



# **Dassault Aviation – Résultats du 1er semestre 2023**

21 July 2023

<b>List of MAIN speakers</b>	<b>Company</b>	<b>Job title</b>
Éric TRAPPIER	Dassault Aviation	Président-Directeur Général

## **CONFÉRENCE DE PRESSE**

**Éric TRAPPIER**

*Président-Directeur Général*

Pour la clôture des comptes semestriels 2023. Comme d'habitude, on va d'abord vous montrer un petit film qui résume un petit peu les événements qui se sont passés depuis le premier janvier.

## **HIGHLIGHTS**

### **Voix off**

Le 29 décembre 2022, la direction générale de l'armement a pris livraison du Rafale B 359 à Mérignac. Cet événement marque la reprise des livraisons Rafale à la France après quatre années d'interruption.

Dassault Aviation a exposé son savoir-faire dual militaire et civil lors de l'édition 2023 du salon Aero India qui s'est tenu à Bangalore du 13 au 17 février. Ont été notamment exposés sur notre stand les versions Air et Marine du Rafale, un Falcon 8X et un tronçon avant de Falcon 2000 produit dans l'usine franco-indienne de Nagpur. L'Indian Air Force a pour sa part présenté le Rafale en vol.

Notre société a participé au salon IDEX, du 20 au 24 février 2023, à Abu Dhabi. Les Émirats arabes unis ont commandé 80 exemplaires du Rafale, notre avion de combat qui démontre chaque jour son efficacité sa polyvalence et sa fiabilité sur de nombreux théâtres d'opération. Il intègre sans cesse les retours d'expérience des armées et les dernières innovations afin de rester à la pointe de la technologie.

L'édition 2023 de la Course du Cœur a vu un nouveau succès pour l'équipe du groupe Dassault, arrivée en tête du classement pour la 3<sup>e</sup> année consécutive. Les 16 coureurs ont fait preuve d'un très bel esprit collectif sur les 750 km parcourus entre Paris et Les Arcs, en 4 jours et 4 nuits. Cet événement sportif est destiné à promouvoir le don d'organes.

Dassault Aviation figure pour la 3<sup>e</sup> année consécutive dans le classement Climat Leaders du Financial Times. Ce classement récompense les entreprises européennes ayant les meilleurs résultats en matière de trajectoire environnementale.

Les 70 ans de la Patrouille de France ont été fêtés les 20 et 21 mai sur la base aérienne 701 de Salon-de-Provence en présence de notre PDG. La monture de la Patrouille de France, le célèbre alphajet, fête pour sa part ses 50 ans de bons et loyaux services. Son premier vol avait eu lieu le 26 octobre 1973, à Istres, aux mains de Jean-Marie Saget.

La saga des Falcon fête cette année son 60<sup>e</sup> anniversaire. Le premier vol d'un Falcon, alors baptisé Mystere 20, a eu lieu le 4 mai 1963, à Mérignac. C'est le début d'une longue lignée d'avions d'affaires qui se perpétue avec l'entrée en service prochaine du Falcon 6X et le développement du 10X.

Depuis 1963, la société a livré plus de 2700 avions d'affaire, accumulant plus de 20 000 000 d'heures de vol.

Le salon EBACE s'est déroulé à Genève du 23 au 25 mai. La cabine grandeur nature du Falcon 10X était exposée sur notre stand. Les nombreux visiteurs se sont montrés très impressionnés par l'espace intérieur offert par ce nouvel avion ainsi que par la qualité des aménagements proposés. Ce salon était l'occasion de présenter à nos clients et à la presse le Falcon 6X, aligné sur le statique aux côtés du 8X et du 2000 LXS.

Dassault Aviation soutient depuis plus de 20 ans le tour aérien Rêve de Gosse. L'édition 2023 s'est déroulée sur une dizaine d'étapes, du 19 au 27 mai. Organisé par l'association Les chevaliers du ciel, cet événement permet à des enfants d'extraordinaires, cabossés par la vie en situation de handicap malade ou défavorisés, de voler aux côtés d'enfants dits ordinaires.

Dassault Aviation est la seule grande entreprise aéronautique française à figurer dans le premier palmarès 2023 des 200 sociétés leaders de l'innovation en France. Réalisé par le journal Les Échos et Statista, ce classement met à l'honneur les savoir-faire et les stratégies mises en œuvre par les entreprises tricolores les plus innovantes.

Quatrième entreprise préférée selon le cabinet d'étude suédois Universum, notre société maintient sa position parmi les employeurs les plus attractifs auprès des étudiants et jeunes diplômés français, tous secteurs confondus.

La 54<sup>e</sup> édition du Salon aéronautique et de l'espace du Bourget a remporté un immense succès professionnel et populaire, preuve de l'attractivité et de la vitalité du secteur.

Dès le premier jour, le président de la République, Emmanuel Macron, s'est longuement fait présenter les innovations de Dassault Aviation dans le domaine de la défense.

Il a également pu apprécier la visite des Falcon 6X et 10X.

La Première ministre, Élisabeth Borne, s'est notamment entretenue avec des salariés présents à l'Avion des Métiers. Plusieurs membres du gouvernement ont pu apprécier l'étendue de l'expertise et des savoir-faire de Dassault Aviation dans de multiples domaines.

Notre PDG a aussi présenté au ministre des Armées, Sébastien Lecornu, nos innovations et solutions au service des forces.

Un grand nombre de délégations militaires et de clients civils ont parcouru notre statique ainsi que notre stand, très innovant, qui a été particulièrement apprécié des visiteurs venus en masse.

Durant le salon, Bernard Charlès, PDG de Dassault Systèmes, et Éric Trappier ont annoncé le lancement d'un Cloud Souverain. Basé sur la plateforme 3D Expérience, ce cloud vise à assurer aux grands programmes de défense le plus haut niveau de sécurité de souveraineté.

### **Éric TRAPPIER**

*Président-Directeur Général*

La capacité, maintenant, du futur, c'est de maîtriser ces données. Maîtriser ces données, c'est de bien les identifier, savoir ce qu'on veut en faire et pour ce faire il faut les structurer, les stocker, les structurer et les stocker pour pouvoir les utiliser, ça s'appelle le Cloud. C'est le cloud physique où on va stocker ces données-là. Ça, on le fera chez nous, Dassault Aviation. Et c'est aussi la manière dont on pourra utiliser ce cloud avec d'autres et c'est tout l'objet de ce programme d'être capable de se

dire qu'on dépendra d'outils qui sont d'abord des outils du groupe et deux, qui sont des outils français, et donc européens.

#### **Voix off**

Lors de cette 54<sup>e</sup> édition, le Rafale a démontré quotidiennement ses qualités de vol aux mains du capitaine de l'Armée de l'air, Bernard Butin dit « Bubu ».

#### **Éric TRAPPIER**

*Président-Directeur Général*

Alors, le Rafale poursuit sa longue mutation. Il s'adapte aux besoins opérationnels par ce qu'on appelle le retour d'expérience, qui est pris en compte par nos sociétés qui bâtissent des standards successifs, itératifs et qui fait qu'aujourd'hui nous travaillons sur le standard F4. L'avion est opérationnel au standard F3, mais nous commençons déjà à préparer le standard F5 pour les années 2030-2040. Et donc, ce sera bien ce Rafale F5, avec très certainement des développements de drones de combat aussi à ses côtés, pour renforcer les capacités de l'armée aérienne.

