable suivant l'âge). Le coût de départ est fonction du nombre d'années d'ancienneté du salarié à la clôture de l'exercice par rapport à son espérance totale d'années de carrière.

Pour mémoire il est rappelé qu'aucune des sociétés du Groupe n'a d'engagement relatif à des plans de couverture maladie.

12.3.2. Hypothèses retenues

	Sociétés françaises		Sociétés américaines	
	2022	2021	2022	2021
Taux d'inflation	3,20%	2,00%	2,19%	2,21%
Taux d'actualisation	3,40%	1,00%	5,30%	3,10%
Duration moyenne des engagements	13 ans	14 ans	16 ans	16 ans

Les taux d'actualisation ont été déterminés par référence au taux de rendement des obligations privées à long terme de première qualité correspondant à la monnaie et aux échéances de versements des prestations.

12.3.3. Évolution des engagements et des placements

L'évolution des engagements et des placements sur les 5 dernières années est la suivante :

(en milliers d'euros)	2022	2021	2020	2019	2018
Engagement total	745 271	996 513	1 029 185	965 305	794 245
Placements	673 477	767 391	694 085	621 028	600 230
Engagement net	71 794	229 122	335 100	344 277	194 015
<i>dont sous-financement</i>	<i>115 481</i>	<i>229 122</i>	<i>335 100</i>	<i>344 277</i>	<i>194 015</i>
<i>dont surfinancement</i>	<i>43 687</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>

L'évolution au cours de la période du niveau des engagements s'analyse comme suit :

(en milliers d'euros)	2022			2021		
	France	États-Unis	Total	France	États-Unis	Total
À l'ouverture de l'exercice	563 447	433 066	996 513	629 372	399 813	1 029 185
Coût des services rendus (1)	37 470	0	37 470	34 128	13 065	47 193
Coût financier	5 810	14 101	19 911	1 978	11 679	13 657
Prestations payées (2)	-30 613	-136 012	-166 625	-29 059	-11 629	-40 688
Écarts actuariels	-55 745	-116 133	-171 878	-72 972	-13 217	-86 189
Écarts de change et autres	0	29 880	29 880	0	33 355	33 355
À la clôture de l'exercice	520 369	224 902	745 271	563 447	433 066	996 513

(1) Dassault Falcon Jet a gelé au 31 décembre 2022 les droits acquis des salariés au titre des plans de retraite complémentaire. Ce régime à prestations définies a été remplacé par un régime à cotisation définie pour lequel Dassault Falcon Jet n'a pas d'autre obligation que le versement des cotisations.

(2) en 2022, Dassault Falcon Jet a cédé une partie de ses obligations relatives aux retraites à un assureur.

Une diminution des taux d'actualisation de 0,5 point augmenterait l'engagement total de 54 641 milliers d'euros, tandis qu'une augmentation des taux d'actualisation de 0,5 point diminuerait l'engagement total de 48 790 milliers d'euros.

L'évolution des placements au cours de la période s'analyse comme suit :

(en milliers d'euros)	2022			2021		
	France	États-Unis	Total	France	États-Unis	Total
À l'ouverture de l'exercice	413 887	353 504	767 391	407 739	286 346	694 085
Rendement attendu des actifs	4 103	12 089	16 192	1 215	9 136	10 351
Écarts actuariels	8 031	-38 945	-30 914	10 488	12 186	22 674
Cotisations de l'employeur	20 000	54 652	74 652	0	31 740	31 740
Prestations payées (1)	-41 133	-136 012	-177 145	-5 555	-11 629	-17 184
Écarts de change et autres	0	23 301	23 301	0	25 725	25 725
À la clôture de l'exercice	404 888	268 589	673 477	413 887	353 504	767 391

(1) en 2022, Dassault Falcon Jet a cédé une partie de ses obligations relatives aux retraites à un assureur.



Les charges des régimes à prestations définies s'analysent comme suit :

(en milliers d'euros)	2022			2021		
	France	États-Unis	Total	France	États-Unis	Total
Coût des services rendus	37 470	0	37 470	34 128	13 065	47 193
Coût financier	5 810	14 101	19 911	1 978	11 679	13 657
Rendement attendu des actifs	-4 103	-12 089	-16 192	-1 215	-9 136	-10 351
Charges des régimes à prestations définies	39 177	2 012	41 189	34 891	15 608	50 499

La composition des placements est la suivante :

	2022		2021	
	France	États-Unis	France	États-Unis
Obligations et titres de dettes	78%	100%	84%	100%
Immobilier	15%	0%	8%	0%
Actions	7%	0%	8%	0%
Liquidités	0%	0%	0%	0%
Total	100%	100%	100%	100%

Les placements sont majoritairement obligataires avec un taux de rendement annuel minimal garanti.

Note 13 - Dettes d'exploitation

(en milliers d'euros)	31.12.2022			31.12.2021		
	Total	À moins d'un an	À plus d'un an	Total	À moins d'un an	À plus d'un an
Dettes fournisseurs	1 123 955	1 123 955	0	1 062 948	1 062 948	0
Autres dettes diverses	227 710	227 710	0	135 865	135 865	0
Comptes de régularisation	2 095	1 500	595	2 391	1 500	891
Dettes fournisseurs et autres dettes	1 353 760	1 353 165	595	1 201 204	1 200 313	891
Impôts courants sur les sociétés	5 922	5 922	0	3 147	3 147	0
Autres dettes fiscales et sociales	341 078	341 078	0	323 181	323 181	0
Dettes fiscales et sociales	347 000	347 000	0	326 328	326 328	0

Note 14 - Actifs et passifs sur contrats

(en milliers d'euros)	31.12.2022	31.12.2021
Factures à établir	25 205	72 566
Produits constatés d'avance	0	-8 290
Avances et acomptes reçus des clients	-21 415	-57 787
Actifs sur contrat	3 790	6 489
Factures à établir	418 718	292 176
Produits constatés d'avance	-1 054 320	-2 062 261
Avances et acomptes reçus des clients	-12 123 809	-5 519 248
Passifs sur contrat	-12 759 411	-7 289 333

Pour un contrat donné, un actif (passif) sur contrat représente le chiffre d'affaires cumulé non encore facturé, diminué des facturations non reconnues en chiffre d'affaires et des avances et acomptes reçus du client.

L'augmentation des passifs sur contrats résulte essentiellement de l'augmentation des avances et acomptes reçus des clients. Ils augmentent en raison notamment de la réception d'acomptes sur les contrats Export (dont Émirats Arabes Unis) et de la bonne tenue de l'activité commerciale Falcon.

Dassault Aviation étant notamment principal sur les contrats Rafale Export, les acomptes reçus comprennent la part des commettants. Les acomptes versés reflètent le reversement de ces parts aux commettants :

(en milliers d'euros)	31.12.2022	31.12.2021
Avances et acomptes reçus	-12 145 224	-5 577 035
Avances et acomptes versés	2 938 414	1 390 293
Avances et acomptes reçus nets des avances et acomptes versés	-9 206 810	-4 186 742

Note 15 - Chiffre d'affaires

Par origine, le chiffre d'affaires se décompose comme suit :

(en milliers d'euros)	2022	2021
France	5 925 334	6 186 779
États-Unis	828 529	895 454
Autres	196 053	163 964
Chiffre d'affaires	6 949 916	7 246 197

La répartition du chiffre d'affaires par zone géographique est la suivante :

(en milliers d'euros)	2022	2021
France (1)	1 238 868	794 465
Export (2)	5 711 048	6 451 732
Chiffre d'affaires	6 949 916	7 246 197

(1) principalement l'État, avec qui le Groupe a réalisé plus de 10% de son chiffre d'affaires sur 2022 et sur 2021

(2) plus de 10% du chiffre d'affaires Groupe a été réalisé avec le Qatar et avec l'Inde en 2022, tout comme en 2021. Le chiffre d'affaires réalisé dans le cadre des contrats Rafale Export est comptabilisé sur une base brute (y compris part des commettants).

Par activité, le chiffre d'affaires se décompose comme suit :

(en milliers d'euros)	2022	2021
Falcon	2 124 963	1 965 248
Défense	4 824 953	5 280 949
<i>Défense France</i>	<i>1 208 850</i>	<i>731 940</i>
<i>Défense Export</i>	<i>3 616 103</i>	<i>4 549 009</i>
Chiffre d'affaires	6 949 916	7 246 197

Par méthode comptable, le chiffre d'affaires se décompose comme suit :

(en milliers d'euros)	2022	2021
À un instant donné	5 510 405	6 136 026
À l'avancement	1 439 511	1 110 171
Chiffre d'affaires	6 949 916	7 246 197

Note 16 - Autres produits de l'activité

(en milliers d'euros)	2022	2021
Crédits d'impôts recherche	33 250	33 651
Intérêts moratoires	975	623
Production immobilisée	4 573	6 611
Autres produits	112 641	64 894
Autres produits de l'activité	151 439	105 779

Note 17 - Autres produits et charges d'exploitation

(en milliers d'euros)	2022	2021
Résultat de cessions d'éléments d'actifs immobilisés	-2 284	-2 906
Pertes et gains de change relatifs à des opérations commerciales (1)	-6 295	8 062
Autres charges d'exploitation	-4 908	-50
Autres produits et charges d'exploitation	-13 487	5 106

(1) notamment pertes et gains de change sur comptes clients et fournisseurs.

Note 18 - Charges de recherche et développement

Les frais de recherches et développement autofinancés sont comptabilisés en charge de l'exercice au cours duquel ils sont constatés, à l'exception des frais de développement pour lesquels les critères d'inscription à l'actif sont satisfaits (cf. note 1.3.2).

(en milliers d'euros)	2022	2021
Charges de recherche et développement	-571 977	-551 366

La stratégie et les axes d'efforts du Groupe en matière de recherche et développement sont décrits dans le rapport de gestion du conseil d'administration.

Note 19 - Résultat financier

(en milliers d'euros)	2022	2021
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	11 934	3 134
Coût de l'endettement financier brut	-4 128	-3 943
Coût de l'endettement financier net	7 806	-809
Dividendes et autres produits de participation	1 602	0
Produits des autres actifs financiers (1)	35 526	662
Résultat de change (2)	-22 739	-42 609
Composante de financement (3)	-33 752	-25 756
Autres produits et charges financiers	-19 363	-67 703
Résultat financier	-11 557	-68 512

(1) comprend la variation de juste valeur des autres actifs financiers courants et non courants (2 629 milliers d'euros en 2022 et -3 080 milliers d'euros en 2021), classée en coût de l'endettement financier net en 2021.

(2) le résultat de change de la période comprend la variation de la valeur de marché et le résultat associé à l'exercice des instruments de couverture de change non éligibles à la comptabilité de couverture au sens de la norme IFRS 9 « Instruments financiers ». Les montants ne sont pas représentatifs des résultats qui seront constatés lors de la réalisation des couvertures.

(3) en application de la norme IFRS 15, composante de financement comptabilisée au titre des contrats Défense long terme.

Note 20 - Impôts

20.1. Impôts sur les résultats

(en milliers d'euros)	2022	2021
Charge d'impôts courants	-178 019	-191 846
Produit / Charge d'impôts différés	32 049	49 070
Impôts sur les résultats	-145 970	-142 776

20.2. Impôts comptabilisés directement en capitaux propres

(en milliers d'euros)	31.12.2022	31.12.2021
Instruments financiers dérivés	-256	34 189
Autres actifs financiers non courants	3 021	-4 503
Écarts actuariels sur retraites	-34 653	-27 334
Impôts comptabilisés directement en capitaux propres	-31 888	2 352

20.3. Rapprochement entre la charge d'impôts théorique et la charge d'impôts comptabilisée

(en milliers d'euros)	2022	2021
Résultat net	716 225	605 392
<i>Moins charge d'impôts</i>	<i>145 970</i>	<i>142 776</i>
<i>Moins quote-part dans les résultats nets des sociétés mises en équivalence</i>	<i>-282 349</i>	<i>-271 611</i>
Résultat avant impôts	579 846	476 557
Impôts théoriques au taux en vigueur (1)	-149 745	-135 390
Impact des crédits d'impôts (2)	10 507	11 009
Impact des différences de taux d'impôts (3)	386	-18 937
Autres	-7 118	542
Impôts comptabilisés	-145 970	-142 776

(1) un taux de 25,83% s'applique sur 2022. Le taux appliqué sur l'année 2021 était de 28,41%.

(2) comprend l'impact du Crédit Impôt Recherche, comptabilisé en autres produits de l'activité pour un montant de 33 250 milliers d'euros en 2022 contre 33 651 milliers d'euros en 2021.

(3) inclut, en 2021, l'incidence de la baisse du taux d'impôt sur les sociétés en France.

20.4. Sources d'impôts différés

(en milliers d'euros)	Bilan consolidé		Compte de résultat consolidé	
	31.12.2022	31.12.2021	2022	2021
Provisions (participation, retraite, etc)	282 893	293 415	21 444	68 207
Autres actifs financiers courants et non courants et équivalents de trésorerie	-1 319	-3 376	-1 491	4 799
Instruments financiers dérivés	20 161	19 988	429	7 731
Autres différences temporelles	88 136	74 934	11 667	-31 667
Impôts différés nets	389 871	384 961	32 049	49 070
<i>Impôts différés actifs</i>	<i>392 849</i>	<i>389 443</i>		
<i>Impôts différés passifs</i>	<i>-2 978</i>	<i>-4 482</i>		

20.5. Actifs d'impôts différés non reconnus au bilan

(en milliers d'euros)	31.12.2022	31.12.2021
Actif d'impôts différés non pris en compte	1 687	2 131

Il s'agit de différences temporelles dont le reversement n'est pas attendu avant 10 ans.

