



Dassault Aviation

Conférence de presse

22 juillet 2021

List of MAIN speakers	Company	Job title
Eric Trappier	Dassault Aviation	PDG
Mathieu Mougard	Mazars	Représentant

Eric Trappier

PDG

Bonsoir, je vais maintenant présenter les comptes semestriels de l'année 2021. On est dans une configuration toujours COVID, donc il n'y a personne aujourd'hui, ici. C'est à distance et en plus, ce soir, ce sera enregistré et diffusé sur notre site.

On va commencer par contre de manière traditionnelle par le film qui retrace les événements de ce premier semestre 2021.

ACTIVITÉ ET PROGRAMMES [VIDÉO]

C'est fin 2020 qu'est entré en vigueur le contrat du programme de Falcon de surveillance et d'intervention maritime AVSIMAR, dénommé Albatros, ce contrat avait été annoncé par la ministre des Armées lors de sa visite, le 19 novembre, de notre usine de Seclin, près de Lille, en présence notamment des présidents des Commissions défense de l'Assemblée nationale et du Sénat.

Conformément à la loi de programmation militaire, la commande initiale porte sur 7 appareils à livrer à partir de 2025, sur les 12 prévus au total. Symbole de la dualité civile/militaire de Dassault Aviation, cet appareil est basé sur le Falcon 2000 LXS. Il intègre un radar multifonctions sous le fuselage, une boule optronique haute performance, des hublots d'observation, un dispositif de largage de moyens de sauvetage et des systèmes de communication dédiés.

Quatre mois seulement après l'intention d'achat exprimée par la Grèce, le 25 janvier 2021 à Athènes, Éric Trappier a signé deux contrats portant sur l'acquisition de 18 Rafale et sur le soutien logistique associé, une cérémonie en présence de la ministre française des Armées et du ministre grec de la Défense. La commande de 18 Rafale comprend 12 appareils en service dans l'armée de l'air et de l'espace française et 6 avions neufs produits dans les usines de Dassault Aviation. C'est le 21 juillet, six mois à peine après les signatures des contrats, que s'est tenue à Istres la cérémonie de livraison du premier Rafale de l'armée de l'Air hellénique.

La livraison de ce premier Rafale, le numéro 401, aujourd'hui, marque la volonté de la Grèce, pays européen, partenaire de l'OTAN, de choisir français. Ce choix politique volontariste montre qu'une alternative au tout américain est possible. Le Rafale est un avion de combat omni-rôle, en capacité opérationnelle inégalée, aujourd'hui sur la scène internationale.

Combat-proven, comme on dit, et totalement interopérable, en particulier avec l'OTAN, le Rafale, dont les coûts d'acquisition et d'exploitation sont bien connus et maîtrisés est en constante évolution à partir des retours d'expérience opérationnelle. Le Rafale est incontestablement à la pointe de l'innovation technologique et le restera à l'horizon des prochaines décennies.

La coopération entre de la Grèce avec Dassault a des bases très solides. Cette acquisition renforcera encore la capacité de combat et la force de situation de l'armée de l'air et des forces armées, dont la mission principale consiste à défendre l'intégrité territoriale et le droit souverain de notre pays.

L'arrivée du Rafale dans l'armée de l'Air hellénique marque la qualité des liens stratégiques entre la Grèce et la France, et la poursuite d'une solide relation depuis 47 ans, avec Dassault Aviation et ses partenaires.

À l'occasion de sa visite fin janvier de notre usine d'Argonay en Haute-Savoie, où sont produits les systèmes de commande de vol de tous les avions d'assaut depuis 1963, Florence Parly, ministre des Armées, a annoncé sa décision de commander 12 Rafale destinés à remplacer les appareils cédés à l'armée de l'air grecque.

Le salon AeroIndia s'est tenu du 3 au 5 février 2021 sur la base aérienne de Bangalore, la France affichait la plus forte représentation étrangère à ce rendez-vous. Elle témoigne de l'engagement de l'industrie française à contribuer au développement de l'industrie aéronautique, spatiale et de défense indienne.

Le Falcon 6X a effectué comme prévu son premier vol le 10 mars. Réalisé par Bruno Ferry et Fabrice Valette, ce premier vol de près de 2h30 a permis d'atteindre l'altitude de 40 000 pieds et la vitesse de Mach 080. La campagne d'essai va se poursuivre activement pour une entrée en service prévue en 2022.

Ce premier vol a été l'occasion de rendre hommage à Olivier Dassault, décédé quelques jours plus tôt. Passionné d'aviation, à l'image de son grand-père Marcel Dassault et de son père Serge Dassault, il a toujours soutenu le développement des activités de notre entreprise.