#### **Voix off**

Le Rafale, qui a également été présenté à de nombreuses délégations étrangères tout au long de la semaine.

Elles ont pu découvrir les multiples innovations exposées dans l'espace service client du soutien militaire.

Un tout nouveau simulateur de combat collaboratif a permis de démontrer l'expertise de Dassault Aviation dans ce domaine.

C'est lors de la visite du ministre des Armées qu'a été officialisée la création d'une chaire d'enseignement et de recherche avec l'Institut Polytechnique de Paris. Dédiée à l'architecture des systèmes complexes, elle réunit, autour de Dassault Aviation, les sociétés Dassault Systèmes, Naval Group et Nexter, ainsi que l'agence de l'innovation de défense (AID). [inaudible : 08:17]

Tout comme le Rafale, le Falcon 6X a démontré ses qualités de vol. Un exemplaire de notre nouvel avion était aussi présenté sur notre statique aux côtés du Falcon 2000, du Falcon 8X et d'une maquette échelle un de la cabine du Falcon 10X.

Dans le cadre de son plan d'embauche d'un millier de salariés pour l'année 2023, Dassault Aviation a activement participé à l'Avion des Métiers et a reçu de nombreux jeunes sur son espace recrutement.

La société était aussi présente au Paris SERLABO, espace de découverte dédié à la décarbonation du secteur, où nos spécialistes expliquaient l'optimisation des trajectoires, avec Falcon Waze, et l'utilisation de la réalité augmentée sur nos chaînes de production.

Ce salon a été l'occasion de communiquer sur l'utilisation des carburants alternatifs durables (les SAF), solutions choisies par Dassault Aviation pour réduire considérablement l'empreinte carbone de nos avions.

#### **Éric TRAPPIER**

*Président-Directeur Général*

Nous mettons aussi en valeur le fait que ces Falcon volent déjà avec du carburant alternatif. 30 %, c'est ce qu'on trouve sur le marché. Ils peuvent aller jusqu'à 50%. Et nous travaillons par exemple avec

l'arrivée du 10X à faire 100% de fuel alternatif. Ce qui fait que nous sommes totalement engagés dans la décarbonation et dans les objectifs du 0 net carbone en 2050.

### **Voix off**

Début juillet, l'Inde a annoncé la sélection du Rafale Marine pour équiper l'Indian Navy, une décision qui intervient à l'issue d'une campagne d'essais concluante, dans le cadre d'une consultation internationale lancée par les autorités indiennes. Le Rafale Marine a démontré qu'il répond aux besoins opérationnels de l'Indian Navy et qu'il est adapté aux spécificités de son porte-avions. À terme, 26 Rafale Marine rejoindront les 36 Rafale qui donnent déjà entière satisfaction à l'Indian Air Force. Ce nouveau succès confirme l'excellence et la polyvalence de notre avion de combat.

## **CONTEXTE**

### **Éric TRAPPIER**

*Président-Directeur Général*

Et on va passer aux résultats. D'abord, donc, le contexte. Toujours le même : un contexte toujours de guerre aux portes de l'Union européenne, en Ukraine, face à la Russie.

Une transition énergétique toujours aussi importante avec son volet désagréable qui est l'Aviation Bashing, mais, dont le salon du Bourget, d'ailleurs, est une bonne réponse.

Et la Supply Chain qui a toujours un certain nombre de difficultés entre les problématiques d'embauche et les sujets de capacité à fournir, faire face aussi à l'inflation, la dérive des prix de l'énergie et cetera, qui créent, quand même, un certain désordre dans les livraisons.

## **ÉVÉNEMENTS POST CLÔTURE (1/2)**

L'événement post clôture, ça vous a été rappelé. Donc, l'annonce par l'Inde de l'acquisition et donc d'une négociation à venir sur 26 avions pour l'Indian Navy. Ce contrat se fera de gouvernement à gouvernement, comme ça avait été le cas pour l'armée de l'air indienne. Donc c'est une grande satisfaction pour la société, pour nos partenaires Thales, Safran et l'ensemble des 500 entreprises qui contribuent à fabriquer le Rafale sur ces sujets de Rafale Marine.

## **ÉVÉNEMENTS POST CLÔTURE (2/2)**

Loi de programmation militaire aussi. On se réjouit qu'une loi de programmation militaire ait été votée. Vous savez que, s'il n'y avait pas de loi de programmation militaire, on n'aurait pas un plan qui peut partir de 2024 jusqu'à 2030. Tout le monde a bien vu que, en 2027, il y aurait un événement qui fait que ça peut remettre en cause un certain nombre de choses mais, en tous cas, il était important d'avoir cette loi de programmation militaire telle qu'elle a été faite, avec 413 milliards d'euros, en comprenant les 13 des recettes exceptionnelles à gagner.

Nous sommes tout à fait dans cette logique de la loi de programmation militaire, avec des objectifs de finaliser la commande de la 5T pour avoir aussi des Rafale pour l'armée de l'Air. Le chiffre a été dit de 137 en 2030, qui se rajoutent aux 41 de la Marine nationale. Donc là, on livre les Rafale de la 4<sup>e</sup> tranche - 2<sup>e</sup> partie et on commencera à livrer les avions de la 5<sup>e</sup> tranche qui auront été commandés.

Les développements, qui se poursuivent avec le standard F4, la préparation du standard F5, avec des travaux à venir sur les drones de combat.

Le début du SCAF avec le début du plateau qui a été installé ici, à Saint-Cloud, et où nous ont rejoint des ingénieurs des équipes allemandes et espagnoles, dans lequel nous préparons donc ce démonstrateur d'avions de combat. Nous sommes dans la phase 1B. Il faudra une phase 2 à contractualiser avant d'arriver à un vol, autour de 2029.

Nous travaillons aussi à livrer les rétrofit d'ATL2, patrouilles maritimes, au standard 6. Nous travaillons sur des avions de surveillance maritime avec, dans cette loi de programmation, 12 avions sont prévus d'être livrés : 7 en tranche ferme et 5 en tranche conditionnelle.

Et le contrat Albatros avec des 8X pour la guerre électronique. Tout ça est donc clairement identifié dans la loi de programmation militaire.

### **SALON INTERNATIONAL DE L'AÉRONAUTIQUE ET DE L'ESPACE**

Le salon, juste un mot supplémentaire pour vous dire que ça a vraiment été un succès : succès du Rafale, bien sûr. On a eu toutes nos délégations. Tous les utilisateurs de Falcon de par le monde se sont rendus au salon du Bourget et ont renforcé la volonté de rencontrer les autorités françaises et de nous rencontrer. Beaucoup de délégations qui ne sont pas encore équipées de Rafale, qu'on a pu rencontrer.

Un fort attrait pour nos avions Falcon, avec en particulier un attrait tout à fait nouveau pour le 6X, puisque le 6X étant en vol, étant aussi au sol, on peut non seulement le voir en vol mais le voir à l'intérieur avec son arrangement intérieur.

La maquette du 10X, qui continue à plaire. Tout ça nous donne les éléments pour préparer le futur. Et le salon du Bourget était vraiment l'occasion de pouvoir en parler.

Un point particulier, pendant le salon du Bourget, c'est la décarbonation. Comme vous l'avez vu dans le film, sur les SAF, pour bien montrer que l'aviation d'affaires est devant l'aviation commerciale en ce qui concerne les SAF, puisque nous utilisons déjà une grande partie des carburants avec ce carburant alternatif.