Note 21 - Résultat par action

Résultat par action	2022	2021
Résultat net attribuable aux propriétaires de la société mère (en milliers d'euros) (1)	716 225	605 392
Nombre moyen d'actions en circulation	83 117 272	83 172 810
Nombre moyen d'actions en circulation dilué	83 134 522	83 186 310
Résultat par action (en euros)	8,62	7,28
Résultat par action dilué (en euros)	8,62	7,28

(1) le résultat net est intégralement attribuable au résultat des activités poursuivies (pas d'abandon d'activité).

Le résultat par action se calcule en divisant le résultat net attribuable aux propriétaires de la société mère par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours de l'exercice, déduction faite des actions propres.

Le résultat par action dilué correspond au résultat net attribuable aux propriétaires de la société mère divisé par le nombre moyen pondéré des actions dilué. Ce dernier correspond au nombre moyen pondéré des actions ordinaires en circulation, augmenté des actions de performance attribuées.

Note 22 - Dividendes payés et proposés

Dividendes sur les actions ordinaires	2022	2021
Décidés et payés dans l'année (en milliers d'euros) (1)	207 184	102 308
Soit par action (en euros)	2,49	1,23
Proposés pour approbation à l'assemblée générale, non reconnus comme un passif au 31 décembre (en milliers d'euros) (2)	249 234	207 883
Soit par action (en euros)	3,00	2,49

(1) déduction faite des dividendes sur les actions auto-détenues.

(2) les dividendes proposés ont été calculés sur la base du nombre d'actions composant le capital social au 31 décembre 2022 diminué des actions annulées au titre de la réduction de capital décidée par le Conseil d'administration du 8 mars 2023.

Note 23 - Instruments financiers

Le mode de valorisation au bilan (coût ou juste valeur) des instruments financiers actifs ou passifs est détaillé dans les tableaux ci-dessous.

Le Groupe a utilisé la hiérarchie suivante pour l'évaluation des actifs et passifs financiers à la juste valeur :

- Niveau 1 : instruments cotés sur un marché actif,
- Niveau 2 : techniques de valorisation fondées sur des données de marché observables,
- Niveau 3 : techniques de valorisation fondées sur des données non observables sur un marché.

23.1. Instruments financiers actifs

(en milliers d'euros)	Valeur au bilan au 31.12.2022			
	Coût ou coût amorti (1)	Juste valeur		Total
		Impact en résultat	Impact en capitaux propres	
Actifs non courants				
Autres actifs financiers non courants	41 010	18 656	118 797	178 463
Actifs courants				
Clients et autres créances	1 780 885			1 780 885
Instruments financiers dérivés		0	23 086	23 086
Autres actifs financiers courants	5 008 904	637 141		5 646 045
Équivalents de trésorerie	2 355 392	350 189		2 705 581
Total des instruments financiers actifs	9 186 191	1 005 986	141 883	10 334 060
Niveau 1		1 005 986	16 932	
Niveau 2		0	23 086	
Niveau 3		0	101 865	

(1) la valeur comptable des instruments financiers actifs comptabilisés au coût ou coût amorti correspond à une approximation raisonnable de la juste valeur.

Au 31 décembre 2021, les données étaient les suivantes :

(en milliers d'euros)	Valeur au bilan au 31.12.2021			
	Coût ou coût amorti (1)	Juste valeur		Total
		Impact en résultat	Impact en capitaux propres	
Actifs non courants				
Autres actifs financiers non courants	39 674	985	150 422	191 081
Actifs courants				
Clients et autres créances	2 416 299			2 416 299
Instruments financiers dérivés		0	802	802
Autres actifs financiers courants	35 063	920 218		955 281
Équivalents de trésorerie	1 336 396	1 448 547		2 784 943
Total des instruments financiers actifs	3 827 432	2 369 750	151 224	6 348 406
Niveau 1		2 369 750	26 242	
Niveau 2		0	802	
Niveau 3		0	124 180	

(1) la valeur comptable des instruments financiers actifs comptabilisés au coût ou coût amorti correspond à une approximation raisonnable de la juste valeur.

23.2. Instruments financiers passifs

(en milliers d'euros)	Valeur au bilan au 31.12.2022			
	Coût ou coût amorti (1)	Juste valeur		Total
		Impact en résultat	Impact en capitaux propres	
Passifs non courants				
Emprunts auprès des établissements de crédit	0			0
Dettes de location	107 063			107 063
Dettes financières diverses (2)	83 626			83 626
Passifs courants				
Emprunts auprès des établissements de crédit	0			0
Dettes de location	28 642			28 642
Dettes financières diverses (2)	14 321			14 321
Fournisseurs et autres dettes	1 353 760			1 353 760
Instruments financiers dérivés		15 557	95 462	111 019
Total des instruments financiers passifs	1 587 412	15 557	95 462	1 698 431
Niveau 1		0	0	
Niveau 2		15 557	95 462	
Niveau 3		0	0	

(1) la valeur comptable des instruments financiers passifs comptabilisés au coût ou au coût amorti correspond à une approximation raisonnable de la juste valeur.

(2) essentiellement la participation des salariés en compte courant bloqué.

Au 31 décembre 2021, les données étaient les suivantes :

(en milliers d'euros)	Valeur au bilan au 31.12.2021			
	Coût ou coût amorti (1)	Juste valeur		Total
		Impact en résultat	Impact en capitaux propres	
Passifs non courants				
Emprunts auprès des établissements de crédit	0			0
Dettes de location	99 546			99 546
Dettes financières diverses (2)	85 956			85 956
Passifs courants				
Emprunts auprès des établissements de crédit	0			0
Dettes de location	28 434			28 434
Dettes financières diverses (2)	12 418			12 418
Fournisseurs et autres dettes	1 201 204			1 201 204
Instruments financiers dérivés		7 277	74 172	81 449
Total des instruments financiers passifs	1 427 558	7 277	74 172	1 509 007
Niveau 1		0	0	
Niveau 2		7 277	74 172	
Niveau 3		0	0	

(1) la valeur comptable des instruments financiers passifs comptabilisés au coût ou au coût amorti correspond à une approximation raisonnable de la juste valeur.

(2) essentiellement la participation des salariés en compte courant bloqué.

Note 24 - Gestion des risques financiers

24.1. Gestion des risques de liquidité et de trésorerie

24.1.1. Dettes financières

Le Groupe n'a pas de risque significatif sur ses dettes financières. Les caractéristiques de ces dernières figurent en note 11.

24.1.2. Trésorerie, équivalents de trésorerie et autres actifs financiers courants

Le Groupe possède une structure financière solide et ne travaille qu'avec des banques de 1ère catégorie.

Le portefeuille de placements du Groupe est principalement constitué de dépôts à terme et de placements monétaires sans risque significatif de perte de valeur.

(en milliers d'euros)	Valeur de marché	En %
Disponibilités, placements monétaires et dépôts à terme	8 289 538	86%
Placements obligataires et autres titres de créances	842 835	9%
Placements non spécifiés	494 199	5%
Total	9 626 572	100%

Une analyse exhaustive des performances des placements est réalisée à chaque arrêté. Le portefeuille de placements ne présente pas, ligne à ligne, d'indication objective de perte de valeur significative au 31 décembre 2022 (comme au 31 décembre 2021).

Ces placements pourraient être cédés en fonction des besoins opérationnels du Groupe. La trésorerie ainsi que le portefeuille de valeurs mobilières de placement permettent ainsi au Groupe de faire face à ses engagements sans risque de liquidité. Le Groupe n'est pas confronté à des restrictions quant à la disponibilité de sa trésorerie et de son portefeuille de valeurs mobilières de placement.

24.2. Gestion des risques de crédit et de contrepartie

24.2.1. Risque de crédit sur les contreparties bancaires

Le Groupe répartit ses placements et réalise ses opérations de trésorerie et de change avec des organismes financiers reconnus. Le Groupe n'a pas de placement ni de compte auprès d'établissements financiers présentant des risques majeurs de défaut.

24.2.2. Risque de défaillance des clients

Le Groupe limite les risques liés au défaut des contreparties clients en réalisant la majorité de ses ventes au comptant et en faisant garantir par la Bpifrance Assurance Export ou par des sûretés réelles les crédits accordés. La part des créances non couvertes par ces dispositifs fait l'objet d'un suivi individuel régulier et si besoin d'une provision pour dépréciation.

Compte tenu des dispositifs de couverture mis en place et des provisions constituées dans ses comptes, l'exposition résiduelle du Groupe au risque de défaillance d'un client situé dans un pays soumis à des incertitudes est limitée.

Les garanties Bpifrance Assurance Export et les sûretés réelles obtenues et non exercées à la date d'arrêté sont de même nature que celles au 31 décembre 2021.

Le montant des garanties Bpifrance Assurance Export et des sûretés réelles obtenues et non exercées à la clôture figure dans le tableau des engagements hors bilan (cf. note 25).

Le risque de fabrication est aussi garanti auprès de la Bpifrance Assurance Export pour les contrats militaires exports significatifs.

24.3. Gestion des risques de marché

24.3.1. Risques de marché

Le Groupe couvre les risques de change et de taux en utilisant des instruments financiers dérivés dont la valeur comptable est présentée ci-dessous :

(en milliers d'euros)	31.12.2022		31.12.2021	
	Actif	Passif	Actif	Passif
Instruments dérivés de change	23 086	111 019	802	81 449
Instruments financiers dérivés nets		87 933		80 647

Le Groupe est exposé à un risque de change au travers de la société mère sur les ventes Falcon qui sont pour la quasi-totalité libellées en dollars US. Ce risque est couvert partiellement en utilisant des contrats de change à terme et des options de change.

Le Groupe couvre ses flux de trésorerie reconnus hautement probables de manière partielle. Il s'assure que les premières rentrées de trésorerie futures seront suffisantes pour exercer les couvertures de change mises en place. Le montant de la couverture peut être ajusté en fonction de l'évolution dans le temps des flux nets attendus.

Ce risque est permanent compte tenu des fluctuations et de la volatilité de la parité. Il s'agit d'un risque important pour le Groupe, car les mesures mises en place pour limiter ce risque ne suffisent pas à rendre le risque net nul (périodes non couvertes par des couvertures, impact financier éventuel des couvertures déjà prises en cas de retournement des hypothèses de marché).

Les instruments dérivés de change souscrits par le Groupe ne sont pas tous éligibles à la comptabilité de couverture au sens de la norme IFRS 9 « Instruments financiers ». La ventilation des instruments est présentée dans le tableau ci-dessous :

(en milliers d'euros)	Valeur de marché au 31.12.2022	Valeur de marché au 31.12.2021
Instruments éligibles à la comptabilité de couverture	-72 376	-73 370
Instruments non éligibles à la comptabilité de couverture	-15 557	-7 277
Instruments financiers dérivés de change	-87 933	-80 647

La ventilation de la juste valeur des instruments financiers dérivés par bande de maturité est la suivante :

(en milliers d'euros)	À moins d'un an	À plus d'un an	Total
Instruments financiers dérivés de change	-94 669	6 736	-87 933

24.3.2. Impacts des instruments dérivés sur les états financiers du Groupe

L'impact en résultat et en capitaux propres sur la période de la variation de juste valeur des instruments de couverture est le suivant :

(en milliers d'euros)	31.12.2021	Impact en capitaux propres (1)	Impact en résultat financier (2)	31.12.2022
Instruments dérivés de change	-80 647	994	-8 280	-87 933

(1) comptabilisation dans la rubrique produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres, part des sociétés intégrées globalement.

(2) variation de juste valeur des instruments de couverture de change non éligibles à la comptabilité de couverture au sens de la norme IFRS 9 « Instruments financiers ».

L'impact sur la variation de juste valeur des instruments dérivés de change associé à l'évolution du cours de clôture entre le 31 décembre 2021 (1,1326 \$/€) et le 31 décembre 2022 (1,0666 \$/€) a été en grande partie compensé par une amélioration du taux moyen du portefeuille de couvertures de change.

24.3.3. Test de sensibilité des instruments dérivés de change

Une analyse de sensibilité a été réalisée afin de déterminer l'impact d'une variation du cours du dollar US par rapport à l'euro de plus ou moins 10 centimes.

Valeur de marché du portefeuille (en milliers d'euros)	31.12.2022	
Position nette au bilan	-87 933	
Cours du dollar à la clôture	1,0666 \$/€	
Cours du dollar à la clôture +/- 10 centimes	0,9666 \$/€	1,1666 \$/€
Variation de la position nette au bilan (1)	-215 241	176 599
Impact en résultat	-20 276	+15 059
Impact en capitaux propres	-194 965	+161 540

(1) données calculées à partir des conditions de marché existantes aux dates d'arrêt. Elles ne sont pas représentatives des résultats qui seront constatés lors de la réalisation des couvertures.

24.3.4. Risques liés aux titres Embraer

Au 31 décembre 2022, les titres de la société Embraer sont valorisés 16 932 milliers d'euros (cf. note 6). Le Groupe est soumis à un risque de change sur sa participation dans Embraer, cotée en réals sur le marché brésilien et à un risque de prix lié à la fluctuation du cours de bourse. Une variation à la hausse ou à la baisse de 10% du cours de change et/ou du cours de l'action n'aurait pas d'incidence significative sur les états financiers du Groupe.