Depuis la fin du mois de juin, ce sont désormais trois Falcon 6X qui participent à la campagne d'essais en vol. Les deux premiers appareils de développement sont fortement instrumentés afin d'accomplir tous les tests de performance et de systèmes.

Le troisième avion d'essai en vol est équipé d'un aménagement cabine complet comprenant notamment les systèmes de divertissement et de communication afin de vérifier leur fonctionnement et leur fiabilité.

Le Falcon 6X, dont l'aménagement de la cabine a remporté le prix Private Jet Design et les Red Dot Award, cette cabine aux courbes fluides redéfinit l'expérience de vol des passagers.

L'Égypte a annoncé début mai sa décision de se doter de 30 Rafale supplémentaires. Cette nouvelle commande doit compléter la première acquisition de 24 Rafale signée en 2015. Elle s'appuie sur le lien indéfectible qui unit l'Égypte et Dassault Aviation depuis près de 50 ans. L'Égypte est le second client export à faire le choix de commander des Rafale supplémentaires. C'est une nouvelle démonstration de ses grandes qualités opérationnelles et technologiques, qui font ses succès commerciaux à l'export.

La présentation mondiale de notre nouveau Falcon a eu lieu le 6 mai depuis Le Bourget.

I am quite happy to announce you that the new Falcon is going to be the Falcon 10X.

En raison de la crise du COVID, ce lancement virtuel et digital a fait appel à l'apport de la réalité augmentée pour créer un événement magique. Le Falcon 10X offre la cabine la plus spacieuse, la plus lumineuse et la plus confortable du marché pour une expérience passager sans équivalent.

Doté de commandes de vol numériques, d'un cockpit entièrement digital, d'une voilure composite carbone, ce nouvel avion s'affirme donc comme la référence du marché. Propulsé par deux moteurs Rolls-Royce le 10X sera capable de parcourir jusqu'à 14 000 kilomètres.

L'entrée en service de notre nouveau vaisseau amiral est prévue pour fin 2025. Avec deux nouveaux Falcon haut de gamme en développement, le 6X et le 10X, Dassault Aviation démontre qu'elle investit pour son avenir.

Au terme d'un appel d'offres international conduit dans le cadre de son programme multi-rôle Fighter Aircraft, la Croatie a sélectionné le Rafale pour équiper son armée de l'air. Le contrat entre les autorités françaises et croates portera sur l'acquisition de 12 Rafale précédemment en service dans l'armée de l'air et de l'espace française, ainsi que sur le soutien de la flotte et la formation des équipages.

Dassault Aviation figure dans la toute première édition du classement Europe Climate Leaders 2021 du Financial Times, classement qui recense les 300 entreprises ayant eu les meilleurs résultats dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre de leurs activités.

Engagée sur la durée pour l'environnement, Dassault Aviation développe, dans le domaine industriel, de nombreux procédés et optimise ceux existants afin de réduire son empreinte carbone. La gamme Falcon est quant à elle déjà en mesure de voler avec des carburants durables.

Dassault Aviation a co-organisé avec la région Île-de-France le pari région Challenge AI for Industry 2020, auquel participaient une dizaine de start-up. L'objectif consistait à exploiter les algorithmes d'intelligence artificielle pour développer des capteurs virtuels. Le jury du challenge a déclaré vainqueur le consortium formé d'Aquila Data Enabler et du laboratoire Quartz de l'ISAE Supméca. La remise des prix a eu lieu le 28 mai au Bourget.

Fruit d'un partenariat innovant entre Dassault Aviation et les écoles d'ingénieurs du groupe ISAE, la société participe au projet Euroglider qui vise à développer un planeur biplace de formation, de lâcher et d'entraînement à propulsion électrique. Inscrit dans les domaines d'application du programme Clean Sky 2, il répond à trois enjeux : opérationnel, environnemental et économique. Il démontre aussi combien Dassault Aviation est investi aux côtés des écoles pour bâtir l'aéronautique de demain.

Le 18 juin, les chefs d'état-major des armées de l'air des trois pays impliqués dans le programme Scaf ont été accueillis par notre PDG à Saint-Cloud. Les premiers résultats des études technico-opérationnelles sur le NGF ont été présentés à ses généraux, français, allemands et espagnols, accompagnés de leurs délégations.

Dassault Aviation s'est associée au CNRS pour créer un laboratoire commun dédié à la création de technologies de rupture pour les matériaux utilisés dans l'acoustique, l'électromagnétisme et l'antivieillesse. Baptisés « Molière », pour Matériaux Fonctionnels Innovants pour l'aéronautique, ces travaux profiteront aux avions de demain dans le civil comme dans le militaire. Cette initiative démontre la volonté de Dassault Aviation d'être toujours plus innovant.