Des opérations de recrutement très spécialisées puisque nous avons besoin de recruter. On en parlera un petit peu après. Et c'était l'occasion, à partir de l'Avion des Métiers, mis en place par le GIFAS, de flécher les jeunes pour qu'ils viennent rejoindre Dassault. On avait un petit bureau de recrutement à côté de notre stand. On a obtenu à peu près 500 candidatures et donc on est en train de les matérialiser pour nous aider à recruter dans ce contexte de fortes tensions sur l'emploi.

### **RAFALE – 1er semestre 2023**

Activité et programmes. Je vais aller assez rapidement.

Sur la Grèce : on a livré deux avions neufs dans le cadre du contrat grec et quatre avions d'occasion, qui sont les avions qui viennent de l'armée de l'Air française, qu'on a transformés pour être au même niveau que les avions neufs.

On a aussi poursuivi nos prospections et on a donc des discussions dans certains pays, l'une d'elle est en train de se concrétiser. C'est les 26 pour la Marine indienne. Pour la France, on a livré deux Rafale et on continue les développements de nos standards.

### **SYSTÈME DE COMBAT AÉRIEN FUTUR (SCAF)**

Sur l'avion du futur, le NGF, comme je vous l'ai dit, on a un plateau physique installé à Saint-Cloud. Donc, on a démarré en particulier par la mise en place des outils communs qui nous permettront de travailler en équipe intégrée, et deux, le début de ces études est en train de se faire. Je vous rappelle que ça poursuit les études qu'on avait déjà commencées dans la phase 1A.

### **AVIONS DE MISSION**

Les avions de mission. Là aussi j'en ai parlé. Donc, le programme se déroule normalement pour l'avion de surveillance maritime, l'avion de guerre électronique Archange.

Sur les livraisons, on a livré le 7<sup>e</sup> avion pour l'Atlantique 2, modernisé, et on travaille, comme je l'avais dit en mars dernier, à un projet d'avion de patrouille maritime du futur à partir d'un Falcon 10X.

Sur l'export : sur les Falcon, on a livré le premier avion des quatre avions commandés l'année dernière pour la Corée, des avions de guerre électronique.

### **CONTEXTE FALCON**

Donc sur le contexte Falcon, je vous avais dit que fin 2022, ça c'était un petit peu ralenti. Une très bonne année 2022 au niveau des ventes, avec 64 prises de commandes. On a maintenant, ça ralentit un petit peu en début d'année, on a donc une prise de commande de 12 avions pour ce premier semestre. Pendant le temps, on a livré neuf avions, dans ce premier semestre 2023.

Sur le Falcon 6X, j'en dirai un mot. Le point numéro un, c'est : on est en attente de certification. Ça devrait se faire dans l'été. Nous poursuivons le développement du Falcon 10X et nous continuons l'amélioration des Falcon en service, par exemple, en ayant validé un nouveau code PIT IZ 4 (IZI four) pour proposer déjà sur 7X et 8X.

On a aussi des modules nouveaux d'aménagement de nos Falcon, qu'on a mis en place aussi, et qui est proposé sur le Falcon 6X et qui sera proposé sur le Falcon 10X.

### **AVIATION BASHING ET TAXONOMIE**

Sur le Bashing, dont je vous ai parlé tout à l'heure, je rappelle et je souhaite le redire et vous m'entendrez le reredire, deux pourcent des émissions de CO<sub>2</sub> mondiales pour l'aviation mondiale, deux pourcent de ces deux pour cent pour l'aviation d'affaires. Donc ça fait zéro zéro quatre pourcent des émissions mondiales de CO<sub>2</sub>. C'est de ça dont on parle.

Nous sommes engagés, comme je l'ai dit dans le petit film, à la neutralité carbone pour 2050, compte tenu des obligations que nous avons tous pris.

Je rappelle aussi qu'une année d'utilisation de tous nos Falcon en vol (autour de 2000 Falcon en vol), en service, ça équivaut à 24 heures de flux mondial de streaming vidéo. Ça équivaut à cinq heures de

trafic mondial de camions ou deux jours et demi de fonctionnement des centrales thermiques de nos voisins allemands. Donc, c'est pour remettre en perspective la place de ce que coûte en émission carbone l'aviation d'affaires.

En parallèle, ça nous empêche pas d'avoir travaillé et c'est pour ça que on est un petit peu surpris que l'aviation d'affaires ait été exclue de la taxonomie verte définie à Bruxelles, qui n'a pris en compte que l'aviation commerciale, alors même que nous avons déjà engagé la décarbonation du secteur puisque nous utilisons des SAF. C'est pas simplement nous. C'est aussi l'ensemble de l'aviation d'affaires dans le monde. Donc nos grands concurrents en Amérique, qu'ils soient au Canada, aux États-Unis ou au Brésil, font de même. Ils vont assez rapidement dans le domaine. Ils vont fabriquer des SAF. En Europe, on s'organise. En France aussi. On a eu des réunions avec le président de la République pour développer des filières de SAF et donc on utilise déjà nos SAF en interne Dassault. Et donc on est totalement engagé dans cette décarbonation. Ce qui fait qu'on est, vu de notre fenêtre, dans l'esprit de la taxonomie verte et on ne comprend donc pas que l'Europe nous en exclu. Et donc, on fera très certainement, on préparera des recours juridiques pour comprendre pourquoi on n'est pas pris en compte dans cette taxonomie. Ça ne nous gêne pas nous directement, Dassault Aviation, mais ça peut handicaper certains de nos sous-traitants, principalement les PME en France.

De manière générale, d'ailleurs, si je peux comparer de ce que je vois entre les États-Unis et la France, les États-Unis vont vite dans la décarbonation par des systèmes d'« incentive », comme on dit, d'incitation, et l'Europe y va en hyper réglementant. Donc, c'est quelque chose que nous dénonçons car on voit pas l'efficacité dans cette hyper réglementation et c'est quelque chose qui n'est pas simplement limité à l'industrie de l'aéronautique. Il y a aussi d'autres industries qui sont très touchées par cette hyper réglementation. Et je tiens à dire que nous étions tous très, très contents d'entendre le président dire qu'il avait suffisamment de régulation et qu'il fallait maintenant penser à être un petit peu plus efficace et pragmatique, plutôt que de continuer à faire des textes et des normes.

#### **FALCON : 4 LEVIERS POUR LA DÉCARBONATION DE L'AVIATION D'AFFAIRES**

Sur les SAF, j'en ai parlé. On continue à travailler en recherche et technologie dans le cadre du CORAC, dans le cadre de nos entreprises, sur des formules aérodynamiques. En réalité, on travaille sur les voilures. C'est ça qui fait que la formule aérodynamique d'un avion futur pourrait être améliorée pour moins consommer. On travaille avec les motoristes, et ils travaillent eux-mêmes sur des moteurs qui permettraient une plus forte sobriété, donc, de consommer moins. Donc, si on a des SAF et qu'on consomme moins, on est sur la trajectoire.

En parlant de trajectoire, on a aussi cette optimisation des trajectoires aériennes, qui donne le choix au client utilisateur, au pilote, de faire des trajectoires peu consommatrices ou, s'il est pressé, de faire des trajectoires très différentes, donc de lui donner la liberté de choisir de plus ou moins consommer de kérosène et de plus ou moins mettre de carburant alternatif. C'est à son choix. Et on a aussi... On s'est engagé dans des programmes d'achat de forêts, pour reforester, faire de la reforestation, et être capable de travailler à stopper les émissions de CO<sub>2</sub>.