Note 25 - Engagements hors bilan

Les engagements hors bilan du Groupe portent essentiellement sur ses activités opérationnelles et se ventilent comme suit :

(en milliers d'euros)	31.12.2022	31.12.2021
Engagements donnés dans le cadre de contrats commerciaux	15 740 867	9 846 854
Avals et cautions	68 502	21 052
Engagements donnés garantis par des cautions bancaires	3 617 843	1 770 381
Engagements donnés	19 427 212	11 638 287

(en milliers d'euros)	31.12.2022	31.12.2021
Carnet de commandes	35 008 039	20 761 506
Autres engagements reçus dans le cadre de contrats commerciaux	2 011 281	1 633 129
Sûretés réelles	56 605	60 335
Garanties Bpifrance Assurance Export	10 601	14 243
Engagements reçus garantis par des cautions bancaires	44 637	20 331
Engagements reçus	37 131 163	22 489 544

La répartition du carnet de commandes par échéance est la suivante :

(en milliers d'euros)	Moins de trois ans	Trois à cinq ans	A plus de cinq ans	Total
Carnet de commandes	14 121 598	8 993 377	11 893 064	35 008 039

Note 26 - Actifs et passifs éventuels

Il n'y a pas d'actifs ou passifs éventuels au 31 décembre 2022.

Note 27 - Transactions avec les parties liées

Les parties liées avec le Groupe sont :

- le Groupe industriel Marcel Dassault et ses filiales,
- les sociétés mises en équivalence dont le groupe Thales et ses filiales,
- le président-directeur général et le directeur général délégué de Dassault Aviation,
- les administrateurs de Dassault Aviation.

Termes et conditions des transactions avec les parties liées

Les ventes et achats sont réalisés au prix de marché. Les soldes à la fin de l'exercice ne sont pas garantis et les règlements se font en trésorerie. Il n'y a pas eu de garanties fournies ou reçues pour les créances sur les parties liées. Pour l'exercice 2022, le Groupe n'a pas enregistré de provision pour créances douteuses relatives aux montants dus par les parties liées. Cette évaluation est effectuée lors de chaque exercice en examinant la situation financière des parties liées ainsi que le marché dans lequel elles opèrent.

27.1. Détail des transactions

(en milliers d'euros)	2022	2021
Produits	7 483	8 271
Charges	1 615 416	1 301 868
Créances	1 493 275	664 594
Dettes	199 616	332 318

27.2. Rémunération des dirigeants et avantages assimilés

Les rémunérations et avantages assimilés versés par le Groupe Dassault Aviation aux mandataires sociaux se décomposent comme suit :

(en milliers d'euros)	2022	2021
Rémunérations fixes	3 163	3 068
Jetons de présence	487	563
Avantages en nature	19	19
Attribution d'actions de performance	2 614	2 324
Rémunérations des dirigeants et avantages assimilés	6 283	5 974

Note 28 - Effectif moyen

L'effectif moyen du Groupe est de 12 461 personnes en 2022. Il était de 12 387 personnes en 2021.

Note 29 - Honoraires des commissaires aux comptes

Les honoraires des commissaires aux comptes certifiant les comptes du Groupe au 31 décembre 2022 comptabilisés en charges sur les exercices 2022 et 2021 sont les suivants :

(en milliers d'euros)	PwC		Mazars	
	2022	2021	2022	2021
Certification des comptes (1)	347	274	626	586
Services autres que la certification des comptes (2)	15	55	156	125
Honoraires des commissaires aux comptes	362	329	782	711

(1) ces honoraires concernent principalement la revue et la certification des comptes consolidés du Groupe, la certification des comptes statutaires de Dassault Aviation et de ses filiales et le respect des réglementations au plan local.

(2) ces honoraires concernent principalement les prestations relatives aux vérifications de la déclaration de performance extra-financière, l'émission d'attestations ainsi que des consultations techniques.

Note 30 - Événements postérieurs à la clôture

Aucun autre événement significatif pouvant avoir un impact sur les comptes n'est intervenu entre le 31 décembre 2022 et la date d'arrêté des comptes par le conseil d'administration.



Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2022

A l'Assemblée Générale de la société DASSAULT AVIATION,

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par vos assemblées générales, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de la société DASSAULT AVIATION relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2022, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, 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, à la fin de l'exercice, de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au comité d'audit.

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 consolidés » 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 2022 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014.

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L.823-9 et R.823-7 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes consolidés 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 consolidés pris isolément.

Risque identifié	Notre réponse
Comptabilisation du chiffre d'affaires et du résultat à reconnaître des contrats Défense <i>(Notes 1.3.12, 1.3.16, 12.2, 14 et 15 de l'annexe aux comptes consolidés)</i> Une part significative du chiffre d'affaires consolidé de Dassault Aviation est réalisée au travers de contrats Défense pour lesquels le chiffre d'affaires et le résultat sont comptabilisés suivant les principes édictés dans la note 1.3.16 « Chiffre d'affaires et Résultats » de l'annexe aux comptes consolidés. L'analyse des contrats Défense, qui représentent au 31 décembre 2022 un montant de 4 825 millions d'euros, soit 69% de l'activité du Groupe, nécessite une part importante de jugement afin d'identifier les obligations de prestations prévues au contrat, l'allocation du prix de transaction à chacune des obligations de prestations, l'existence ou non d'une composante de financement et d'une composante variable de prix et la détermination du rythme de comptabilisation du chiffre d'affaires (à l'avancement ou à l'achèvement). Par ailleurs, le résultat à terminaison sur les contrats Défense, ainsi que les éventuelles provisions pour perte à terminaison et provisions pour risques et charges à la date de clôture dépendent de la capacité de l'entité : - à mesurer les coûts encourus sur un contrat et, - à estimer de manière fiable les coûts restant à engager jusqu'à la fin du contrat. Les estimations des coûts restant à engager s'appuient sur un processus de suivi des programmes assuré par la Direction de Programmes et la Direction Financière sous le contrôle de la Direction Générale. Les estimations des résultats à terminaison des contrats sont mises à jour à chaque clôture de comptes. La comptabilisation du chiffre d'affaires et du résultat à reconnaître des contrats Défense est considérée comme un point clé de l'audit en raison du haut degré de jugement et d'estimations requis pour la détermination des modalités de reconnaissance du chiffre d'affaires et du résultat à terminaison des contrats, et par conséquent, du caractère potentiellement significatif de leur incidence sur le résultat et les capitaux propres consolidés.	À partir de discussions avec les Directions Opérationnelles concernées, nous avons pris connaissance des processus de recensement des coûts et d'évaluation des marges à terminaison. Nous avons également testé le fonctionnement des contrôles internes clés que nous avons estimé pertinents pour notre audit. Nos travaux ont notamment consisté à : - Tester les contrôles relatifs aux prévisions de chiffre d'affaires et de coûts à encourir sur les contrats ; - Mener des entretiens avec les responsables de suivi des programmes et la Direction Financière et réaliser des tests sur pièces sélectionnées par sondage, sur la base d'un échantillon de contrats les plus contributeurs au résultat de la période, afin : - d'apprécier la pertinence des analyses menées par le Groupe pour déterminer les modalités de reconnaissance du chiffre d'affaires, notamment sur l'identification des obligations de performance, l'évaluation de l'aspect significatif ou non de la composante de financement, de l'allocation du prix de transaction entre les obligations de performance et le rythme de comptabilisation du chiffre d'affaires, - de confirmer l'exécution des prestations du contrat lorsque le chiffre d'affaires est reconnu à l'achèvement, - de tester les coûts encourus et ainsi corroborer le degré d'avancement retenu lorsque le chiffre d'affaires est reconnu à l'avancement ; - d'apprécier le caractère raisonnable des hypothèses significatives utilisées pour la détermination des résultats à terminaison, des provisions pour risques et charges, et tester par sondage les données et coûts observés retenus pour l'évaluation des provisions ainsi que les calculs effectués. - Rapprocher les données comptables avec leur suivi analytique opérationnel pour ces mêmes contrats ; - Vérifier la correcte allocation analytique des coûts aux contrats ; - Rapprocher les données de base utilisées pour déterminer les impacts d'IFRS 15 sur les états financiers et le carnet de commandes avec les données comptables et contractuelles. Pour une sélection de contrats dont le résultat à terminaison a évolué de manière significative par rapport aux estimations antérieures, nous avons recherché à comprendre l'origine des évolutions constatées dans le but de les corroborer avec des justifications techniques et opérationnelles sur la base de notre expérience et d'entretiens avec les directions concernées.

Risque identifié	Notre réponse
Évaluation des provisions pour garantie <i>Notes 1.3.12 et 12.2 de l'annexe aux comptes consolidés)</i> Dassault Aviation assortit ses livraisons d'aéronefs de garanties contre les défauts matériels ou de logiciels et est soumis à l'obligation de corriger les non-conformités réglementaires identifiées après la livraison des matériels. Ces garanties constituent donc pour le Groupe un engagement dont il convient de provisionner les coûts attendus dès la livraison de l'avion. L'estimation des provisions est fondée d'une part, sur les données et coûts observés par modèle d'avion et type d'opérations prises en garantie, et d'autre part sur les coûts estimés, notamment par des devis de spécialistes, de traitement des dysfonctionnements et non-conformités réglementaires. Compte tenu de la flotte en service et de la diversité des coûts potentiellement à encourir, les provisions pour garanties font l'objet de modèles complexes impliquant le jugement de plusieurs Directions Opérationnelles. L'évaluation de ces engagements par la Direction a conduit Dassault Aviation à comptabiliser des provisions pour garanties à hauteur de 973 millions d'euros au 31 décembre 2022. L'évaluation de ces provisions constitue un point clé de l'audit en raison : • du niveau élevé de jugement requis pour leur détermination, • de la complexité de leur évaluation, • de leur montant significatif, • et, par conséquent, du caractère potentiellement significatif de leur incidence sur le résultat et les capitaux propres consolidés si leurs estimations devaient varier.	À partir de discussions avec les directions opérationnelles concernées, nous avons pris connaissance des processus de recensement des risques à garantir ainsi que des procédures mises en place pour déterminer les coûts et les autres données servant de base à l'évaluation des provisions pour garantie. Nous avons également testé le fonctionnement des contrôles clés que nous avons estimé pertinents pour notre audit. En outre, nos travaux ont consisté à : • apprécier la pertinence de la méthodologie de provisionnement retenue par la Direction du Groupe et les jugements exercés par celle-ci, • apprécier, notamment par entretiens avec les directions opérationnelles concernées, le caractère raisonnable des principales hypothèses utilisées pour la détermination des provisions pour garantie, • tester par sondage les données sources et coûts observés retenus pour l'évaluation des provisions ainsi que l'exactitude des calculs effectués.

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 des informations relatives au groupe, données dans le rapport de gestion du Conseil d'administration.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Nous attestons que la déclaration consolidée de performance extra-financière prévue par l'article L.225-102-1 du code de commerce figure dans les informations relatives au groupe données dans le rapport de gestion, étant précisé que, conformément aux dispositions de l'article L.823-10 de ce code, les informations contenues dans cette déclaration n'ont pas fait l'objet de notre part de vérifications de sincérité ou de concordance avec les comptes consolidés et doivent faire l'objet d'un rapport par un organisme tiers indépendant.

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

Format de présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel

Nous avons également procédé, conformément à la norme d'exercice professionnel sur les diligences du commissaire aux comptes relatives aux comptes annuels et consolidés présentés selon le format d'information électronique unique européen, à la vérification du respect de ce format défini par le règlement européen délégué n° 2019/815 du 17 décembre 2018 dans la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L.451-1-2 du code monétaire et financier, établis sous la responsabilité du Président-Directeur Général. S'agissant de comptes consolidés, nos diligences comprennent la vérification de la conformité du balisage de ces comptes au format défini par le règlement précité.

Sur la base de nos travaux, nous concluons que la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel respecte, dans tous ses aspects significatifs, le format d'information électronique unique européen.

En raison des limites techniques inhérentes au macro-balisage des comptes consolidés selon le format d'information électronique unique européen, il est possible que le contenu de certaines balises des notes annexes ne soit pas restitué de manière identique aux comptes consolidés joints au présent rapport.

Par ailleurs, il ne nous appartient pas de vérifier que les comptes consolidés qui seront effectivement inclus par votre société dans le rapport financier annuel déposé auprès de l'AMF correspondent à ceux sur lesquels nous avons réalisé nos travaux.

Désignation des commissaires aux comptes

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de la société DASSAULT AVIATION par vos assemblées générales du 19 juin 1990 pour le cabinet Mazars et du 12 mai 2020 pour le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit.

Au 31 décembre 2022, le cabinet Mazars était dans la trente-troisième année de sa mission sans interruption et le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit dans la troisième année.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes consolidés

Il appartient à la direction d'établir des comptes consolidés présentant une image fidèle conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes consolidés ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes consolidés, 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.

Il incombe au comité d'audit de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'administration.

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

Objectif et démarche d'audit

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes consolidés. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés 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.823-10-1 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 consolidés 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 consolidés ;
- 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 consolidés 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 consolidés et évalue si les comptes consolidés reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle ;
- concernant l'information financière des personnes ou entités comprises dans le périmètre de consolidation, il collecte des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour exprimer une opinion sur les comptes consolidés. Il est responsable de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit des comptes consolidés ainsi que de l'opinion exprimée sur ces comptes.