FAITS MARQUANTS

Eric Trappier

PDG

Je vais vous présenter maintenant les résultats pour ce premier semestre. Donc d'abord quelques faits marquants.

CONTEXTE

Vous l'avez vu dans le film, un premier semestre marqué par des contrats Rafale France et Export dès l'annonce du premier vol du 6X, l'annonce et le dévoilement du projet 10X et les premières commandes de 10X qui sont venues. Je rajoute par-dessus ça des commandes Falcon qui reviennent.

Un contexte qui est toujours difficile. Contexte sanitaire que l'on croyait un petit peu derrière nous et qui reste persistant malgré tout, on l'a vu ces derniers jours. Une relance économique qui s'exerce fortement dans tous les domaines, malgré les restrictions de voyage qui restent contraignantes et qui créent des tensions, en particulier sur les matières premières et les composants électroniques. Ceci génère des poussées inflationnistes pour nos achats et il faudra surveiller si cette poussée inflationniste est provisoire ou si elle s'inscrit de manière plus durable.

La filière aéronautique, comme vous le savez, a été très touchée et ceci nous a fortement inquiétés tout au long de cette crise, compte tenu de la supply chain commune que nous avons entre l'aviation commerciale, l'aviation business jet et l'aviation militaire.

La reprise est annoncée principalement sur les moyens courriers de type A320, qui devraient normalement faire reprendre le travail à beaucoup d'entreprises du secteur, et ce qui crée d'ailleurs une nouvelle tension sur ce redémarrage.

Et le dernier point, c'est la montée des enjeux environnementaux, avec en particulier la loi climat et résilience en France et les nouveaux projets de la Commission européenne dans la suite du Green Deal.

RAFALE EXPORT

La Grèce, on vous en a parlé dans le film, 18 Rafale, 6 avions neufs, 12 avions d'occasion issus de l'armée de l'air et de l'espace française. La Grèce est donc le premier pays européen, hors la France, à acheter du Rafale, et est le quatrième client export du Rafale. Les premières livraisons ont donc démarré puisque le premier avion a été livré hier.

L'Égypte a aussi signé un nouveau contrat et la communication a été faite sur cette signature, nous attendons simplement la mise en vigueur de ce contrat et donc la vente de ces 30 avions n'est pas comptabilisée dans le carnet de commandes et dans les commandes de ce premier semestre 2021.

La Croatie, je le rappelle, c'est un contrat d'État à État qui porte sur la vente de 12 avions de l'armée de l'air française par la France à la Croatie et qui est en cours de discussion et de négociation, et dans lequel Dassault prendra en charge une partie du soutien de ses avions dans le pays.

La livraison de 13 Rafale à l'export et la poursuite de la prospection du Rafale dans un certain nombre d'autres pays que ceux que j'ai mentionnés.

RAFALE FRANCE

Sur le Rafale France, une commande de 12 Rafale qui compense la vente des 12 avions d'occasion pour la Grèce, qui porte le total des commandes françaises à 192 Rafale.

La reprise des livraisons de la France, vous savez toujours cette quatrième tranche, cette deuxième partie de la quatrième tranche, donc les 12 s'ajoutent aux 28, ce qui fait 40 avions qui restent à livrer pour la France à partir de 2022 jusqu'en 2025.

La poursuite des travaux de développement du standard F4 et la préparation d'une commande de tranche 5 qui n'interviendrait qu'à partir de 2023, mais dont nous devons aujourd'hui assurer la productibilité par un certain nombre de commandes par la France.

SOUTIEN MILITAIRE

Soutien militaire, vous le savez, la France, et la ministre en particulier, a souhaité accentuer la verticalisation de ses contrats de soutien, ce qui veut dire donner la responsabilité d'ensemble aux avionneurs. C'est le cas donc pour le Rafale avec le contrat Ravel. Les résultats sont déjà bien connus et sont du bon côté, donc il y a une appréciation de la part des armées et du ministère sur la réussite de ces premières années du contrat Ravel.

Deuxième point, c'est l'utilisation d'une plateforme Big Data à partir du logiciel 3DExperience de Dassault Systèmes et sur lequel nous avons fait un cloud entre les armées et nous, et qui va vraiment être un breakthrough dans ce domaine-là, puisque nous n'utilisons aucun logiciel américain sur cette plateforme.

La plateforme Ocean, le contrat verticalisé Atlantique 2, qui se gère de la même manière que le contrat Ravel.

Sur l'export, outre le soutien de l'ensemble de nos avions en service dans le monde, fait à remarquer, c'est le Training Center de Mérignac qui forme les pilotes de nos clients export et qui va, dans les jours qui viennent, se mettre à former les pilotes grecs qui ont déjà fait une première partie dans l'armée de l'air française à Mont-de-Marsan, mais qui vont poursuivre leur entraînement, ainsi que les mécaniciens, dans ce centre de Mérignac.