#### **FALCON 6X**

Sur le 6X, je l'ai dit, on attend la certification. C'est maintenant une affaire de jours. On espère dans l'été. Il y a toujours une dernière minute avant de signer tout un tas de papiers à étudier, qu'on doit livrer, qu'on étudie et cetera. Et donc, c'est le moment le plus crucial sur ce timing qu'on attend depuis déjà un certain nombre de semaines. En parallèle, on a une montée en cadence industrielle sur le 6X et dès que la certification aura été prononcée, dans la foulée, on aura l'entrée en service de cet avion et des livraisons au premier client et un avion de démonstration qui permettra, à nos futurs clients, de venir évaluer en vol le 6X, ce qui ne manquera pas de booster les ventes du 6X.

### **FALCON 10X**

Falcon 10X, on continue. On est très attentif au développement du moteur. C'est un moteur qui, de base, existe, qui équipe Gulf Stream, mais qu'on adapte à notre avion 10X avec un petit peu plus de poussée et, donc, on suit ce complément de développement avec la plus grande attention et les résultats sont bons. Et donc, on est très confiant sur ce moteur, ce qui est déjà très important pour un avion surtout compte tenu de ce qu'on a pu voir dans le passé. On travaille à la cabine, à cette modularité de la cabine et à cette nouvelle taille qui nous permet d'imaginer beaucoup de choses.

Deuxième sujet technologique qui était important, c'est les voilures en carbone et on est, là aussi, tout à fait sur le trait pour le développement de ces voilures en carbone et pour la production de ces voilures, les premières voilures des avions de série (vous voyez une photo-là), qui sont sortis des panneaux de Biarritz et qui sont maintenant à Martignas, avant d'aller à Mérignac

### **RESSOURCES HUMAINES**

Ressources humaines. C'est un sujet important puisque, vous l'avez vu l'année dernière on a beaucoup recruté. Cette année, nous recrutons encore beaucoup : 1400 embauches pour le groupe dont 1000 en France. Ce qui est quand même un recrutement important. C'est pas si simple. On les trouve. Nous, Dassault, on est quand même assez attractifs, mais on les trouve pas assez rapidement, donc on court après ces recrutements. Ça va du compagnon jusqu'à l'ingénieur, et la charge de travail chez Dassault aujourd'hui est forte, aussi bien en série, avec le ramp-up, qu'au bureau d'études, et dans tous les services ad hoc qui font fonctionner nos avions.

Partage de la valeur en France. Juste un mot pour rappeler que, dans ce débat qu'on a pu voir en début d'année et l'accord qu'il y a eu entre les syndicats et le Medef en début d'année, nous, chez Dassault Aviation, on a toujours cet intéressement, cette participation, qui coïncide pour 2023 à peu près à quatre mois de salaire. Donc, on est tout à fait dans la bonne logique et même tout en haut du partage de la valeur.

On a aussi signé des accords avec les organisations syndicales cette année, pour les salaires. Donc on a joué le jeu de l'augmentation salariale, même si de temps en temps certains nous disent attention de ne pas [inaudible : 26:15] l'inflation en augmentant trop les salaires. En tout cas, on l'a fait parce que l'inflation était forte, avec donc une moyenne d'augmentation de 6,2 %. Cet accord a été signé par CGC, CFDT et UNSA.

Quelques accords aussi sur le handicap, qui permettent d'améliorer les situations de certains futurs salariés.

Nous avons un gros sujet qui est le déploiement de la nouvelle classification de la branche métallurgie. Donc, vous savez qu'elle devra être opérationnelle pour toutes les sociétés de la métallurgie, de la branche, dès le 1<sup>er</sup> janvier 2024, que ce soit les grandes entreprises ou les petites. C'est un gros sujet puisqu'il faut requalifier chaque emploi et remettre chaque salarié dans chaque case de chaque emploi. Donc, c'est un gros travail. C'est en cours et on est assez confiant sur la tenue des délais, sachant qu'on discute au niveau aussi des syndicats pour avoir l'accord sur la méthodologie et sur la labellisation de ces emplois.

### **PRISES DE COMMANDES, CHIFFRE D'AFFAIRES ET CARNET DE COMMANDES**

Résultats proprement dit. Donc, prise de commande 1,7 milliard lors de ce premier semestre, principalement avec 12 Falcon mais aussi des compléments dans le domaine de l'export, qui sont liés aux révisions de prix, compte tenu de l'inflation.

Un chiffre d'affaires de 2,3 milliards. Livraison donc des neuf Falcon dont je vous ai parlés, des deux Rafale Export 9, des deux Rafale France et de quatre Rafale d'occasion, issus de l'armée de l'Air française. Ce qui fait, en chiffre d'affaires, trois bon tiers, on va dire comme ça. Toujours un tiers principal sur l'export, un petit tiers sur la défense France et un bon tiers aussi pour les Falcon.

Un carnet de commandes qui maintenant est à 34,4 milliards et ceci, bien entendu, est sans les 26 avions prévus pour la Marine indienne. Quand le contrat sera rentré, il s'ajoutera. C'est sans aussi les avions indonésiens. On attend le T0, en tout cas le premier paiement, pour 18 avions parmi les 36 qui doivent arriver avant la fin de l'année. Et on attend, bien sûr, la prise de commande des 42 avions pour la France. Donc, un carnet de commandes qui devrait, en toute logique, augmenter avant la fin de l'année.

### **COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ AJUSTÉ**

Les résultats en tant que tels. Donc un chiffre d'affaires de 2 milliards 295 millions d'euros. Un résultat opérationnel de 151 millions d'euros, ce qui fait une marge opérationnelle de 6,6 %. Un résultat financier de 110 millions, en nette augmentation car on a placé notre trésorerie et qu'il est plus facile de trouver des placements, maintenant, qui rapportent un peu d'argent, contrairement à avant. L'équivalence de Thales, donc avec les autres sociétés mais c'est surtout Thalès, de 210 millions.

Des impôts de 66 millions, ce qui fait un résultat net de 405 millions d'euros, soit une marge nette de 17,6 %. On a toujours le même niveau d'autofinancement. Ça fait un pourcentage un peu plus élevé compte tenu du fait qu'on a un chiffre d'affaires un peu plus bas, ce qui fait 10,8 % pour l'autofinancement. On a toujours le 10X et du 6X toujours en développement et on est dans le gras du sujet en ce qui concerne le 10X.

Voilà ce que je voulais vous dire pour ces résultats et j'attends maintenant vos questions pour me faire un grand plaisir d'y répondre.

### **QUESTIONS ET REPONSES**

**Nicholas Awehr [ph 00:30:20] (Frankfurter Allgemeine Zeitung) :** Merci beaucoup, monsieur Trappier. Nicholas Awehr [ph 00:30:20] de la Frankfurter Allgemeine Zeitung. Une question sur la décision de Berlin, le refus en fait de l'exportation de [inaudible: 30:28] en Arabie Saoudite. Cette décision

surprend-elle vous ? Est-elle compréhensible ? De quelle manière est-ce que ça vous inquiète davantage plus pour les chances d'exportation du Next Génération Fighter, du SCAF, un jour. Merci.