Rapport au comité d'audit

Nous remettons au comité d'audit un rapport qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au comité d'audit figurent les risques d'anomalies significatives que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au comité d'audit la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.822-10 à L.822-14 du code de commerce et dans le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le comité d'audit des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 10 mars 2023

Les Commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Mazars

Edouard Demarcq

Mathieu Mougard



**COMPTES ANNUELS
SOCIÉTÉ MÈRE
AU 31 DÉCEMBRE 2022**

ACTIF

(en milliers d'euros)	Notes	31.12.2022			31.12.2021
		Brut	Amortissements et Provisions	Net	Net
Immobilisations incorporelles	2	141 747	-126 790	14 957	17 104
Immobilisations corporelles	2	1 680 062	-859 496	820 566	821 656
Immobilisations financières	3	2 537 712	-63 379	2 474 333	2 433 584
TOTAL ACTIFS IMMOBILISÉS		4 359 521	-1 049 665	3 309 856	3 272 344
Stocks et en-cours	4	3 926 709	-317 894	3 608 815	3 250 271
Avances et acomptes versés sur commandes		2 995 029	0	2 995 029	1 421 665
Créances clients et comptes rattachés	6	1 533 690	-62 837	1 470 853	1 255 326
Autres créances et comptes de régularisation	6	559 865	0	559 865	1 329 707
Valeurs mobilières de placement et instruments de trésorerie	9	4 901 643	0	4 901 643	2 052 006
Disponibilités		3 168 126	0	3 168 126	1 550 941
TOTAL ACTIFS CIRCULANTS		17 085 062	-380 731	16 704 331	10 859 916
TOTAL ACTIF		21 444 583	-1 430 396	20 014 187	14 132 260

PASSIF

(en milliers d'euros)	Notes	31.12.2022	31.12.2021
Capital	10, 13	66 790	66 790
Primes d'émission		137 186	137 186
Réserves	12	3 193 426	3 036 302
Résultat de l'exercice		540 142	364 323
Subventions d'investissements		870	1 143
Provisions réglementées	14	141 780	127 386
TOTAL CAPITAUX PROPRES	13	4 080 194	3 733 130
PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	14	1 662 895	1 648 638
Emprunts et dettes financières (1)	15	97 267	97 043
Avances et acomptes reçus sur commandes		11 856 291	5 500 250
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	16	1 059 364	985 523
Autres dettes, instruments de trésorerie et comptes de régularisation	17	1 258 176	2 167 676
TOTAL DETTES		14 271 098	8 750 492
TOTAL PASSIF		20 014 187	14 132 260

(1) dont concours bancaires courants :

0

0

COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)	Notes	2022	2021
CHIFFRE D'AFFAIRES	20	6 305 411	6 357 665
Variation des en-cours de production		126 917	209 318
Reprises provisions et amortissements, transferts de charges		704 287	665 572
Autres produits		99 985	59 933
PRODUITS D'EXPLOITATION		7 236 600	7 292 488
Achats consommés		-4 321 047	-4 307 628
Charges de personnel		-868 060	-832 545
Autres charges d'exploitation		-441 449	-440 657
Impôts et taxes		-56 550	-55 894
Dotations aux amortissements	2	-93 741	-83 107
Dotations aux provisions	14	-742 493	-1 081 111
CHARGES D'EXPLOITATION		-6 523 340	-6 800 942
RÉSULTAT D'EXPLOITATION		713 260	491 546
RÉSULTAT FINANCIER	22	139 811	119 070
RÉSULTAT COURANT		853 071	610 616
Résultat exceptionnel	23	-17 762	1 952
Participation et intéressement des salariés		-167 752	-108 362
Impôts sur les résultats	24	-127 415	-139 883
RÉSULTAT NET		540 142	364 323

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

(en milliers d'euros)	Notes	2022	2021
I - FLUX DE TRÉSORERIE DES OPÉRATIONS D'EXPLOITATION			
RÉSULTAT NET		540 142	364 323
Annulation des résultats sur cessions d'actifs immobilisés	23	487	-379
Montant net des dotations et reprises aux comptes d'amortissements et de provisions (à l'exclusion de celles liées au Besoin en Fonds de Roulement)	2, 14	148 761	492 761
Capacité d'autofinancement		689 390	856 705
Variation des stocks et en-cours (valeur nette)	4	-358 544	-210 769
Variation des avances et acomptes versés		-1 573 364	368 994
Variation des créances clients et comptes rattachés (valeur nette)	6	-215 527	-335 225
Variation des autres créances, instruments de trésorerie et comptes de régularisation	6	767 354	-599 369
Variation des avances et acomptes reçus		6 356 041	-76 451
Variation des dettes fournisseurs et comptes rattachés		73 841	251 684
Variation des autres dettes, instruments de trésorerie et comptes de régularisation	17	-909 500	1 294 465
Augmentation (-) ou diminution (+) du Besoin en Fonds de Roulement		4 140 301	693 329
Total I		4 829 691	1 550 034
II - FLUX DE TRÉSORERIE DES OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT			
Acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles	2	-139 223	-135 253
Acquisitions d'immobilisations financières	3	-73 430	-25 061
Variation des subventions d'investissements		-273	-695
Cessions ou réductions d'actifs immobilisés	2, 3, 23	51 731	59 963
Total II		-161 195	-101 046
III - FLUX DE TRÉSORERIE DES OPÉRATIONS DE FINANCEMENT			
Variation du capital	13	0	0
Variation des autres fonds propres	13	-15	0
Augmentation des dettes financières	15	21 752	43 657
Remboursement des dettes financières	15	-21 528	-66 368
Dividendes versés au cours de l'exercice	32	-207 184	-102 308
Total III		-206 975	-125 019
VARIATION DE LA TRÉSORERIE NETTE (I + II + III)		4 461 521	1 323 969
Trésorerie nette à l'ouverture (1)		3 605 127	2 281 158
Trésorerie nette à la clôture (1)		8 066 648	3 605 127

(1) la trésorerie correspond aux postes du bilan suivants :

[disponibilités] + [valeurs mobilières de placement brutes] – [concours bancaires courants]



NOTES AUX COMPTES SOCIÉTÉ MÈRE

Généralités

1 Règles et méthodes comptables

Actif

2 Immobilisations incorporelles et corporelles

- 2.1 Immobilisations incorporelles
- 2.2 Immobilisations corporelles

3 Immobilisations financières

4 Stocks et en-cours

5 Intérêts sur éléments de l'actif

6 Créances clients et autres créances

- 6.1 Détail
- 6.2 Échéancier - valeur brute

7 Produits à recevoir

8 Charges et produits constatés d'avance

9 Différence d'évaluation sur éléments fongibles de l'actif circulant

Passif

10 Capital social et actions propres

- 10.1 Capital social
- 10.2 Actions propres
- 10.3 Paiement en actions

11 Identité de la Société Mère consolidant globalement les comptes de la Société

12 Réserves

- 12.1 Réserves
- 12.2 Réserves d'écarts de réévaluation

13 Variation des capitaux propres au cours de l'exercice

14 Provisions

- 14.1 État des provisions
- 14.2 Détail des provisions pour risques et charges

15 Emprunts et dettes financières

16 État des échéances des dettes

17 Autres dettes, instruments de trésorerie et comptes de régularisation

18 Charges à payer

19 Éléments concernant les entreprises liées

Compte de résultat

20 Chiffre d'affaires

21 Charges de recherche et développement

22 Résultat financier

23 Résultat exceptionnel

Informations complémentaires

24 Ventilation de la charge d'impôts sur les résultats

25 Engagements hors bilan

26 Actifs et passifs éventuels

27 Instruments financiers : portefeuille d'opérations de change en dollars

28 Incidences des évaluations fiscales dérogatoires

29 Accroissements et allègements de la dette future d'impôts

30 Rémunération des mandataires sociaux

31 Effectif moyen

32 Résultat de la Société au cours des cinq derniers exercices

33 Évènements postérieurs à la clôture



DASSAULT AVIATION**9, Rond-Point des Champs-Élysées Marcel Dassault - 75008 Paris*****société anonyme au capital de 66 789 624 euros, cotée et immatriculée en France
712 042 456 RCS PARIS*****Note 1 - Règles et méthodes comptables**

1.1. Principes généraux**1.1.1. Cadre général**

Les états financiers de la société mère au 31 décembre 2022 ont été arrêtés par le conseil d'administration qui s'est tenu le 08 mars 2023 et seront soumis à l'approbation de l'assemblée générale du 16 mai 2023. Les comptes individuels sont établis conformément au règlement ANC 2014-03 relatif au Plan Comptable Général, mis à jour de l'ensemble des règlements l'ayant modifié par la suite, ainsi qu'aux avis et recommandations ultérieurs de l'Autorité des normes comptables.

Les méthodes qui ont présidé à la présentation des comptes annuels sont comparables d'un exercice à l'autre.

Les conventions générales comptables ont été appliquées, dans le respect du principe de prudence, conformément aux hypothèses de base :

- continuité de l'exploitation,
- permanence des méthodes comptables d'un exercice à l'autre,
- indépendance des exercices,

et conformément aux règles générales d'établissement et de présentation des comptes annuels. La méthode de base retenue pour l'évaluation des éléments inscrits en comptabilité est la méthode des coûts historiques.

L'établissement des états financiers de la Société conduit la direction à réaliser des estimations et émettre des hypothèses susceptibles d'avoir un impact sur les montants inscrits au bilan et au compte de résultat. Ces estimations concernent notamment :

- les résultats sur les contrats en cours,
- la détermination du montant des provisions pour risques et charges et des dépréciations.

Ces estimations sont chiffrées en prenant en considération l'expérience passée, les éléments connus à l'arrêt des comptes ainsi que des hypothèses raisonnables d'évolution. Les résultats réalisés ultérieurement pourraient donc présenter des différences par rapport à ces estimations.

1.1.2. Impact du conflit entre l'Ukraine et la Russie

La guerre en Ukraine, déclenchée par la Russie le 24 février 2022, a provoqué une importante crise sectorielle sur la filière aéronautique, entraînant des pénuries et de très fortes tensions sur les approvisionnements et risquant d'impacter durablement la Société, ses partenaires, ses sous-traitants et ses clients. Les règlements adoptés par l'Union Européenne et les États-Unis sont strictement appliqués par la Société, notamment l'interdiction de transactions commerciales et la restriction sur les transactions financières avec les entités ou personnes sanctionnées. Certaines entités du réseau de maintenance en Europe ont été fortement impactées par la perte de la clientèle russe. Les implantations en Russie, le bureau à Moscou et la filiale de maintenance de Dassault Falcon Service, ont stoppé toute activité commerciale.

Au 31 décembre, les effets du conflit russo-ukrainien n'ont pas d'impact matériel sur les états financiers de la Société.

1.2. Principes d'évaluation

1.2.1. Immobilisations incorporelles et corporelles

Les immobilisations incorporelles et corporelles sont comptabilisées à leur coût d'acquisition ou de production, diminué du cumul des amortissements et des pertes de valeur. Les frais financiers ne sont pas immobilisés.

Chacun des composants identifiés d'une immobilisation fait l'objet d'une comptabilisation et d'amortissements séparés.

L'amortissement est calculé suivant la méthode linéaire. Aucune valeur résiduelle n'est prise en compte, sauf pour les avions.

Les durées d'amortissement retenues sont fonction des durées d'utilité estimées des actifs. Ces dernières sont revues à chaque clôture pour les actifs immobilisés significatifs. La durée d'utilité initiale d'un bien est prolongée ou réduite si les conditions d'utilisation du bien le justifient.

Les durées d'utilité initiales s'établissent comme suit :

Logiciels	3-4 ans
Bâtiments industriels	20-25 ans
Immeubles de bureau	20-25 ans
Agencements et aménagements	7-15 ans
Installations techniques, matériel et outillage	3-10 ans
Avions	10-15 ans
Matériel roulant	4 ans
Autres immobilisations corporelles	3-10 ans
Biens d'occasion	au cas par cas

1.2.2. Perte de valeur des actifs

La Société effectue un test de dépréciation dès l'apparition d'indice de perte de valeur. Les indices de perte de valeur proviennent des changements significatifs défavorables, présentant un caractère durable, affectant l'environnement économique ou les hypothèses ou objectifs retenus par la Société.

La Société déprécie les immobilisations corporelles et incorporelles d'un actif lorsque la valeur nette comptable de l'actif est supérieure à sa valeur actuelle. Le montant de la dépréciation comptabilisée en résultat est égal à l'écart constaté entre la valeur nette comptable et la valeur actuelle. La valeur actuelle d'un actif correspond au montant le plus élevé entre sa valeur vénale (diminuée des coûts de vente) et sa valeur d'usage.

La valeur d'usage est calculée selon la méthode des flux de trésorerie futurs actualisés. Les taux d'actualisation sont revus chaque année. Au 31 décembre 2022, le taux d'actualisation après impôts est de 9,9% (8,4% au 31 décembre 2021). La valeur d'usage est déterminée à partir de flux après impôts projetés résultant d'hypothèses économiques et de conditions d'exploitation prévisionnelles retenues par la Direction et tient compte d'une valeur terminale.

1.2.3. Participations, autres titres immobilisés et valeurs mobilières de placement

Les valeurs brutes sont constituées par le coût d'achat hors frais accessoires, à l'exception de celles qui ont fait l'objet de la réévaluation légale 1976. Une dépréciation est constituée lorsque la valeur d'inventaire est inférieure à la valeur brute. La valeur d'inventaire est la plus élevée entre la valeur vénale et la valeur d'usage.