SYSTÈME DE COMBAT AÉRIEN FUTUR (SCAF)

Sur le SCAF, le système de combat aérien du futur, vous l'avez suivi tout au long de ce premier semestre, les travaux sur la JCS, donc les études technico-opérationnelles qui ont été lancées en 2019 se sont poursuivies. C'est pour ça d'ailleurs qu'on a reçu les trois chefs d'état-major de l'armée de l'air pour leur faire un point d'avancement de ces études. Ce sont des études qui permettent de tester quelles sont les caractéristiques importantes sur lesquelles nous devons intervenir, que ce soit sur l'avion de combat lui-même ou sur tout ce qui peut accompagner l'avion de combat, pour les choix du futur programme.

Le début de lancement de la phase des démonstrateurs, donc, la phase qu'on avait appelée 1A, qui a donné lieu à un contrat il y a un peu plus d'un an, en 2020, et qui donc se poursuit, qui n'a pas été facile dans le contexte COVID puisqu'en général, on organise ça avec des plateaux. Un plateau était prévu à Saint-Cloud, le plateau existe, mais les difficultés de voyage du COVID et d'installation n'ont pas permis une pleine exploitation de ce plateau pendant cette période du COVID.

Néanmoins, les études se sont poursuivies, et ont donné lieu à des propositions pour passer à l'étape suivante, la phase 1B, vous l'avez suivie aussi. Ça a donné lieu à des discussions assez importantes entre Airbus et Dassault. On a réussi à trouver un accord sur le partage des tâches, ça n'a pas été très facile, et donc nous sommes maintenant dans la phase de négociation d'un contrat avec les États, ou du moins avec la DGA, porteur des trois pays pour ce contrat de phase 1B.

Des difficultés aussi sur la propriété intellectuelle et nous sommes donc toujours en discussion avec la DGA.

EURODRONE

Sur l'Eurodrone, c'est dans ce cas-là Airbus Defence and Space qui est maître d'œuvre, donc nous apportons à Airbus notre savoir-faire dans les commandes de vol et dans les communications, c'est nos packages dans ce domaine-là, et nous sommes en discussion et en finale de négociation avec eux,

sachant qu'eux-mêmes sont en finale de négociation avec l'OCCAR, qui est l'agence exécutive qui passera le contrat. On espère un contrat pour la deuxième partie de l'année.

AVIONS DE MISSIONS

Les Falcon de mission, on poursuit le développement, donc je vous rappelle Albatros, ce sont les Falcon 2000 qui ont été vendus en fin d'année dernière, 7 avions vendus et 5 en option. Archange c'est l'avion de guerre électronique à base de 8X, 2 avions vendus et un en option. Sur la patrouille maritime, l'Atlantique 2, on poursuit le programme de Rétrofit des Atlantique 2 sur la base de la modernisation de l'ATL2, donc un quatrième avion a été modernisé sur les 7 à réaliser par Dassault Aviation. Le chantier se passe bien et les marins sont fort satisfaits de ces premiers avions et de la capacité de ce système qui redonne vraiment une deuxième vie à cet avion atlantique 2.

Des discussions avaient démarré sans Dassault pour faire un programme franco-allemand futur de patrouille maritime. Les Allemands, de manière unilatérale, ont décidé d'acheter un P8 de Boeing, et donc nous sommes prêts à proposer, à base de Falcon 10X que nous venons de présenter, un avion dérivé pour faire de la patrouille maritime, un petit peu dans la suite de ce qu'on a fait avec Albatros et Archange, mais cette fois-ci dans l'émission de patrouille maritime et vous savez que les performances de ce 10X qu'on a pu présenter avec sa capacité d'endurance, sa taille, sont parfaitement adaptées à ce que pourrait faire un avion de patrouille maritime futur.

CONTEXTE FALCON

Sur le contexte Falcon, donc, premier vol du 6X, annonce du 10X, le marché repart principalement aux États-Unis. Quand on vend bien des avions d'affaires, c'est que l'économie se porte bien. On peut le confirmer, il y a un fort rebond aux États-Unis, il y a même eu un vrai choc de confiance aux États-Unis, donc c'est principalement par-là que le marché est actif. Ça reste difficile sur les prix parce que la concurrence, là aussi après une année de diète, est présente et donc il faut toujours se battre pour vendre les avions un par un sur ce marché qui est redevenu dynamique.