**Éric Trappier (Dassault Aviation) :** Oui, c'est une des décisions souveraines d'un pays qui s'appelle l'Allemagne, donc j'ai pas à commenter sinon je vais encore générer des remarques dans l'ensemble des colonnes de vos journaux. Donc, ça les regarde et le processus d'exportation est lié à chaque pays. C'est chaque Member State qui décide de l'exportation et c'est très bien comme ça. Maintenant, oui, ça m'inquiète. Ça m'inquiète et on l'a dit, et la France l'a dit. Nous avons un modèle de développement des avions de combat, et de vente des avions de combat, qui, bien sûr, privilégie aujourd'hui la France. Donc, si demain il y a de la coopération, nous privilégieront des pays qui sont en coopération pour développer, mais nous pensons qu'il n'y a pas de capacité économique dans de tels programmes s'il n'y a pas de l'export. Donc, c'est un sujet qui reste un sujet d'inquiétude pour nous. Je pense que ces sujets-là devront être traités au niveau politique.

**Thierry Grand (Le Point) :** Thierry Grand. Le Point. Est-ce que la récente intention de commande indienne va vous amener à augmenter la production de Rafale ?

**Éric Trappier (Dassault Aviation) :** La réponse est oui, par principe. Nous avons anticipé malgré tout. Donc on est... Comme je vous l'ai dit, on vient d'une cadence inférieure à un et on va vers une cadence trois. On est en cours. Nos usines de pièces primaires sont déjà à cadence trois pour justement être capable de faire face à ces nouvelles commandes que nous souhaitons et que nous anticipions. Donc quelque part, oui, ça va augmenter les cadences de fabrication, non seulement le Rafale pour l'Inde, mais aussi le Rafale pour l'Indonésie, puisqu'on attend la concrétisation de la mise en vigueur des contrats pour 36 avions indonésiens - dans les jours qui viennent pour 18 et dans les mois qui viennent pour les 18 supplémentaires.

**Thierry Dubois (Aviation Week) :** Thierry Dubois, pour Aviation Week. J'aurais 3 questions qui concernent les Falcon, s'il vous plaît. Sur les SAF, vous dites que l'aviation d'affaires est devant l'aviation commerciale. Est-ce que vous pouvez quantifier ? Toujours sur les SAF : est-ce que les clients des Falcon sont prêts à payer davantage ? Est-ce qu'ils l'ont déjà démontré ? Et puis sur la Supply Chain, vous disiez qu'il y a pas mal de problèmes dans les embauches, dans les matériaux... les matières premières, pardon, et que tout ça crée un certain désordre dans la livraison. Est-ce que ça se traduit, ce désordre, jusque dans la livraison au client ? Merci.

**Éric Trappier (Dassault Aviation) :** Alors, sur les SAF, pourquoi je dis : « L'aviation d'affaires passe devant. » ? C'est parce que l'aviation d'affaires – et on en est un témoin avec nous, en interne, par exemple - on utilise déjà 30 %. J'ai rendu obligatoire l'utilisation de 30 % de SAF pour nos Falcon qui volent en interne. Ensuite, nos clients sont libres mais on sait qu'ils sont soucieux d'utiliser des carburants alternatifs, donc ils le font. J'ai pas de statistiques parce que, contrairement à l'aviation commerciale, nous ne collectons pas ce type d'information de manière systématique. Et pourquoi je dis que ça passe devant l'aviation commerciale ? C'est que l'aviation commerciale, aujourd'hui, a petit à petit une obligation de la part de Bruxelles mais qui est bien plus petite. C'est, si je me trompe pas, 10 %. Donc, on voit bien que nous, on avance très rapidement. Pourquoi ? Eh bien, parce que nos clients Falcon, pour répondre à votre 2e question, sont prêts à payer un peu plus cher le kérosène, ou du moins le fioul alternatif, le blend à 30 %, dans un souci d'aller de l'avant sur la décarbonation. Ils savent que c'est la solution pour être capable de... Et on a tenu des discussions dans nos groupements, je dirais Aviation d'affaires, avec nos amis américains principalement. Et tout le monde est sur la même longueur d'onde. Donc, on est très confiant sur le fait que dès lors que ces SAF existent dans les aéroports - et ça c'est bien le sujet, c'est de les produire en bon volume - mais l'aviation d'affaires, c'est un tout petit volume. Je vous rappelle ce que j'ai dit en en début de de présentation. Ces petits

volumes seront servis pour l'aviation d'affaires sans problème. Vous allez au Bourget, vous pouvez vous servir de ce blend à 30 %. Il y a un certain nombre d'aéroports aux États-Unis, par exemple, quand je dis qu'on l'utilise dans la société, on l'utilise aussi à Little Rock. On fait voler nos avions avant de les livrer à nos clients. On a trouvé le fournisseur de SAF et on met aussi 30 % de SAF dans les avions qu'on livre à nos clients ou qui font leur vol d'essai avant livraison. Donc, on est tout à fait confiant sur le fait que nos clients qui, en particulier ici en Europe, qui sont toujours très soucieux de travailler sur cette décarbonation, vont utiliser des SAF de manière importante. Donc voilà. Sur la Supply Chain, la réponse est oui, ça met sous pression nos producteurs. Et donc, pour l'instant, on a quelques retards mais on a surtout beaucoup de gymnastique. C'est-à-dire que chaque fois qu'il manque une pièce, il faut continuer la chaîne avec des pièces manquantes et donc arriver à faire la gymnastique pour se retrouver à peu près à l'heure, à la fin, pour nos clients. Nos clients comprennent bien, hein. On est dans le monde Falcon. Ils comprennent bien tous ces soucis et on arrive à discuter avec eux suffisamment pour que, chaque fois qu'il y a un petit retard, ça se fasse dans la bonne humeur.

**Vincent Lamigeon (Challenges) :** Bonsoir. Vincent Lamigeon. Challenges. Deux petites questions : la première porte sur les créneaux de livraison disponibles pour le Rafale. Quand seront les premiers créneaux de livraison disponibles ? Parce que, j'imagine, vous avez un peu anticipé la commande française à venir, que vous lui avez réservé quelques créneaux. Donc, est-ce que c'est 2028, 2029 ? Et 2<sup>e</sup> question : on lit, ces derniers jours, que, quelque part, Dassault est en train de préparer une espèce de gros plan B pour le SCAF avec d'un côté le Rafale F 5, un successeur du Neuron, un projet de Cloud avec Dassault Systèmes. Certains y voient, quelque part, un embryon de plan B pour le SCAF. Je voulais savoir si c'était bien le plan. Merci beaucoup.