Dassault Aviation évalue la valeur d'inventaire pour les titres de participation cotés selon le cours de bourse moyen du mois de clôture et pour les titres non cotés, en l'absence d'éléments de valorisation externes, selon la quote-part de situation nette ou la méthode des flux de trésorerie actualisés.

Concernant la participation détenue dans Thales, lorsqu'un test de dépréciation est effectué, les hypothèses opérationnelles et financières utilisées proviennent directement de la direction de Thales.

1.2.4. Stocks et en-cours

Les articles entrant en stock de matières premières, produits intermédiaires ou produits finis sont évalués au coût d'acquisition pour les articles achetés et au coût de production pour les articles fabriqués. Les sorties de stocks sont valorisées au prix moyen pondéré, à l'exception des avions d'occasion qui sont sortis à leur coût d'acquisition. Les en-cours sont évalués en coût de production et ne comprennent pas de coûts anormaux de production.

Les stocks et en-cours sont dépréciés si leur valeur nette de réalisation est inférieure à leur valeur constatée dans les comptes.

La valeur nette de réalisation correspond au prix de vente estimé dans le cours normal de l'activité, diminué des coûts estimés pour l'achèvement et la réalisation de la vente. Elle prend en compte l'obsolescence technique ou commerciale des articles et les risques liés à leur faible rotation.

1.2.5. Créances

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Une dépréciation est constituée lorsque la valeur recouvrable est inférieure à la valeur comptable. La Société n'a pas été amenée à comptabiliser de dépréciations significatives, les créances commerciales militaires étant constituées de clients étatiques, et la grande majorité des ventes de Falcon étant réalisées au comptant.

1.2.6. Emprunts

Les emprunts sont comptabilisés pour le montant reçu. Les frais de transaction sont comptabilisés en charge de l'exercice.

1.2.7. Provisions réglementées

Les provisions réglementées figurant au bilan comprennent les provisions pour hausse des prix et les amortissements dérogatoires.

1.2.8. Provisions pour risques et charges

Provisions pour garantie et autres risques rattachés au contrat

Dans le cadre des contrats de vente ou marchés, Dassault Aviation a des obligations formelles liées aux matériels, produits et / ou prestations (développements logiciels, intégration systèmes, etc.) livrés.

Ces obligations peuvent être distinguées entre :

- garantie « courante » : remise en état des matériels défectueux au cours de leur période de garantie contractuelle ou par obligation implicite, traitement des dysfonctionnements matériels ou logiciels identifiés après qualification et mise à disposition des utilisateurs, ...
- garantie « réglementaire » : traitement par le constructeur de toute évolution du cadre réglementaire décidée par les autorités de la réglementation ou de toute non-conformité réglementaire identifiée par le constructeur ou un utilisateur après livraison des matériels ou produits livrés,
- autres risques liés à l'exécution du contrat.

La détermination du montant des provisions s'effectue principalement comme suit :

- sur la base du retour d'expérience des coûts constatés,
- sur la base de devis établis par les spécialistes des métiers concernés.



Coût des départs à la retraite et prestations assimilées

Les engagements envers le personnel en matière de coût des départs à la retraite et des prestations assimilées sont provisionnés pour les obligations restant à courir. Ils sont estimés pour l'ensemble du personnel sur la base des droits courus et d'une projection des salaires actuels, avec la prise en compte du risque de mortalité, de la rotation des effectifs et d'une hypothèse d'actualisation. Les taux utilisés ont été déterminés par référence au taux de rendement des obligations privées à long terme de première qualité de maturité équivalente à la duration des engagements évalués.

Les écarts actuariels, ou analysés comme tels, sont intégralement comptabilisés en résultat d'exploitation dans l'exercice au cours duquel ils sont constatés. La provision qui apparaît au bilan correspond au montant de l'engagement total net des montants externalisés.

1.2.9. Instruments de couvertures

La Société utilise des instruments financiers dérivés pour couvrir son exposition aux risques de variation des cours de change.

Les risques de change résultent essentiellement des ventes réalisées en dollars US. Les flux de trésorerie futurs correspondants sont partiellement couverts en utilisant des contrats de change à terme et des options de change.

La société a revu le caractère hautement probable des flux associés aux instruments financiers éligibles à la comptabilité de couverture et n'a pas détecté d'indice remettant en cause cette position à fin décembre 2022.

Les effets de la couverture, y compris le report / déport, sont comptabilisés au rythme de l'élément couvert et suivent le même classement que ce dernier, à savoir le résultat d'exploitation.

Les primes payées ou encaissées sur les achats ou ventes éventuelles d'options ne sont portées en résultat qu'à l'échéance de ces options, à l'exception des primes concernant les stratégies « à prime zéro » qui sont portées immédiatement en résultat, afin de ne pas créer de décalages temporaires.

Les instruments de couverture couvrant des positions bilanciellles font l'objet d'une comptabilisation en instruments de trésorerie.

1.2.10. Opérations en devises

Les charges et produits en devises sont enregistrés pour leur contrevaieur en euros à la date de l'opération de paiement ou d'encaissement, à l'exception des flux nets associés à la couverture de change globale, qui sont comptabilisés au cours de cette couverture pour l'année.

Les créances et les dettes en devises non soldées sont réévaluées en euros sur la base du cours de clôture.

Lorsque l'application du taux de conversion à la date d'arrêté des comptes a pour effet de modifier les montants en euros précédemment comptabilisés, les différences de conversion sont inscrites à des comptes transitoires :

- à l'actif du bilan, écart de conversion actif lorsque la différence correspond à une perte latente,
- au passif du bilan, écart de conversion passif lorsque la différence correspond à un gain latent.

Une position globale de change est calculée par échéance des créances et dettes non couvertes. Quand une position globale de change par échéance est une perte latente, une provision est constituée à hauteur de ce risque.

Les écarts de conversion sur les disponibilités au 31 décembre sont portés au compte de résultat.

1.2.11. Chiffre d'affaires et résultats

Les résultats à terminaison sont déterminés à partir des estimations de chiffre d'affaires et des coûts à terminaison (prenant en compte les prévisions des directions de programmes) qui sont revus au fur et à mesure de l'avancement des contrats et tiennent compte des derniers éléments connus à la date d'arrêt. Les éventuelles pertes à terminaison sont comptabilisées dès qu'elles sont connues.

Contrats de vente de biens et de développement

Le chiffre d'affaires et le résultat sont comptabilisés lorsque Dassault Aviation a transféré à l'acheteur les principaux risques et avantages inhérents à la propriété, et lorsqu'il est probable que les avantages économiques futurs bénéficieront à la Société.

En règle générale, le chiffre d'affaires est reconnu à la livraison des biens ou des prestations de développement. Les coûts correspondants sont valorisés sur la base du résultat à terminaison estimé au contrat. Si les coûts estimés sont inférieurs aux coûts constatés, la différence est stockée en en-cours. Si les coûts estimés sont supérieurs aux coûts constatés, une provision pour travaux restant à venir est constatée à la clôture.

Autres contrats de services

Les produits relatifs aux autres prestations de services sont comptabilisés en fonction du degré d'avancement des coûts engagés. Les résultats sont constatés au fur et à mesure de cet avancement s'ils peuvent être déterminés de façon fiable.

Les contrats impliquant les commettants et pour lesquels Dassault Aviation est seul signataire font l'objet d'une comptabilisation de la totalité du chiffre d'affaires et des charges correspondantes (y compris la part des commettants).

1.2.12. Valeurs mobilières de placement et instruments de trésorerie

Le poste comprend des dépôts à terme et des titres de créances que la Société n'a pas l'intention de convertir en trésorerie à court terme pour ses besoins opérationnels. Le poste comprend également des placements de trésorerie sous forme de valeurs mobilières de placement.

Les plus-values latentes sur valeurs mobilières de placement ne sont enregistrées que lors de leur réalisation effective. L'impôt sur les dites plus-values latentes est enregistré en charges constatées d'avance jusqu'à prise en compte de la plus-value en résultat financier.

Cette méthode qui déroge au principe de non constatation partielle d'impôts différés a été adoptée pour donner une image plus fidèle du résultat de la Société.

Les moins-values latentes sur valeurs mobilières de placement font l'objet d'une dépréciation.

1.2.13. Actions propres

La valeur d'inventaire des actions propres à la clôture de l'exercice est déterminée par le cours moyen de bourse du dernier mois avant la clôture. Si le cours de bourse est inférieur à la valeur d'achat, une dépréciation est comptabilisée, à l'exception des titres en voie d'annulation ou des actions détenues en vue de leur attribution dans le cadre d'un plan déterminé.

1.3. Intégration fiscale

La Société a opté pour le régime d'intégration fiscale en 1999, en application des articles 223 A et suivants du CGI. Depuis le 1er janvier 2012, le périmètre du groupe d'intégration comprend Dassault Aviation, Dassault Aéro Service et Dassault Aviation Participations.

Cette intégration fiscale est renouvelable tacitement par période de cinq exercices.

Par convention, son incidence est neutre sur les résultats des sociétés intégrées : les charges d'impôts sont prises en compte par les sociétés intégrées comme en l'absence d'intégration fiscale.

Note 2 - Immobilisations incorporelles et corporelles

2.1. Immobilisations incorporelles

(en milliers d'euros)	31.12.2021	Acquisitions Dotations	Cessions Reprises	Autres	31.12.2022
Valeur brute					
Logiciels, brevets, licences et valeurs similaires	143 514	6 131	-9 475	1 038	141 208
Immobilisations en cours ; avances et acomptes	1 038	539	0	-1 038	539
	144 552	6 670	-9 475	0	141 747
Amortissements					
Logiciels, brevets, licences et valeurs similaires	-127 448	-8 808	9 466	0	-126 790
	-127 448	-8 808	9 466	0	-126 790
Valeur nette					
Logiciels, brevets, licences et valeurs similaires	16 066				14 418
Immobilisations en cours ; avances et acomptes	1 038				539
Total	17 104	-2 138	-9	0	14 957

2.2. Immobilisations corporelles

(en milliers d'euros)	31.12.2021	Acquisitions Dotations	Cessions Reprises	Autres	31.12.2022
Valeur brute					
Terrains	132 139	5 341	-169	472	137 783
Constructions	636 071	413	-8 046	27 529	655 967
Installations techniques, matériel et outillage	647 035	16 028	-55 639	29 101	636 525
Autres immobilisations corporelles	177 581	1 283	-70 581	1 430	109 713
Immobilisations en cours ; avances et acomptes	89 118	109 488	0	-58 532	140 074
	1 681 944	132 553	-134 435	0	1 680 062
Amortissements					
Terrains	-7 948	-1 263	136	0	-9 075
Constructions	-259 753	-35 330	7 814	0	-287 269
Installations techniques, matériel et outillage	-492 650	-41 750	55 120	0	-479 280
Autres immobilisations corporelles	-97 327	-6 590	20 045	0	-83 872
	-857 678	-84 933	83 115	0	-859 496
Dépréciations (1)					
Autres immobilisations corporelles	-2 610	0	2 610	0	0
	-2 610	0	2 610	0	0
Valeur nette					
Terrains	124 191				128 708
Constructions	376 318				368 698
Installations techniques, matériel et outillage	154 385				157 245
Autres immobilisations corporelles	77 644				25 841
Immobilisations en cours ; avances et acomptes	89 118				140 074
Total	821 656	47 620	-48 710	0	820 566

(1) tests de dépréciation des immobilisations corporelles (cf. note 1 des règles et méthodes comptables) :

- Aucune dépréciation sur les avions immobilisés n'a été constituée au 31 décembre 2022.
- En l'absence d'indication objective de perte de valeurs, les autres immobilisations corporelles n'ont pas fait l'objet de tests de dépréciation au 31 décembre 2022.

Note 3 - Immobilisations financières

(en milliers d'euros)	31.12.2021	Acquisitions Dotations	Cessions Reprises	Autres	31.12.2022
Filiales et participations (1)	2 392 526	138	0	0	2 392 664
Créances rattachées à des participations	21 853	1 216	-73	0	22 996
Autres titres immobilisés	35 621	70 757	0	0	106 378
Prêts	1 623	18	-255	0	1 386
Autres immobilisations financières	13 548	1 301	-561	0	14 288
Total	2 465 171	73 430	-889	0	2 537 712
Dépréciations	-31 587	-63 225	31 433	0	-63 379
Valeur nette	2 433 584	10 205	30 544	0	2 474 333

(1) dont Thales : 1 984 272 milliers d'euros.

Cours de bourse de l'action Thales et test de dépréciation

Sur la base du cours de bourse de l'action Thales au 31 décembre 2022, soit 119,30 euros par action, la participation de Dassault Aviation dans Thales est valorisée à 6 267 millions d'euros.

En l'absence d'indication objective de perte de valeur, les titres Thales n'ont pas fait l'objet d'un test de dépréciation au 31 décembre 2022.

État des échéances des immobilisations financières

(en milliers d'euros)	Total	À moins d'un an	À plus d'un an
Créances rattachées à des participations	22 996	18 996	4 000
Prêts	1 386	123	1 263
Autres immobilisations financières	14 288	0	14 288
Total	38 670	19 119	19 551

Informations relatives aux filiales, participations et autres titres immobilisés

La Société publiant des comptes consolidés, le tableau des filiales, participations et autres titres immobilisés est présenté sous une forme agrégée.