Le marché de l'occasion, lui, est resté dynamique. Vous savez que même pendant la crise, il a été actif. Un certain nombre de professionnels ont souhaité acheter des avions d'occasion et les privés ont souhaité acheter des avions d'occasion parce qu'ils ne voulaient pas attendre pour avoir un avion. Et c'est vrai que les business jets offrent un avantage incroyable de passer par des aéroports un petit peu moins crowdy, comme on dit, que les aéroports de l'aviation commerciale, et puis de voler avec un peu moins de personnes à bord, tout ça contribue aussi à une meilleure sécurité du voyage.

FALCON 6X

Reprise donc du trafic des avions d'affaires. Là aussi, le domestique aux États-Unis a beaucoup augmenté. L'international repart, on a évidemment une crainte sur le redéveloppement du COVID, qui freinerait cette reprise du trafic aérien et en particulier à cause des problématiques aux frontières, c'est toujours assez difficile de voyager, même entre, par exemple les États-Unis et l'Europe. Donc c'est un sujet qui est à suivre dans les jours et les semaines qui viennent.

Donc pour le premier semestre 2021, nous avons livré 6 avions Falcon. Ce n'est pas très important mais c'est la suite de la baisse des commandes en 2020, et par contre la prise de commandes Falcon pour ce premier semestre se situe à 25, ce qui est donc en nette progression, heureusement, par rapport à l'année passée, où nous étions à 5 avions au premier semestre 2020, donc ça traduit cette reprise d'activité du marché des ventes des avions neufs.

Le 6X, donc premier vol le 10 mars dernier. Nous nous battons tous les jours pour une mise en service fin 2022. Là aussi, ça n'a pas été facile avec le COVID, avec en particulier tous nos sous-traitants, vous savez que nos sous-traitants ne sont pas simplement en France, ils sont un petit peu partout dans le monde, au Canada, aux États-Unis, et que la crise COVID n'a pas aidé pour arriver à tenir les délais. Néanmoins, le premier vol a eu lieu conformément à ce qui avait été annoncé, c'est-à-dire le premier trimestre 2022, donc nous sommes sur le trait et nous avons bon espoir de livrer ces premiers avions pour 2022. La campagne d'essais se passe bien, plus de 40 vols, à peu près 130 heures de vol et les performances sont totalement en ligne avec nos attentes.

FALCON 10X (1/2)

Le lancement du Falcon 10X. Je ne vous referai pas la présentation du 10X, vous pouvez la voir à nouveau sur le Net, donc un long range, un ultra-long range, comme on dit, 7 500 nautiques donc New York-Shanghai, Los Angeles-Sydney, Paris-Santiago du Chili. Une vitesse max à Mach 0,925, donc un avion qui peut être rapide, propulsé par deux moteurs Rolls, qui sont des moteurs qui existent en partie déjà et que nous adaptons pour le 10X donc, qui minimisent le risque sur le moteur.

FALCON 10X (2/2)

La capacité, comme d'habitude, des Falcon de pouvoir utiliser de petits aéroports, ce qui fait sa force. Des cockpits modernes, vous l'avez vu dans le film. Bref, des innovations technologiques de plus en plus grandes et surtout la plus grande cabine du marché, c'est bien là-dessus qu'on s'est concentrés, c'est le confort des passagers, de ceux qui passent beaucoup de temps dans les avions et qui doivent retrouver à bord une vie, je dirais, presque normale, c'est-à-dire comme s'ils étaient au bureau, comme s'ils étaient chez eux, pouvoir dormir, se reposer et arriver tout à fait frais et disposés pour attaquer leur réunion commerciale ou technique à l'arrivée du voyage.

La cabine sera donc la plus spacieuse du marché, ce qui en fait vraiment un avion de très haute de gamme et je dois dire que le marché est très attentif à cet avion et l'on reçoit beaucoup de clients qui sont intéressés et comme je le disais tout à l'heure, les premières commandes sont déjà arrivées après l'annonce et donc c'est très positif, cet accueil du marché pour ce nouvel avion.

GAMME FALCON

Vous voyez la taille de l'avion par rapport à la famille, c'est bien à l'échelle, donc voilà, la gamme est tout à fait étendue. Nous sommes revenus au top de ce que peuvent faire les avions d'affaires avec l'arrivée du 10X et du 6X, au-delà même des avions qui se vendent déjà encore beaucoup, comme le Falcon 2000 ou le 8X.

MODERNISATION DE NOTRE OUTIL INDUSTRIEL (1/2)

Par ailleurs, nous poursuivons et nous n'avons pas freiné la modernisation de nos installations malgré la crise. Donc l'ensemble de nos installations sont en train de se moderniser, d'abord grâce au plan de transformation que nous avons lancé en 2016. Deuxièmement, il faut prévoir l'arrivée de ces deux nouveaux avions, que sont le 6X et surtout maintenant le 10X, avec ces nouvelles technologies comme par exemple les voilures composites à Biarritz. Donc nous avons rénové Biarritz pour être capables de fabriquer ces composites, ces panneaux de voilures composites.