**Éric Trappier (Dassault Aviation) :** Pour les cadences, on n'a pas, comme les Falcon, à anticiper les commandes. On lance les avions quand on a commande. Les Falcon, on anticipe parce qu'on se dit : « Tiens, dans deux ans, on aura tant de commandes et cetera, et cetera ». Un exercice toujours un peu compliqué mais, pour le Rafale, on prend les contrats en fonction de nos capacités. Donc on dit : « Voilà, on va monter à cadence 3 ». On peut peut-être monter au-dessus de cadence 3. Alors, c'est pas simple. Des problèmes de main-d'œuvre, des problèmes de sous-traitants et cetera mais enfin c'est ça la théorie. Et donc, quand on signe un nouveau contrat, on dit voilà quand est-ce qu'on peut les livrer. Grosso modo, vous le savez, c'est 38 mois. À partir d'un T0 de contrat, au bout de 38 mois on livre le premier avion puis après on en livre un par mois à peu près. hein voilà. Donc, on est dans cette capacité-là. Donc, par exemple, les 26 indiens, s'ils sont en vigueur en début 2024, ça veut dire qu'on les livrera à fin 2027, grosso modo. Voilà, on y arrive encore. Après, si d'un seul coup, il y a tellement de contrats à venir, effectivement, on commencera un petit peu à tirer la langue. Ceci dit, c'est quand même des problèmes de riches. Sur plan B, d'abord certains ont toujours dit qu'il fallait jamais avoir de plan B. Vous savez que j'ai toujours dit qu'il fallait avoir un plan B. Là on n'est pas dans un plan B. On est maintenant dans un plan A qui est de développer un standard F 5 pour le Rafale pour les années, grosso modo, autour de 2035 (je le fais à la louche) avec peut-être un drone de combat en parallèle. 2035. On fait ce... Voilà et ceci n'est pas en lieu et place du SCAF. Le SCAF continue son trajet. Il est d'abord dans une phase de démonstration. Donc, on est dans la technologie pour voir ce qu'on sera capable de faire. Cette démonstration nous amène à un vol, en ce qui concerne l'avion, en 2029. Si tout se passe bien, c'est-à-dire que si on arrive à signer rapidement une phase 2 de contrat, puisqu'on est que dans la phase 1B. Donc, si tout s'enchaîne bien, on sera en 2029. Et puis après faut quand même que nos autorités - je parle des 3 pays - s'entendent pour lancer un programme. Ça c'est encore autre chose. C'est un développement et puis et cetera, et cetera. Voilà donc ça, ça viendra après et vous savez ce que je dis toujours, je dis toujours : « C'est pas avant 2045 ». Alors certains sont précis, ils disent 2044. Au début, c'était 2040. Quand j'étais fâché, je disais 2050. Bon, ça doit être à

peu près autour de 2045. Donc, en 2035, on a non pas un plan B, mais un plan A à base de Rafale et puis il y a le SCAF pour après.

**Helen Chachaty (Aviation Week) :** Helen Chachaty. Aviation Week. Est-ce que vous pourriez nous en dire un petit peu plus sur le lancement des études d'architecture pour le Falcon 10X adapté à la PATMAR et sur le calendrier général que vous avez sur ce programme, en tout cas sur ce projet ?

**Éric Trappier (Dassault Aviation) :** Alors, on est au début des travaux. On a un contrat de la DGA pour étudier. C'est d'ailleurs pour proposer un projet et donc on est en plein dans ces travaux-là. On a quelques mois devant nous, hein, à peu près encore six mois, Jean-Marc... Six bons mois avant de rendre notre copie. Il y a une copie parallèle qui est faite par Airbus puisqu'on est mis en compétition. À l'issue de cette copie, on verra quelle sera la phase d'après. Après, les marins, eux, leur sujet, c'est d'être capables de remplacer la TL 2 à une certaine date mais je les laisse communiquer là-dessus. C'est pas à moi à dire quand est-ce qu'ils veulent remplacer leurs ATL 2. Pour l'instant, on livre d'ailleurs encore des ATL 2 modernisés. Mais enfin, c'est un avion qui a un certain âge et avec des moteurs qui ont un certain âge et donc il faut se préparer à, quand même, pas trop traîner pour être capable de remplacer ces ATL 2. Et je rappelle que la PATMAR, c'est clé pour nous, les Français, en général, puisque c'est la protection de la DSNLE et la protection de la flotte, et c'est même utilisé, vous voyez les ATL 2, dans certaines opérations, y compris en ce moment.

**Orateur 1 :** Quatre petites questions. Vous parlez de Cloud Souverain.

**Éric Trappier (Dassault Aviation) :** J'ai pas répondu. C'est exact.

**Orateur 1 :** Est-ce que ça veut dire que vous ne croyez plus du tout à une coopération sur ce domaine et que vous préférez faire ça tout seul ? Deuxième question : sur le Bashing Aviation. Est-ce que vous trouvez pas que la profession est quand même un petit peu molle comme réaction parce que, tous les soirs, Antenne 2 diffuse, dans son climat météo, un vrai Bashing souvent contre l'aviation. Je pense que la défense de la coopération de l'aéronautique consisterait à porter une plainte, puisque c'est quand même l'Antenne 2, c'est la chaîne nationale, tout de même. Donc démolir l'industrie aéronautique sur la chaîne nationale, ça paraît un peu bizarre. Maintenant, troisième question un peu plus légère. Vous annoncez que des bonnes nouvelles. Est-ce que vous allez pas finir par en avancer une mauvaise pour faire baisser la bourse ? Les petits actionnaires ne sont plus en mesure d'investir. L'action est trop haute. Enfin, ma dernière question, c'est sur le recrutement. J'ai vu beaucoup de personnel féminin sur vos photos. Est-ce que vous avez pas un peu trahi le message qu'avait laissé le père fondateur, Marcel Dassault, qui lui ne se cachait pas de préférer les femmes aux fourneaux plutôt qu'aux bureaux ? Alors, je ne sais pas en ce moment, vous avez peut-être découvert des facultés particulières au personnel féminin pour les embaucher ou alors est-ce que c'est pas la défaillance des masculins, qui sont mobilisés maintenant sur le front de la décarbonation, tous là. Alors, parce que, après c'est peut-être que « faute de merle, on mange des grives ». Vous avez choisi.

**Éric Trappier (Dassault Aviation) :** Alors sur le cloud, ça me permet de répondre aussi à la question d'avant parce que j'ai oublié d'y répondre. En fait, faut pas tout confondre. Le cloud de combat, c'est quelque chose qui est complètement séparé. C'est comment on fait la guerre avec des informations qui circulent entre différentes plateformes, que ça soit les avions, les bateaux, les centres à terre, et cetera, et ça génère des données. Comment on stocke ces données militaires et comment on mène des opérations à partir de ces données ? Ça, c'est le cloud de combat. C'est d'ailleurs différent du combat collaboratif. Le combat collaboratif, c'est : vous mettez des avions ensemble. Ils travaillent ensemble pour aller faire une mission. Ça se fait dans la microseconde. Donc c'est du quasi temps réel,

alors que le cloud, le combat de cloud, c'est quelque chose de différent. On peut faire du renseignement, on peut faire tout un tas de choses, et cetera.

Ce qu'on a annoncé pendant le salon du Bourget, c'est totalement différent. C'est de dire : il peut y avoir des sociétés ou des institutions ou des administrations qui ont besoin, dans leur vie de tous les jours, d'avoir des stockages d'informations, des utilisations de données et, pour les stocker, comment ils font ? Et ça n'a rien à voir avec la défense, oubliez la défense. Ça peut être par exemple le médical. J'ai des données de tous mes patients dans un grand hôpital, et cetera. Qu'est-ce que j'en fais de ces données-là ? Il faut que je les mette dans un cloud parce que, à un moment donné, j'ai des tas de fonctionnalités qui me permettent d'aller chercher mieux les informations et, finalement, de mieux cerner le profil du malade et donc de mieux le soigner. Où je mets ces informations ? Je les mets dans un cloud mais qu'est-ce que ça veut dire, un cloud ? Si vous avez un cloud aujourd'hui, il va être un cloud à partir de GAFA. C'est Google, c'est Microsoft, et cetera, et cetera. Nous pensons, nous, que certaines données doivent être très confidentielles. N'oubliez pas qu'il y a des lois aussi, hein, il y a des lois aux États-Unis, d'extraterritorialité. Il y a des lois en Europe maintenant de Data Act. Il faut protéger ces informations et être capable de se dire que, en toute souveraineté, ces informations sont stockées dans un endroit. Et c'est ça qu'on lance avec Dassault Systèmes. Ça pourra être utilisé par les sociétés de défense, y compris dans le cadre du SCAF, puisqu'on va échanger des tas d'informations de définition, de production, et cetera. C'est ça, le cloud souverain. C'est à partir d'un hard qui est mis et stocké à un endroit qui est évidemment en France ou en Europe, et à partir de logiciels qui sont des logiciels qui ne dépendent pas des GAFA. Voilà, c'est ça le Cloud Souverain et ça n'a rien à voir avec le combat de cloud qui est un autre sujet. Et d'ailleurs, dans le SCAF, le combat de cloud est plutôt de leadership Airbus même si, bien sûr, il y aura des interfaces avec l'avion de combat puisqu'il faut savoir quel type d'information sera disponible et cetera et comment on les échangera entre les différents acteurs d'un grand système de systèmes. Nous là, on laisse Airbus faire. Là, c'est vraiment des outils et on est, comme d'habitude, Dassault Aviation, un des premiers à utiliser l'outil qui est développé par nos amis de Dassault Système.