(en milliers d'euros)	Valeur comptable des titres détenus		Prêts et avances consentis par la Société	Montant des cautions et avals fournis par la Société	Dividendes encaissés par la Société au cours de l'exercice
	Brute	Nette			
Filiales					
Filiales françaises	119 156	119 156	0	0	0
Filiales étrangères	240 525	220 525	0	68 502	1 097
Total	359 681	339 681	0	68 502	1 097
Participations et autres titres immobilisés					
Sociétés françaises	2 059 800	2 057 383	0	0	140 234
Sociétés étrangères	79 561	38 753	22 996	0	5
Total	2 139 361	2 096 136	22 996	0	140 239
Total général	2 499 042	2 435 817	22 996	68 502	141 336

Note 4 - Stocks et en-cours

(en milliers d'euros)	31.12.2022			31.12.2021
	Brut	Dépréciation	Net	Net
Matières premières	324 917	-86 444	238 473	177 682
En-cours de production	2 406 749	0	2 406 749	2 279 832
Produits intermédiaires et finis	1 195 043	-231 450	963 593	792 757
Total	3 926 709	-317 894	3 608 815	3 250 271

Note 5 - Intérêts sur éléments de l'actif

Il n'y a pas d'intérêt inclus dans la valeur des stocks et en-cours.

Note 6 - Créances clients et autres créances

6.1. Détail

(en milliers d'euros)	31.12.2022			31.12.2021
	Brut	Dépréciation	Net	Net
Clients et comptes rattachés				
Clients et comptes rattachés	1 533 690	-62 837	1 470 853	1 255 326
	1 533 690	-62 837	1 470 853	1 255 326
Autres créances et comptes de régularisation				
Autres créances	317 204	0	317 204	317 470
Charges constatées d'avance	224 311	0	224 311	1 003 901
Comptes de régularisation	18 350	0	18 350	8 336
	559 865	0	559 865	1 329 707
Total	2 093 555	-62 837	2 030 718	2 585 033

La part des créances échues non dépréciées fait l'objet d'un suivi individuel régulier.

6.2. Échéancier - valeur brute

(en milliers d'euros)	31.12.2022			31.12.2021		
	Total	À moins d'un an	À plus d'un an	Total	À moins d'un an	À plus d'un an
Clients et comptes rattachés (1)	1 533 690	1 456 522	77 168	1 321 513	1 234 351	87 162
Autres créances	317 204	317 204	0	317 470	317 470	0
Charges constatées d'avance (2)	224 311	173 165	51 146	1 003 901	980 583	23 318
Comptes de régularisation	18 350	18 350	0	8 336	8 336	0
Total	2 093 555	1 965 241	128 314	2 651 220	2 540 740	110 480

(1) dont créances représentées par des effets de commerce : 11 159 milliers d'euros au 31 décembre 2022 et 14 993 milliers d'euros au 31 décembre 2021.

(2) cf. note 8.



Note 7 - Produits à recevoir

Montant des produits à recevoir inclus dans les postes suivants du bilan (en milliers d'euros)	31.12.2022	31.12.2021
Créances rattachées aux participations	101	51
Créances clients et comptes rattachés	624 880	589 617
Valeurs mobilières de placement et instruments de trésorerie	22 792	63
Disponibilités	620	1 047
Total	648 393	590 778

Note 8 - Charges et produits constatés d'avance

(en milliers d'euros)	31.12.2022	31.12.2021
Produits d'exploitation	730 452	1 757 072
Charges d'exploitation (1)	224 311	1 003 901
(1) dont IS sur plus-values latentes	143 087	142 560

La baisse des charges constatées d'avance reflète la part des commettants dans la baisse des produits constatés d'avance.

Note 9 - Différence d'évaluation sur éléments fongibles de l'actif circulant

Valeurs mobilières de placement et instruments de trésorerie (en milliers d'euros)	31.12.2022	31.12.2021
Valeurs mobilières de placement et instruments de trésorerie - valeur au bilan (1)	4 874 161	2 024 426
Valeurs mobilières de placement et instruments de trésorerie - valeur de marché	5 257 245	2 404 461

(1) déduction faite des actions propres comptabilisées en valeurs mobilières de placement (cf. note 10).

Le poste comprend des dépôts à terme et des titres de créances que la Société n'a pas l'intention de convertir en trésorerie à court terme pour ses besoins opérationnels. Le poste comprend également des placements de trésorerie sous forme de valeurs mobilières de placement.

Note 10 - Capital social et actions propres

10.1. Capital social

Le capital social s'élève à 66 790 milliers d'euros et se compose de 83 487 030 actions ordinaires de 0,8 euros chacune au 31 décembre 2022.

10.2. Actions propres

Les mouvements sur actions propres sont détaillés ci-dessous :

(en nombre de titres)	2022	2021
Actions propres au 1er janvier	310 130	334 210
Achats d'actions propres	409 072	0
Annulations d'actions	0	0
Paielements en actions	-29 700	-24 080
Actions propres au 31 décembre	689 502	310 130

L'assemblée Générale du 18 mai 2022 a autorisé le Conseil d'Administration à mettre en œuvre un programme de rachat d'actions propres, plafonnée à 10% du capital social de Dassault Aviation. Le prix maximum d'achat autorisé dans le cadre du programme est de 170 euros par action hors frais d'acquisition, sous réserve des ajustements liés aux opérations sur le capital. Le montant maximal des fonds destinés au rachat ne peut dépasser 1 419 280 milliers d'euros, cette condition étant cumulative avec celle du plafond de 10% du capital de la Société.

Le programme de rachat d'actions prévoit que ces actions propres peuvent être utilisées essentiellement pour accroître la rentabilité des fonds propres via l'annulation des actions, assurer l'animation du marché ou la liquidité des titres de Dassault Aviation, être attribuées aux salariés et Dirigeants ou être conservées en vue d'une utilisation ultérieure (dans la limite maximale de 5% du capital social).

En 2022, Dassault Aviation a acquis 409 072 actions pour un montant total de 53 373 milliers d'euros (prix moyen de 130,47 euros par action). Le Conseil d'Administration du 8 mars 2023 a décidé d'affecter ces actions à l'objectif d'annulation prévu par le programme de rachat. Ces actions sont comptabilisées en autres titres immobilisés.

Les 280 430 actions propres restantes détenues au 31 décembre 2022 sont affectées à d'éventuelles attributions d'actions de performance et à un éventuel contrat de liquidité permettant d'assurer l'animation du marché. Ces actions sont comptabilisées en valeurs mobilières de placement.

10.3. Paiement en actions

Des actions de performance ont été attribuées aux mandataires au cours des conseils d'administration des 4 mars 2021 et 3 mars 2022 (caractéristiques des plans décrites au paragraphe 5.5 du rapport de gestion du conseil d'administration).

Les actions attribuées, non encore acquises, sont soumises à des conditions de performance.

Date de décision d'attribution	Période d'acquisition	Nombre d'actions attribuées	Nombre d'actions livrées en 2022	Nombre d'actions annulées (1)	Soldes d'actions de performance au 31.12.2022
04.03.2021	Du 04.03.2021 au 03.03.2022	27 000	29 700	0	0
03.03.2022	Du 03.03.2022 au 02.03.2023	34 500	0	0	34 500

(1) actions annulées en cas de non atteinte partielle ou totale des conditions de performance.

Note 11 - Identité de la société mère consolidant globalement les comptes de la Société

	%
Groupe industriel Marcel Dassault (GIMD) 9, Rond-Point des Champs-Élysées - Marcel Dassault 75008 Paris	62,76%

Note 12 - Réserves

12.1. Réserves

(en milliers d'euros)	31.12.2022	31.12.2021
Écarts de réévaluation	4 121	4 136
Réserve légale	6 679	6 679
Report à nouveau	3 182 626	3 025 487
Total	3 193 426	3 036 302

12.2. Réserves d'écarts de réévaluation

(en milliers d'euros)	Variation de la réserve de réévaluation			
	31.12.2021	Mouvements 2022		31.12.2022
		Diminutions dues aux cessions	Autres variations	
Terrains	3 615	-15	0	3 600
Participations	521	0	0	521
Total	4 136	-15	0	4 121
Réserve de réévaluation (1976)	4 136	-15	0	4 121

Note 13 - Variation des capitaux propres au cours de l'exercice

13.1. Résultat de l'exercice

	2022	2021
Résultat comptable		
Milliers d'euros	540 142	364 323
Euros par action	6,47	4,36
Variation des capitaux propres hors résultat de l'exercice		
Milliers d'euros	14 106	-1 959
Euros par action	0,17	-0,02
Dividendes		
Milliers d'euros	249 234 (1)	207 883 (2)
Euros par action	3,00 (1)	2,49 (2)

(1) les dividendes ont été calculés sur la base du nombre d'actions composant le capital social au 31 décembre 2022 diminué des actions annulées au titre de la réduction de capital décidée par le Conseil d'administration du 8 mars 2023 (cf. note 10.2).

(2) les dividendes au titre de l'exercice clos au 31 décembre 2021 ont été versés pour 207 184 milliers d'euros, déduction faite des dividendes sur les actions auto-détenues.



13.2. Tableau de variation des capitaux propres hors résultat de l'exercice (en milliers d'euros)

	Avant affectation résultat 2021 31.12.2022	Après affectation résultat 2021 31.12.2022
A -		
1. Capitaux propres à la clôture de l'exercice 2021 hors résultat de l'exercice	3 368 807	3 368 807
2. Résultat 2021 avant affectation	364 323	
3. Affectation du résultat 2021 à la situation nette par l'A.G.O.		157 139
4. Capitaux propres à l'ouverture de l'exercice 2022	3 733 130	3 525 946
B - Apports reçus avec effet rétroactif à l'ouverture de l'exercice 2022		0
1. Variation du capital		0
2. Variation des autres postes		0
C - (= A4 + B) Capitaux propres à l'ouverture de l'exercice 2022		3 525 946
D - Variation en cours d'exercice hors résultat 2022		14 106
1. Variation du capital		0
2. Variation des primes, réserves, report à nouveau		0
3. Contreparties de réévaluation - réserve		-15
4. Variation des provisions réglementées et subventions d'investissements		14 121
5. Autres variations		0
E - Capitaux propres au bilan de clôture de l'exercice 2022 hors résultat 2022 avant A.G.O. (= C + D)		3 540 052
F - Variation totale des capitaux propres au cours de l'exercice 2022 hors résultat 2022 (= E - C)		14 106

Note 14 - Provisions

14.1. État des provisions

(en milliers d'euros)	31.12.2021	Dotations	Reprises	Autres	31.12.2022
Provisions réglementées					
Pour hausse des prix	55 022	16 728 (3)	-8 560 (3)	0	63 190
Amortissements dérogatoires	72 346	25 386 (3)	-19 160 (3)	0	78 572
Plus-values réinvesties	18	0 (3)	0 (3)	0	18
	127 386	42 114	-27 720	0	141 780
Provisions pour risques et charges					
D'exploitation	1 648 638	361 762 (1)	-347 505 (1)	0	1 662 895
Financiers	0	0 (2)	0 (2)	0	0
Exceptionnels	0	0 (3)	0 (3)	0	0
	1 648 638	361 762	-347 505	0	1 662 895
Dépréciations					
Sur immobilisations incorporelles	0	0 (1)	0 (1)	0	0
Sur immobilisations corporelles	2 610	0 (1)	-2 610 (1)	0	0
Sur immobilisations financières	31 587	63 225 (2)	-31 433 (2)	0	63 379
Sur stocks et en-cours	287 985	317 894 (1)	-287 985 (1)	0	317 894
Clients et comptes rattachés	66 187	62 837 (1)	-66 187 (1)	0	62 837
Sur valeurs mobilières de placement	2 813	0 (2)	-2 813 (2)	0	0
	391 182	443 956	-391 028	0	444 110
Total	2 167 206	847 832	-766 253	0	2 248 785

	{ - d'exploitation	742 493 (1)	-704 287 (1)
Dont dotations et reprises	{ - financières	63 225 (2)	-34 246 (2)
	{ - exceptionnelles	42 114 (3)	-27 720 (3)
		847 832	-766 253

14.2. Détail des provisions pour risques et charges

(en milliers d'euros)	31.12.2021	Dotations	Reprises	Autres	31.12.2022
D'exploitation					
Coûts des départs à la retraite et charges de rémunération (1)	141 008	79 201	-111 560	0	108 649
Congés de fin de carrière	1 740	63	-852	0	951
Garantie (2)	884 000	167 900	-119 900	0	932 000
Autres risques rattachés aux contrats (2)	617 518	106 152	-110 821	0	612 849
Pour perte de change	4 372	8 446	-4 372	0	8 446
	1 648 638	361 762	-347 505	0	1 662 895
Financiers					
Divers	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
Exceptionnels					
Divers	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
Total des provisions pour risques et charges	1 648 638	361 762	-347 505	0	1 662 895

(1) provisions pour coûts des départs à la retraite et charges de rémunération :

Les engagements liés aux coûts des départs à la retraite sont calculés pour l'ensemble du personnel suivant la méthode des unités de crédits projetées. Ils sont provisionnés en totalité pour les obligations restant à courir.

La simulation de la projection de carrière est pondérée par la table de mortalité du code des assurances et par le taux de rotation du personnel constaté (variable suivant l'âge). Le coût des départs est fonction du nombre d'années d'ancienneté du salarié à la clôture de l'exercice par rapport à son espérance totale d'années de carrière (cf. principes d'évaluation 1.2.8.).

Le calcul prend en compte les hypothèses annuelles suivantes : taux d'actualisation de 3,4% et taux d'inflation de 3,2%.

Au 31 décembre 2022, le solde de la provision relative aux médailles du travail est de 2,9 millions d'euros.