Et nous avons à Cergy le transfert d'Argenteuil vers Cergy. On a eu une petite frayeur sur les permis de construire compte tenu d'un certain nombre de recours, il semblerait que le maire de Cergy ait réussi à trouver des accords avec les associations locales et nous allons donc pouvoir démarrer les

chantiers aussi vite que possible pour que Cergy sorte de terre rapidement et soit opérationnel dès le premier semestre 2023. Voilà.

MODERNISATION DE NOTRE OUTIL INDUSTRIEL (2/2)

Mérignac, comme vous le savez, nous avons un nouveau bâtiment, nous allons équilibrer les travaux de bureau d'études, les travaux de soutien, entre Saint-Cloud et Mérignac, et donc ce nouveau bâtiment entre guillemets « tertiaire », sera inauguré dans les semaines qui viennent et permettra aussi de rapprocher les ingénieurs des avions puisqu'à Mérignac, les avions volent, donc on aura un équilibre.

Vous savez que c'est de plus en plus numérique, mais je pense qu'il est aussi important que nos ingénieurs puissent en plateau, ensemble, selon différents types de métiers, se rapprocher aussi et toucher encore la matière et des avions, et discuter avec ceux qui font voler nos avions, que ce soit à Istres, au niveau des essais en vol, comme à Mérignac, au niveau des sorties de chantier.

Seclin, les travaux sont finis, toutes les pièces primaires seront faites maintenant à Seclin, donc toutes ces filières de pièces métalliques, de revêtements, de tôlerie cambrée, de profilés opérationnels, tout est maintenant terminé à Seclin.

Et j'ai oublié Martignas qui lance un nouveau bâtiment pour être capable d'accueillir la nouvelle voilure du 10X. Comme vous l'avez vu, le 10X est en grand, ça nécessite quand même des adaptations de nos installations.

Sur le tertiaire, j'en ai parlé pour Mérignac. À Istres, là aussi on aménage des bâtiments pour les nouveaux bancs qui sont en amont de l'arrivée de l'avion, en particulier pour tout ce qui est intégration cockpit avec Honeywell.

Et à Saint-Cloud, nous allons aussi, à l'image de ce qu'on a fait à Mérignac, rénover Saint-Cloud pour être tout à fait en adaptation avec le contexte de travail en plateau intégré selon les méthodes modernes. Vous avez par exemple les images à droite pour que ceux qui sont à Mérignac ou ceux qui sont à Saint-Cloud soient dans un environnement de définition de plateau intégré à peu près équivalente.

NUMÉRIQUE

Le numérique, c'est bien la clé de notre plan de transformation, avec l'arrivée et le déploiement de 3DExpérience pour tous nos nouveaux programmes, mais aussi pour les programmes anciens que petit à petit, nous ferons passer en 3DExpérience.

Le cloud, nous l'expérimentons et nous le développons, opérationnellement parlant, dans le cadre de Ravel et ceci va permettre d'avoir des solutions dans ce domaine-là pour les années futures, non seulement chez nous, mais aussi chez nos partenaires.

Nous continuons la poursuite du déploiement de SAP pour être capables d'avoir une meilleure gestion centralisée de notre production.

PRISES DE COMMANDES, LIVRAISONS ET CARNET DE COMMANDES EN UNITÉS – AVIONS NEUFS

Je passe maintenant au résultat proprement dit en chiffres, donc la prise de commande 25 Falcon à comparer à 5 l'année dernière, 18 Rafale dont 12 pour la France, 6 pour l'export, les livraisons, 6 livraisons pour les Falcon à comparer aux 16 de l'année dernière, 13 livraisons de Rafale à comparer aux 7 de l'année dernière, ce qui fait une augmentation du carnet de commandes qui passe pour les

Falcon de 34 à 53 et pour les rafales de 62 à 67. Et je rappelle bien que dans ces chiffres, il n'y a pas l'Égypte, il n'y a pas non plus les avions d'occasion grecs.

PRISES DE COMMANDES, CHIFFRE D'AFFAIRES ET CARNET DE COMMANDES EN MD€

En chiffres, ces prises de commandes, ça fait une prise de commande qui s'élève à 3,9 milliards d'euros pour la prise de commande, 3,1 milliards d'euros pour le chiffre d'affaires et un carnet de commandes consolidé au 30 juin à 16,7 milliards, selon les répartitions qui vous sont présentées sur cette planche.