Sur le Bashing, je sais pas s'il y a quelqu'un de France Télévisions dans la salle. Je pense pas. Je sais pas si le pays est intéressé par l'aviation. Ce qui est sûr c'est que des données simples hein que je me rappelle du temps du GIFAS et hors COVID. On est contributeur à la balance commerciale, avec l'industrie aéronautique en général, à plus de 90 %. Donc, quelque part, on exporte sur les 100 % de fabrication d'avions on les exporte on est un des leaders mondiales en général. C'est vrai d'Airbus, c'est vrai de Dassault et c'est vrai de tous les sous-traitants derrière et de SAFRAN qui équipe aussi, d'ailleurs, une partie des avions Boeing. Donc, c'est une formidable richesse et, comme on est engagé dans la décarbonation, on confond le fait que décarboner l'aviation égal il faut plus d'aviation. Alors c'est là où il faut qu'on arrive à mieux expliquer, je suis d'accord. Alors, on essaie de le faire.

Stéphane, au titre du GIFAS, est un des leaders pour présider à cette information. Certains, quoi que vous fassiez, et ça comprend peut-être certains journalistes, vous disent : « bah, on va décarboner l'aviation en faisant en sorte qu'il n'y ait plus d'aviation ». Ceci n'est pas raisonnable. Je veux dire, même les jeunes qui sont pour la décarbonation, ils sont pour aussi être capables de voyager. Alors certains vont vous dire : « Vous aurez le droit à quatre tickets dans toute votre vie ». C'est ridicule.

Bon, donc, si on veut crédibiliser la décarbonation, il va falloir arrêter de la caricaturer. Et c'est pas nous qui la caricaturons. Nous, on y travaille. Et comme je le dis de temps en temps dans certains plateaux, la décarbonation, c'est une affaire de l'industrie. L'industrie va décarboner l'industrie. Si on commence à tirer sur l'industrie, donc sur l'industrie aéronautique en particulier, il y en a qui vont se frotter les mains. Ils sont de l'autre côté de l'Atlantique.

Donc, sûrement, il faut améliorer notre communication. Il faut peut-être aussi améliorer le niveau de culture de certains journalistes - pas vous puisque vous êtes là, donc vous écoutez - sur France Télévisions. Ça sera rapporté je me doute, donc, ils vont sûrement m'inviter pour une confrontation. Ça sera très bien. Sur le troisième sujet, c'était.. j'arrive pas m'en... c'était la... ?

**Personne non identifiée** : Le cours de l'action.

**Éric Trappier (Dassault Aviation)** : Le cours de l'action. Oui, alors, vous avez raison : l'action monte. Mais vous vous rappelez que j'ai divisé l'action par dix pour, justement, que le petit actionnaire puisse venir. Donc, on n'est pas encore remonté au niveau du multiplié par dix, qui était à l'époque, et cetera. Donc, on a une action qui est entre 180 et 190 € à peu près, là en ce moment. Bon, ça reste quand même, pour un petit actionnaire, si vous voulez, si vous en achetez une dizaine, vous êtes à 2 000 €. C'est ce qui serait le prix d'une action si on n'avait pas divisé par dix. Donc, je pense que les petits actionnaires continuent à acheter ce type d'action. On est un peu au-dessus de ceux de la profession - Airbus Thalès, [inaudible : 50:42], qui sont entre 120 et 130, si je ne me trompe pas.

Féminin, alors j'aurais tendance à dire : chez Dassault, on est très attaché à notre fondateur. On est très attaché aux valeurs qu'il nous a cédées. Mais, chez Dassault, on vit aussi dans notre temps. Dans notre temps, c'est pas il y a 50 ans, 60 ans, c'est aujourd'hui. Donc aujourd'hui, on a la chance, et je dis bien la chance, de pouvoir recruter des femmes. Et on en recrute et on essaie d'en recruter le plus. Et celles... Il y en a une qui est en face de moi, qui est DRH de l'ensemble de la société, qui est passée par le bureau d'études, qui est passée par la fabrication. Voilà, elle est tout à fait capable, et au contraire, avec une culture différente même. « Ah, c'est une femme ! ». Elle performe différemment peut-être, j'en sais rien, on n'est pas tous pareils, mais différemment. Et donc nous, on appelle vraiment de tous nos vœux à ce que les jeunes femmes rejoignent l'industrie aéronautique qui n'est pas réservée aux hommes. Voilà, et ce mélange de culture, moi, je suis pas pour dire qu'une femme est égale un homme d'un point de vue... C'est une culture différente et ça apporte des sensibilités différentes. Et c'est très bien comme ça. Et donc, on va tout faire - et nous faisons tout - pour essayer de les attirer dans notre société. C'est pas si facile que ça parce que... Alors on parle de culture et on parle d'égalité hommes-femmes, mais dès l'école, quasiment, on est en train de dire : « N'allez pas dans l'industrie, n'allez pas, et cetera ». Puis il y a la culture familiale : « Eh bien, non, l'industrie c'est fait pour les hommes », et cetera. Il faut casser ces stéréotypes, casser ces cultures pour dire : « Si, si ». En plus, il fut une époque, on peut comprendre, fallait soulever des poids lourds. Maintenant, quand vous allez dans les usines, vous voyez que tout a été fait pour que les gens puissent lever des poids sans se casser le dos et donc y a pas de raison. Donc, nous avons des femmes compagnons dans tous nos établissements. Nous avons des femmes ingénieures. Nous avons des femmes dans tous les services. On a une ambition de faire à peu près un quart de femmes dans la société. On n'y est pas encore tout à fait. Voilà, donc non, je crois qu'au contraire, c'est pas lié à la décarbonation, je crois pas. Mais si ça peut aider avec la décarbonation, tant mieux.

**Leila Morge (Independent Arabia)** : Bonjour. Leila Morge. Je suis correspondante de Independent Arabia. Vous avez parlé de IDEX à Abou Dhabi. Et dans ma mémoire, une fois que j'y étais, les sociétés qui passaient... Le pays qui passait des commandes à des sociétés comme la vôtre, ils étaient souvent liés par des contrats de transfert. Ils transféraient quelque chose au pays qui achète. Est-ce que vous êtes liés à des pays par des contrats de transfert et de quel genre ? Et comme je suis novice dans ce domaine, vous avez parlé de carburant alternatif. De quoi s'agit-il ? Est-ce qu'il est aussi performant que le classique ? Et je suis pas sûre de cette question mais je la pose. Il y avait une commande pour l'Égypte qui s'était désistée en faveur de la Grèce. Est-ce qu'ils ont passé d'autres commandes et qu'en est-il ? Merci.