(2) provisions pour garantie, autres risques rattachés aux contrats :

Les provisions tiennent compte de l'évolution de la flotte en service, des livraisons de la période et des obligations contractuelles induites par l'exécution des marchés.

Note 15 - Emprunts et dettes financières

(en milliers d'euros)	31.12.2022	31.12.2021
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	0	0
Emprunts et dettes financières divers (1)	97 267	97 043
Total	97 267	97 043

(1) au 31 décembre 2022 et au 31 décembre 2021, les dettes financières diverses comprennent essentiellement la participation des salariés en compte courant bloqué.

Il n'y a pas d'emprunt participatif.

Note 16 - État des échéances des dettes

(en milliers d'euros)	Total	À moins d'un an	À plus d'un an et moins de 5 ans	À plus de 5 ans
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit (1)	0	0	0	0
Emprunts et dettes financières divers (1)	97 267	13 556	83 621	90
Dettes fournisseurs et comptes rattachés (2)	1 059 364	1 059 364	0	0
Dettes fiscales et sociales	274 161	274 161	0	0
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	26 512	26 512	0	0
Autres dettes	200 256	200 256	0	0
Total	1 657 560	1 573 849	83 621	90

(1) cf. note 15.

(2) dont dettes représentées par des effets de commerce : 65 596 milliers d'euros.

Note 17 - Autres dettes, instruments de trésorerie et comptes de régularisation

(en milliers d'euros)	31.12.2022	31.12.2021
Dettes fiscales et sociales	274 161	267 450
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés	26 512	21 514
Autres dettes	200 256	108 546
Produits constatés d'avance (1)	730 452	1 757 072
Comptes de régularisation passif	10 481	7 038
Instruments de trésorerie	16 314	6 056
Total	1 258 176	2 167 676

(1) cf. note 8.

Note 18 - Charges à payer

Montant des charges à payer inclus dans les postes suivants du bilan (en milliers d'euros)	31.12.2022	31.12.2021
Emprunts et dettes financières	566	57
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	561 907	545 229
Autres dettes et comptes de régularisation	357 722	282 350
Total	920 195	827 636

Note 19 - Éléments concernant les entreprises liées

Toutes les transactions réalisées avec les parties liées ont été conclues à des conditions normales de marché.

Note 20 - Chiffre d'affaires

(en milliers d'euros)	2022	2021
A) Par produit :		
Ventes de biens	3 289 345	4 988 468
Ventes de services	3 016 066	1 369 197
Total	6 305 411	6 357 665
B) Par zone géographique :		
France	1 208 258	746 383
Export (1)	5 097 153	5 611 282
Total	6 305 411	6 357 665

(1) le chiffre d'affaires réalisé dans le cadre des contrats Rafale Export est comptabilisé sur une base brute (y compris la part des commettants).

Note 21 - Charges de recherche et développement

Les dépenses de recherche et développement autofinancées sont comptabilisées en charges dans l'exercice au cours duquel elles sont constatées et représentent :

(en milliers d'euros)	2022	2021
Charges de recherche et développement	-545 623	-530 821

La stratégie et les axes d'efforts de la Société en matière de recherche et développement sont décrits dans le rapport de gestion du conseil d'administration.

Note 22 - Résultat financier

(en milliers d'euros)	2022	2021
Produits de participation (1)	140 232	103 382
Produits d'autres valeurs mobilières et créances de l'actif immobilisé	1 618	22
Autres intérêts et produits assimilés	34 561	4 562
Reprises sur dépréciation des titres de participation	20 000	20 000
Reprises sur dépréciation des autres titres immobilisés	11 433	24 612
Reprises sur dépréciation des valeurs mobilières de placement	2 813	2 574
Produits nets sur cessions de valeurs mobilières de placement	7	0
Produits financiers	210 664	155 152
Dotations pour dépréciation des titres de participation	-44 962	-20 000
Dotations pour dépréciation des autres titres immobilisés	-18 263	-11 433
Dotations pour dépréciation des valeurs mobilières de placement	0	-2 813
Intérêts et charges assimilées	-806	-215
Charges nettes sur cessions de valeurs mobilières de placement	-6 822	-1 621
Charges financières	-70 853	-36 082
Résultat financier	139 811	119 070

(1) en 2022, Thales a versé à la Société 102 962 milliers d'euros de dividendes au titre de l'exercice 2021 et 36 772 milliers d'euros d'acompte sur les dividendes au titre de l'exercice 2022. En 2021, Thales avait versé 31 519 milliers d'euros d'acompte sur les dividendes au titre de l'exercice 2021 et 71 443 milliers d'euros de dividendes au titre de l'exercice 2020.

Note 23 - Résultat exceptionnel

(en milliers d'euros)	2022	2021
Produits des cessions d'éléments d'actif		
- immobilisations incorporelles	1	0
- Immobilisations corporelles	50 841	38 203
- Immobilisations financières	0	0
	50 842	38 203
Autres produits exceptionnels	116	539
Reprises sur provisions réglementées		
- Pour hausse des prix	8 560	17 629
- Amortissements dérogatoires	19 160	11 893
	27 720	29 522
Produits exceptionnels	78 678	68 264
Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	-18	0
Valeur comptable des éléments cédés		
- immobilisations incorporelles	-9	0
- Immobilisations corporelles	-51 320	-37 824
- Immobilisations financières	0	0
	-51 329	-37 824
Autres charges exceptionnelles	-2 979	-230
Dotations aux provisions réglementées		
- Pour hausse des prix	-16 728	-8 594
- Amortissements dérogatoires	-25 386	-19 664
	-42 114	-28 258
Autres provisions exceptionnelles	0	0
Charges exceptionnelles	-96 440	-66 312
Résultat exceptionnel	-17 762	1 952

Note 24 - Ventilation de la charge d'impôts sur les résultats

(en milliers d'euros)	Résultat avant impôts	Impôts (IS)	Résultat après impôts
Résultat courant	853 071	-159 982	693 089
Résultat exceptionnel, participation et intéressement	-185 514	32 567	-152 947
Résultat net	667 557	-127 415 (1)	540 142

(1) dont Crédit d'Impôt Recherche : 32 493 milliers d'euros.

Note 25 - Engagements hors bilan

Les engagements hors bilan de la Société portent essentiellement sur ses activités opérationnelles et se ventilent comme suit :

Engagements donnés (en milliers d'euros)	31.12.2022	31.12.2021
Engagements liés à l'exécution de contrats d'exploitation	15 878 461	9 968 868
Avals et cautions	68 502	21 052
Engagements garantis par des cautions bancaires	3 614 750	1 770 381
Total	19 561 713	11 760 301

Engagements reçus (en milliers d'euros)	31.12.2022	31.12.2021
Carnet de commandes	31 237 010	19 481 463
Autres engagements liés à l'exécution de contrats d'exploitation	2 011 281	1 633 129
Sûretés réelles	56 605	60 335
Garanties Bpifrance Assurance Export	10 601	14 243
Engagements garantis par des cautions bancaires	44 637	20 331
Total	33 360 134	21 209 501

Contrats de location simple (en milliers d'euros)	Total	À moins d'un an	À plus d'un an
Montant des paiements minimaux futurs non résiliables (non actualisés)	48 159	20 494	27 665

Les principaux contrats de location simple de la Société concernent des ensembles immobiliers de bureaux à usage industriel.

Note 26 - Actifs et passifs éventuels

Il n'y a pas d'actifs ou passifs éventuels au 31 décembre 2022.

Note 27 - Instruments financiers : portefeuille d'opérations de change en dollars

Dassault Aviation a un risque de change sur les ventes Falcon qui sont pour la quasi-totalité libellées en dollars US. Ce risque est couvert partiellement en utilisant des contrats de change à terme et des options de change.

Les instruments financiers détenus par Dassault Aviation sont valorisés ci-dessous à leur valeur de marché.

La valeur de marché correspond aux montants reçus ou payés en cas de résiliation totale du portefeuille, dont la contre-valeur en euros est calculée sur la base du cours du dollar à la clôture. Elle n'est pas représentative des résultats qui seront constatés lors de la réalisation des couvertures.

La valeur de marché du portefeuille n'est donnée qu'à titre indicatif. Tous les dérivés souscrits par la Société le sont à des fins de couverture. Les options souscrites sont des dérivés avec composante d'optimisation sans prise de risque supplémentaire.

	31.12.2022		31.12.2021	
Valeur de marché	Milliers de dollars	Milliers d'euros	Milliers de dollars	Milliers d'euros
Options de change	-16 593	-15 557	-8 242	-7 277
Opérations à terme	-77 196	-72 376	-83 099	-73 370
Total	-93 789	-87 933	-91 341	-80 647

Test de sensibilité des instruments dérivés de change

Une analyse de sensibilité a été réalisée afin de déterminer l'impact d'une variation du cours du dollar US par rapport à l'euro de plus ou moins 10 centimes.

Valeur de marché du portefeuille (en milliers d'euros)	31.12.2022	
Valeur de marché	-87 933	
Cours du dollar à la clôture	1,0666 \$/€	
Cours du dollar à la clôture +/- 10 centimes	0,9666 \$/€	1,1666 \$/€
Variation de la position nette au bilan (1)	-215 241	+176 599

(1) données calculées à partir des conditions de marché existantes aux dates d'arrêté. Elles ne sont pas représentatives des résultats qui seront constatés lors de la réalisation des couvertures.

Note 28 - Incidences des évaluations fiscales dérogatoires

(en milliers d'euros)	31.12.2022	31.12.2021
Résultat de l'exercice	540 142	364 323
Impôts sur les résultats	127 415	139 883
Résultat avant impôts	667 557	504 206
Amortissements dérogatoires	6 226	7 771
Provision pour hausse des prix	8 168	-9 035
Variation des provisions réglementées	14 394	-1 264
Résultat hors évaluations fiscales dérogatoires (avant impôts)	681 951	502 942

Note 29 - Accroissements et allègements de la dette future d'impôts

(en milliers d'euros)	31.12.2022	31.12.2021
Provisions réglementées :		
- Pour hausse des prix	63 190	55 022
- Amortissements dérogatoires	78 572	72 346
- Plus-values réinvesties	18	18
Assiette des accroissements	141 780	127 386
Accroissements de la dette future d'impôts	36 622	36 190
Provisions non déductibles l'année de la comptabilisation :		
- Participation des salariés	147 752	88 362
- Pour coûts des départs à la retraite	103 904	136 296
Autres décalages temporaires	1 036 871	971 029
Assiette des allègements	1 288 527	1 195 687
Allègements de la dette future d'impôts	332 827	339 695
Moins-values à long terme	0	0

Taux d'impôts au 31 décembre 2022 de 25,83% contre 28,41% au 31 décembre 2021.

Note 30 - Rémunération des mandataires sociaux

Le montant global des rémunérations perçues par les mandataires sociaux, dont le détail est communiqué dans le rapport du conseil d'administration sur le gouvernement d'entreprise, s'élève à 6 453 883 euros pour 2022.

Note 31 - Effectif moyen

L'effectif moyen de la Société est de 8 954 personnes en 2022. Il s'élevait à 8 731 personnes en 2021.

Note 32 - Résultat de la Société au cours des cinq derniers exercices

Nature des indications (en milliers d'euros à l'exception du point 3/ en euros par action)	2018	2019	2020	2021	2022
1/ Situation financière en fin d'exercice					
a. Capital social	66 790	66 790	66 790	66 790	66 790
b. Nombre d'actions émises	83 487 030	83 487 030	83 487 030	83 487 030	83 487 030
2/ Résultat global des opérations effectives					
a. Chiffre d'affaires hors taxes	4 398 911	6 976 456	4 816 505	6 357 665	6 305 411
b. Bénéfice avant impôts, amortissements et provisions	734 937	929 034	81 763	989 954	842 877
c. Impôts sur les bénéfices	158 003	194 812	-34 285	139 883	127 415
d. Bénéfice après impôts, amortissements et provisions	442 438	490 290	175 761	364 323	540 142
e. Montant des bénéfices distribués (1)	176 993	0	102 689	207 883	249 234 (2)
3/ Résultat des opérations réduit à une seule action en euros					
a. Bénéfice après impôts, mais avant amortissements et provisions	6,91	8,79	1,39	10,18	8,57
b. Bénéfice après impôts, amortissements et provisions	5,30	5,87	2,11	4,36	6,47
c. Dividende versé à chaque action	2,12	0	1,23	2,49	3,00 (2)
4/ Personnel					
a. Effectif moyen des salariés employés pendant l'exercice	8 108	8 563	8 811	8 731	8 954
b. Salaires et traitements	492 506	517 276	514 106	539 291	556 323
c. Charges sociales	266 212	288 862	265 718	293 254	311 737
5/ Montant de la participation du personnel	110 835	127 306	47 990	88 362	147 752
6/ Montant de l'intéressement	20 000	20 000	16 909	20 000	20 000

(1) les dividendes au titre de l'exercice clos au 31 décembre 2021 ont été versés pour 207 184 milliers d'euros, au titre de l'exercice clos au 31 décembre 2020 pour 102 308 milliers d'euros, au titre de l'exercice clos au 31 décembre 2018 pour 176 238 milliers d'euros, déduction faite des dividendes sur les actions auto-détenues. Du fait du contexte sanitaire, il n'y a pas eu de dividendes versés au titre des résultats 2019.

(2) les dividendes ont été calculés sur la base du nombre d'actions composant le capital social au 31 décembre 2022 diminué des actions annulées au titre de la réduction de capital décidée par le Conseil d'administration du 8 mars 2023 (cf. note 10.2).