On voit bien sûr l'importance actuelle des livraisons Rafale dans le chiffre d'affaires. Et quand on regarde le carnet, on voit à peu près moitié-moitié entre militaire/civil, avec une forte prédominance sur l'international, et la France qui passe à peu près à 17 %.

R&D AUTOFINANCÉS CONSOLIDÉS EN M€ ET EN % DU CHIFFRE D'AFFAIRES

Sur la R&D autofinancée, 250 millions d'euros, c'était encore un chiffre important, c'est un peu moins en pourcentage puisque le chiffre d'affaires a augmenté. On a les premiers effets de la baisse de l'effort sur le 6X puisque nous sommes en essai en vol et que le gros du développement est maintenant derrière nous, et il y a la montée du 10X.

Les résultats donc sur un chiffre d'affaires de 3 107 millions d'euros, en forte augmentation par rapport au premier semestre 2001, un résultat opérationnel de 175 millions d'euros, ce qui donne une marge opérationnelle de 5,6 %, un résultat financier de moins 11 millions, ce n'est pas facile d'avoir de bons résultats dans les placements aujourd'hui.

Thales, qui nous rapporte 149 millions d'euros sur le résultat, des impôts à déduire de 48 millions d'euros, ce qui nous donne un résultat net de 265 millions d'euros, soit une marge nette de 8,5 % en comparaison du 3,3 % de l'année dernière. On revient à moitié vers des chiffres des années précédentes, on n'y est pas encore tout à fait, mais ça va mieux que l'année dernière.

TRÉSORERIE CONSOLIDÉE DISPONIBLE

Une trésorerie à peu près constante, 3,5 milliards. On touche les acomptes des contrats exports, et puis on livre nos avions donc ce n'est pas un évènement significatif.

OBJECTIFS 2021

Les objectifs 2021 sont inchangés, donc une livraison de 25 Rafale et de 25 Falcon pour 2021, avec un chiffre d'affaires en hausse.

DIVISION DE LA VALEUR NOMINALE DE L'ACTION

La division de la valeur nominale, comme annoncé, s'est votée en Assemblée générale du 11 mai dernier. Nous allons diviser par dix la valeur de l'action Dassault Aviation. Nous avons donc décidé en Conseil d'administration que ces nouvelles actions seront livrées le 1^{er} octobre 2021 et donc à cette date, chaque actionnaire se verra remettre, en échange de chacune de ses actions actuelles d'une valeur nominale unitaire de 8 €, dix nouvelles actions d'une valeur nominale unitaire de 0,8 €.

Alors ne vous inquiétez pas, ce n'est pas la valeur de l'action d'aujourd'hui hein, pour ceux qui seraient inquiets, c'est simplement, ça ne se dit pas, mais c'est là c'est la valeur de base de l'action au sens initial du terme.

Voilà pour la conférence de presse en termes de présentation et je suis prêt à répondre aux questions qui nous ont été posées par e-mail avant. Donc Mathieu se fera le relais de ces questions.

QUESTIONS ET RÉPONSES

Mathieu Mougard (Mazars) : Première question de Frédéric Lert pour AéroBuzz, question sur l'Eurodrone. Y a-t-il une équipe qui travaille sur l'Eurodrone chez Dassault ? Si oui, combien de personnes ? Et par ailleurs quelle est votre opinion sur le choix du moteur de l'Eurodrone ?

Eric Trappier (Dassault Aviation) : Alors sur Eurodrone, oui, il y a une équipe qui travaille, il n'y a pas de doute, et depuis longtemps. Notre domaine a été très clairement identifié, ce sont les commandes de vol, premièrement. Et deuxièmement c'est l'architecture des communications et les communications avec Thales. Donc je n'ai pas le chiffre des gens qui travaillent dessus et même si je l'avais je ne le donnerais pas, parce que ceci n'est pas du domaine de la publication, mais il y a une équipe qui travaille.

Sur le moteur, je n'ai pas d'avis, c'est au maître d'œuvre de choisir le moteur conformément à son cahier des charges et en adéquation avec ce que le projet doit faire. Donc je sais qu'il y a deux moteurs en compétition. Voilà, donc je n'ai pas d'avis particulier sur le sujet.

Mathieu Mougard : Question de Véronique Guillermand, du Figaro, sur le SCAF. Quand le contrat de la phase 1B sera-t-il signé selon vous ? Quand entrera-t-il en vigueur ? Quel sera le budget ?

Eric Trappier : Dès qu'il sera signé, il entrera en vigueur assez rapidement. Ça, c'est assez facile à dire. Le contrat sera signé, on l'espère, dans les semaines qui viennent, mais nous sommes dans une négociation actuelle sur les termes du contrat avec la DGA, donc le mieux est de demander à la DGA.