Note 33 - Événements postérieurs à la clôture

Aucun autre événement significatif pouvant avoir un impact sur les comptes n'est intervenu entre le 31 décembre 2022 et la date d'arrêté des comptes par le conseil d'administration.



Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes annuels

Exercice clos le 31 décembre 2022

A l'Assemblée générale de la société DASSAULT AVIATION,

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par vos assemblées générales, nous avons effectué l'audit des comptes annuels de la société DASSAULT AVIATION relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2022, 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.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au comité d'audit.

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 1^{er} janvier 2022 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014.

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L.823-9 et R.823-7 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

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.

Risque identifié	Notre réponse
Comptabilisation du chiffre d'affaires et du résultat à reconnaître des contrats Défense <i>(Notes 1.2.8, 1.2.11, 14.2, et 20 de l'annexe aux comptes annuels)</i> Comme décrit dans la note 1.2.11, les résultats à terminaison sur les contrats Défense, ainsi que les éventuelles provisions pour perte à terminaison et provisions pour risques et charges à la date de clôture dépendent de la capacité de l'entité : - à mesurer les coûts encourus sur un contrat et, - à estimer de manière fiable les coûts restant à engager jusqu'à la fin du contrat. - à l'achèvement lors du transfert à l'acquéreur des principaux risques et avantages pour les ventes de biens et pour certaines prestations de développement; - à l'avancement selon le degré d'avancement des coûts engagés pour les autres contrats de services. Les estimations des coûts restant à engager s'appuient sur un processus de suivi des programmes assuré par les Directions de programmes et la Direction Financière sous le contrôle de la Direction Générale. Les estimations des résultats à terminaison des contrats sont mises à jour à chaque clôture de comptes. La comptabilisation du chiffre d'affaires et du résultat à reconnaître des contrats Défense est considérée comme un point clé de l'audit en raison du haut degré de jugement et d'estimations requis pour la détermination des modalités de reconnaissance du chiffre d'affaires et du résultat à terminaison des contrats, et par conséquent, du caractère potentiellement significatif de leur incidence sur le résultat et les capitaux propres.	À partir de discussions avec les Directions Opérationnelles concernées, nous avons pris connaissance des processus de recensement des coûts et d'évaluation des résultats à terminaison. Nous avons également testé le fonctionnement des contrôles internes clés que nous avons estimés pertinents pour notre audit. Nos travaux ont notamment consisté à : - Tester les contrôles relatifs aux prévisions de chiffre d'affaires et de coûts à encourir sur les contrats ; - Mener des entretiens avec les responsables de suivi des programmes et la Direction Financière et réaliser des tests sur pièces sélectionnées par sondage, sur la base d'un échantillon de contrats les plus contributeurs au résultat de la période, afin : - de confirmer l'exécution des prestations du contrat lorsque le chiffre d'affaires est reconnu à l'achèvement ; - de tester les coûts encourus et ainsi corroborer le degré d'avancement retenu lorsque le chiffre d'affaires est reconnu à l'avancement ; - d'apprécier le caractère raisonnable des hypothèses significatives utilisées pour la détermination des résultats à terminaison, des provisions pour risques et charges, et tester par sondage les données et coûts observés retenus pour l'évaluation des provisions ainsi que les calculs effectués. - Rapprocher les données comptables avec leur suivi analytique opérationnel pour ces mêmes contrats ; - Vérifier la correcte allocation analytique des coûts aux contrats ; - Pour une sélection de contrats dont le niveau de résultat à terminaison a connu une évolution significative par rapport aux estimations antérieures, nous avons recherché à comprendre l'origine des évolutions constatées dans le but de les corroborer avec des justifications techniques et opérationnelles sur la base de notre expérience et d'entretiens avec les directions concernées ; Nous avons par ailleurs apprécié le caractère approprié des informations données dans les notes 1.2.8, 1.2.11, 14.2 et 20 de l'annexe aux comptes annuels.

Risque identifié	Notre réponse
Évaluation des provisions pour garantie (Notes 1.2.8 et 14.2 de l'annexe aux comptes annuels) Dassault Aviation assortit ses livraisons d'aéronefs de garanties contre les défauts matériels ou de logiciels et est soumis à l'obligation de corriger les non-conformités réglementaires identifiées après la livraison des matériels. Ces garanties constituent donc pour Dassault Aviation un engagement dont il convient de provisionner les coûts attendus dès la livraison de l'avion. L'estimation des provisions est fondée d'une part, sur les données et coûts observés par modèle d'avion et type d'opérations prises en garantie, et d'autre part sur les coûts estimés, notamment par des devis de spécialistes, de traitement des dysfonctionnements et non-conformités réglementaires. Compte tenu de la flotte en service et de la diversité des coûts potentiellement à encourir, les provisions pour garanties font l'objet de modèles complexes impliquant le jugement de plusieurs Directions Opérationnelles. L'évaluation de ces engagements par la Direction a conduit Dassault Aviation à comptabiliser des provisions pour garanties à hauteur de 932 millions d'euros au 31 décembre 2022. L'évaluation de ces provisions constitue un point clé de l'audit en raison : • du niveau élevé de jugement requis pour leur détermination, • de la complexité de leur évaluation, • de leur montant significatif, • et, par conséquent, du caractère potentiellement significatif de leur incidence sur le résultat et les capitaux propres si leurs estimations devaient varier.	À partir de discussions avec les Directions Opérationnelles concernées, nous avons pris connaissance des processus de recensement des risques à garantir ainsi que des procédures mises en place pour déterminer les coûts et les autres données servant de base à l'évaluation des provisions pour garantie. Nous avons également testé le fonctionnement des contrôles clés que nous avons estimé pertinents pour notre audit. En outre, nos travaux ont consisté à : • apprécier la pertinence de la méthodologie de provisionnement retenue par la Direction de Dassault Aviation et les jugements exercés par celle-ci, • apprécier, notamment par entretiens avec les Directions Opérationnelles concernées, le caractère raisonnable des principales hypothèses utilisées pour la détermination des provisions pour garantie, • tester par sondage les données sources et coûts observés retenus pour l'évaluation des provisions ainsi que l'exactitude des calculs effectués.

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.

Informations données dans le rapport de gestion et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés aux actionnaires

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 conseil d'administration et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés aux actionnaires.

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.

Rapport sur le gouvernement d'entreprise

Nous attestons de l'existence, dans le rapport du conseil d'administration sur le gouvernement d'entreprise, des informations requises par les articles L.225-37-4, L.22-10-10 et L.22-10-9 du code de commerce.

Concernant les informations fournies en application des dispositions de l'article L.22-10-9 du code de commerce sur les rémunérations et avantages versés ou attribués aux mandataires sociaux ainsi que sur les engagements consentis en leur faveur, nous avons vérifié leur concordance avec les comptes ou avec les données ayant servi à l'établissement de ces comptes et, le cas échéant, avec les éléments recueillis par votre société auprès des entreprises contrôlées par elle qui sont comprises dans le périmètre de consolidation. Sur la base de ces travaux, nous attestons l'exactitude et la sincérité de ces informations.

Concernant les informations relatives aux éléments que votre société a considéré susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique d'achat ou d'échange, fournies en application des dispositions de l'article L.22-10-11 du code de commerce, nous avons vérifié leur conformité avec les documents dont elles sont issues et qui nous ont été communiqués. Sur la base de ces travaux, nous n'avons pas d'observation à formuler sur ces informations.

Autres informations

En application de la loi, nous nous sommes assurés que les diverses informations relatives à l'identité des détenteurs du capital ou des droits de vote vous ont été communiquées dans le rapport de gestion.

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

Format de présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel

Nous avons également procédé, conformément à la norme d'exercice professionnel sur les diligences du commissaires aux comptes relatives aux comptes annuels et consolidés présentés selon le format d'information électronique unique européen, à la vérification du respect de ce format défini par le règlement européen délégué n°2019/815 du 17 décembre 2018 dans la présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L.451-1-2 du code monétaire et financier, établis sous la responsabilité du Président-Directeur Général.

Sur la base de nos travaux, nous concluons que la présentation des comptes destinés à être inclus dans le rapport financier annuel respecte, dans tous ses aspects significatifs, le format d'information électronique unique européen.

Il ne nous appartient pas de vérifier que les comptes annuels qui seront effectivement inclus par votre société dans le rapport financier annuel déposé auprès de l'AMF correspondent à ceux sur lesquels nous avons réalisé nos travaux.

Désignation des Commissaires aux comptes

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de la société DASSAULT AVIATION par vos assemblées générales du 12 mai 2020 pour le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit et du 19 juin 1990 pour le cabinet Mazars.

Au 31 décembre 2022, le cabinet Mazars était dans la trente-troisième année de sa mission sans interruption et le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit dans la troisième année.

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.

Il incombe au comité d'audit de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le Conseil d'administration.

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

Objectif et démarche d'audit

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.823-10-1 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.

Rapport au comité d'audit

Nous remettons au comité d'audit un rapport qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au comité d'audit figurent les risques d'anomalies significatives, que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au comité d'audit la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.822-10 à L.822-14 du code de commerce et dans le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le comité d'audit des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 10 mars 2023

Les Commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Mazars

Edouard Demarcq

Mathieu Mougard

Crédits photo

Couverture : © Dassault Aviation - V. Almansa
P. 2 : © Dassault Aviation - V. Almansa
P. 4 : © Dassault Aviation - V. Almansa
P. 4 : © Dassault Aviation - X. Béjot
P. 10 : © AFP - T. Samson
P. 10 : © Dassault Aviation - K. Tokunaga
P. 10 : © Dassault Aviation - C. Cosmao
P. 11 : © Dassault Aviation - B. Otelli - V. Almansa
P. 11 : © Dassault Aviation - C. Cosmao
P. 11 : © Dassault Aviation - V. Almansa
P. 12 : © Dassault Aviation - V. Almansa
P. 12 : © Dassault Aviation - Paper&Plane
P. 13 : © Dassault Aviation - V. Almansa
P. 14 : © Dassault Aviation - S. Fort
P. 14 : © Dassault Aviation - C. Cosmao
P. 14 : © Dassault Aviation - V. Almansa
P. 15 : © Dassault Aviation - C. Cosmao
P. 15 : © Dassault Aviation - V. Almansa
P. 15 : © Dassault Aviation - DR
P. 16-17 : © Dassault Aviation - V. Almansa
P. 18 : © Dassault Aviation - V. Almansa
P. 21 : © Dassault Aviation - DTIAE
P. 22 : © Dassault Aviation - V. Almansa
P. 25 : © Dassault Aviation - V. Almansa
P. 26 : © Dassault Aviation - V. Almansa
P. 26 : © Dassault Aviation - DR
P. 27 : © Dassault Aviation - S. Randé
P. 27 : © Dassault Aviation - C. Cosmao
P. 28-29 : © Dassault Aviation - A. Daste
P. 30 : © Dassault Aviation - S. Randé
P. 31 : © Dassault Aviation - C. Cosmao
P. 33 : © Dassault Aviation - C. Cosmao
P. 34 : © Dassault Aviation - X. Béjot
P. 36-37 : © Dassault Aviation - V. Almansa
P. 38 : © Armée de l'Air / J. Fechter
P. 39 : © Dassault Aviation - C. Cosmao
P. 40 : © Dassault Aviation - Airborne Films
P. 41 : © Dassault Aviation - DR
P. 42 : © Dassault Aviation - C. Cosmao
P. 43 : © Dassault Aviation - V. Almansa

Marques déposées

Rafale®, Mirage® et nEUROn® sont des marques de Dassault Aviation. Falcon® est une marque de Dassault Aviation et de Dassault Falcon Jet Corp.

Conception

Dassault Aviation
Direction de la communication

Responsable d'édition :
Camille Cadoret

Rédaction :
Thomas Brotel

Secrétaire de rédaction :
Sandrine Henry

Création et réalisation

Agence Marc Praquin
5, rue Coq-Héron
75001 Paris

Impression avril 2023

Galaxy Imprimeurs
205-213, rue de Beaugé
ZAC du Ribay, CS 22105
72021 Le Mans Cedex 2



Ce document a été imprimé par un imprimeur diplômé Imprim'Vert sur un papier 100 % recyclable et biodégradable, issu de forêts gérées durablement et de sources contrôlées.

Consultation en ligne

Ce document est consultable en ligne au format PDF sur le site www.dassault-aviation.com.

Contacts

Directeur de la communication :
Stéphane Fort

Tél. : +33 (0)1 47 11 86 90

Relations investisseurs :
Nicolas Blandin

Tél. : +33 (0)1 47 11 40 27



La version numérique de ce document est conforme aux normes d'accessibilité PDF/UA (ISO 14289-1), WCAG 2.1 niveau AA et RGAA 4.1 à l'exception des critères sur les couleurs. Son ergonomie permet aux personnes handicapées moteurs de naviguer à travers ce PDF à l'aide de commandes clavier. Accessible aux personnes déficientes visuelles, il a été balisé de façon à être retranscrit vocalement par les lecteurs d'écran, dans son intégralité, et ce à partir de n'importe quel support informatique.

Version e-accessible par  DocAxxess



78, quai Marcel-Dassault – 92552 Saint-Cloud Cedex 300 – France

Tél. : +33 (0)1 47 11 40 00

Siège social : 9, rond-point des Champs-Élysées-Marcel-Dassault – 75008 Paris – France

SA au capital de 66 789 624 euros – 712 042 456 RCS Paris

www.dassault-aviation.com

Suivez-nous     