Mathieu Mougard : Rafale export. Question de Thierry Dubois, Aviation Week, Dominique Perry, pour Flight, et Maurice Lièvre pour IDAéro. Comment expliquez-vous l'échec du Rafale en Suisse ? Pourrait-il y avoir une nouvelle chance pour le Rafale si le F35 était rejeté par votation ?

Eric Trappier : Alors, face au succès grandissant des exportations du Rafale, c'est vrai que la Suisse, c'est arrivé un petit peu en douche froide, c'est une déception, il faut le reconnaître. On est aussi surpris parce que les raisons annoncées sur le fait qu'un F35 coûte moins cher, sur 30 ans, qu'un Rafale, nous paraissent étonnantes. Et pour ce faire, les Suisses ont affiché le fait qu'ils baissaient le nombre d'heures de vol à évaluer par rapport aux autres candidats, donc en disant qu'un F35 n'a pas besoin de voler autant compte tenu de la simulation, on est un peu surpris par cette raison affichée, donc voilà, on est très surpris.

Ceci dit, un certain nombre de partis en Suisse avaient dit qu'ils présenteraient une initiative de recours si c'était le choix d'un avion américain. Donc je crois que c'est parti. Il va falloir attendre donc que ce choix soit confirmé un, par le Parlement suisse et deux, résiste à une initiative de vote populaire qui aura lieu avant la signature du contrat, donc on verra à ce moment-là, on est toujours prêts à vendre du Rafale à qui veut en acheter.

Mathieu Mougard : Question de Véronique Guillermand du Figaro. Quelle est votre réaction sur la taxe sur le kérosène voulue par la Commission européenne dans le cadre de son paquet climat ?

Eric Trappier : Écoutez, on est toujours un peu réservés, face à l'addition et l'accumulation de taxes, on en a déjà beaucoup un petit peu partout dans le monde, mais en tout cas en particulier en France. Donc l'Europe en rajoute. Bon, on peut comprendre la volonté de transformation de l'industrie et de la décarbonation générale, y compris des avions. Les avions vont quand même voler encore pendant longtemps avec du kérosène, indépendamment de nos travaux de recherche pour trouver des

alternatives, indépendamment du fait qu'on peut voler déjà avec des carburants de type SAFE, c'est-à-dire alternatifs, au moins 50 % et sûrement plus dans les années qui viennent.

Donc rajouter une taxe, si tout le monde est soumis à la taxe, il n'y a pas de problème parce que bon ça fera que les compagnies aériennes d'une part, et les propriétaires d'avions d'autre part, devront payer un peu plus cher leur plein de kérosène. Mais si par contre ils peuvent aller acheter du kérosène moins cher dans des pays non européens, ça paraît bizarre comme idée pour protéger le climat.

Mathieu Mougard : Thierry Dubois d'Aviation Week voudrait savoir si le Falcon 6X est toujours dans les temps pour une mise en service en 2022 ?

Eric Trappier : La réponse est oui.

Mathieu Mougard : Dominique Perry, Flight, pourquoi n'avez-vous pas décidé de concevoir le 10X avec une autonomie supérieure ou égale à celle du Global 7500 ?

Eric Trappier : Parce qu'on a fait des choix, comme toujours. Et les city pairs qu'on visait, qui sont quasiment presque tous les city pairs inimaginables quand on part d'une ville à une autre, nous permettaient, avec ce 7005, de faire le « job » entre guillemets.

Deuxièmement, on a misé sur la taille de la cabine, on a misé sur le confort du passager, et donc ces compromis ont conduit à cette performance de 7005, qui est une performance d'objectifs. On verra dans le développement si on fait mieux ou pas.

Mathieu Mougard : Thierry Dubois, Aviation Week. Après le déménagement prévu dans les prochaines semaines, la conception des Falcon aura-t-elle désormais entièrement lieu à Bordeaux Mérignac ?

Eric Trappier : Non, non, pas du tout. On a un bureau d'études qui est homogène entre civil et militaire, et on a une répartition du travail qui va se faire entre Saint-Cloud et Bordeaux Mérignac, selon des critères ABCD, c'est plutôt des métiers qui vont aller à Mérignac par rapport à d'autres qui vont rester ici, et donc la conception de nos Falcon, qu'ils soient 6X ou 10X, se partagera entre Saint-Cloud et Mérignac, de la même manière que la conception de nos avions militaires se partagera, ou le soutien en service de nos avions et le suivi en série de nos avions civils et militaires se partageront entre Saint-Cloud et Mérignac.

Ok. S'il n'y a plus de questions, merci à vous. Et puis à bientôt pour les résultats de fin 2021, qui seront annoncés en février 2022 à bientôt merci.