**Éric Trappier (Dassault Aviation) :** Sur le dernier point, je suis pas sûr de... L'Égypte a commandé des avions et aura ces avions. Il y a pas de désistement et y a pas de... Voilà, la Grèce a passé des commandes et aura ses avions. La Grèce a deux types d'avions : des avions neufs, que nous fabriquons, et des avions qui sont d'origine armée de l'Air française et qui vont vers la Grèce après un travail de remise à niveau. Voilà, donc ça c'est pour la troisième question.

Pour les transferts, je suppose que vous pensez aux offset. C'est-à-dire, quand on a des contrats, on peut dans certains pays, être dans l'obligation de devoir apporter du travail, de la technologie pour compenser le fait que le pays a dépensé une certaine somme d'argent. C'est le cas, par exemple, de l'Inde. C'est pour ça qu'on a bâti une chaîne de fabrication en Inde, non pas de Rafale aujourd'hui mais de Falcon, qu'on a un certain nombre de projets pour être capable, justement, d'alimenter ces besoins de transfert. On avait des obligations d'offset sur le Mirage 2000 aux Émirats arabes unis. Nous n'en avons pas sur le Rafale, mais ça veut pas dire qu'on fera pas des choses avec eux là-bas. Donc, c'est nous qui sommes pilotes et on maîtrise ce qu'on transfère et on le fait en accord avec les autorités françaises, bien sûr, mais aussi avec les autorités du pays où on vend.

Et la troisième question... Est-ce que j'ai répondu à la troisième.. ? Les bureaux. Alors, on est... Dans les SAF, il y a 2 types de SAF. Il y a ceux utilisables tout de suite, à partir de la biomasse. Ça peut être des huiles, ça peut être des... Voilà, donc ça, c'est au pétrolier, en général, d'être capable de produire ces carburants alternatifs à partir de la biomasse et, demain - mais y en a déjà qui existent - il y a des Efioul qui sont faits et qui peuvent être faits à partir d'hydrogène et qui donnent... À ce moment-là, vous captez du CO<sub>2</sub>, en plus, quand vous fabriquez, et qui donneront bien sûr les mêmes performances que des kérosènes. Alors, on étudie tout ça. Mais oui, c'est des performances équivalentes à ce que font le kérosène. Donc, on est très optimistes. Vous avez un excellent rapport de l'académie des technologies qui explique tout ça.

La vraie question sur les SAF, c'est l'équilibre économique. Il faut du volume pour que le prix baisse et redevienne quelque chose qui se rapproche des carburants, je dirais, d'origine pétrolière. Donc, voilà, c'est ça. Le vrai challenge sur les SAF, c'est l'équation économique. C'est pour ça que l'aviation d'affaires va réussir plus rapidement parce que nos utilisateurs, qui sont principalement des sociétés, sont prêts à payer un peu plus cher les carburants, dès lors que c'est des carburants qui émettent un peu moins de CO<sub>2</sub>. Alors que les compagnies aériennes, c'est un tout petit peu plus compliqué pour elles, sauf à augmenter le prix des billets. Et là, de toutes les manières, c'est vrai pour tout le monde, si il y a uniquement les compagnies aériennes européennes qui augmentent le prix du billet pour prendre des biofuels et pas les compagnies du reste du monde. Voilà, le problème de décarboner, c'est que ça doit se faire d'un point de vue international, avec des réglementations internationales. Ça peut pas être la France toute seule, ça peut pas non plus être l'Europe toute seule ou sinon on va créer des déséquilibres de compétition.

**Thierry Dubois (Aviation Week) :** Toujours sur les SAF, s'il vous plaît. Vous dites que vous dénoncez l'hyper réglementation européenne par rapport aux incitations américaines. Est-ce que l'approche européenne n'a pas au moins l'avantage de donner de la visibilité avec ces échéances de 2025-2030-2035, et peut-être au-delà, sur les incorporations de SAF. Ça, c'est la première question. Et j'aurais une deuxième question, s'il vous plaît. D'une manière générale, sur le marché des Falcon, pouvez-vous nous décrire le marché de l'aviation d'affaires, l'état actuel du marché de l'aviation d'affaires dans le monde, région par région, si possible ? Merci.

**Éric Trappier (Dassault Aviation) :** Alors sur la surréglementation, ce que je dénonçais c'est la taxonomie. Si vous prenez une trajectoire de décarbonation en partant de 2050 pour arriver à aujourd'hui, après tout on peut le faire et donc on a un Green Deal européen qui le dit. Le problème,

c'est qu'on peut pas toujours accélérer pour faire plaisir à tel ou tel demandeur et il faut crédibiliser la décarbonation. Donc on a besoin de temps et c'est pour ça, que d'ailleurs, à l'échelle internationale, c'est 2050 qui a été la date clé. Donc, on remonte le temps et on regarde comment on peut faire pour décarboner d'ici 2050. Donc, les trajectoires, si elles sont plus ambitieuses et incitatives, pourquoi pas. Mais si, parce que vous avancez des dates, vous vous mettez à être pénalisé et que si vous sortez de l'Union européenne vous n'êtes pas pénalisé, vous voyez le risque que ça fait bâtir.

Mais l'hyper réglementation, c'est pas ça. C'est de dire si parce que tu es un avion de moins de 19 places, tu es pénalisé, tu n'es pas dans la taxonomie. Et de quel droit on peut se permettre de dire ça ? Alors l'Europe fait ce qu'elle veut, j'entends, mais le reste du monde ne le fait pas. Et, comme l'a dit le président aussi, il faut que ça soit mondial, international ou sinon ça ne sert à rien. Donc la vertu, si elle est simplement - alors ça peut être fait pour donner l'exemple. Mais enfin, il faut pas être naïf. L'exemple, c'est bien mais il faut aussi être capable de subvenir à cette capacité de décarbonation. La décarbonation va avoir un coût énorme. Il va falloir se le payer, ce coût. Donc quelque part on peut pas tuer ceux qui vont payer demain cette décarbonation, c'est à dire d'une certaine manière les acteurs économiques, que ce soit les citoyens qui payent des impôts ou les sociétés qui payent aussi des impôts et qui trouvent les solutions pour décarboner.

Donc il faut faire tout ça pas d'un point de vue bureaucratique mais d'un point de vue réaliste et être capable de mener ces discussions-là à l'échelle mondiale. L'échelle mondiale pour l'aviation c'est l'OACI, qui sont basées au Canada Ottawa, et c'est IATA pour le l'aviation commerciale. Donc, y a des instances internationales qui incluent la... Parce que, vous voyez : « On va décarboner mais ce que fait la Chine, l'Inde, les États-Unis, on s'en fout ». Mais qu'est-ce que ça veut dire te faire une taxonomie de ce type ? On va même pas regarder ce que font les Britanniques puisqu'ils sont plus dans l'Union européenne. Ça n'a pas de sens. Donc, oui je suis pas très content de la taxonomie et de cette surréglementation imposée par l'Europe qui ne prend pas en compte les demandes des industriels.

Il y avait une autre question, non ? [inaudible 1:01:14] Marché Falcon. Bon, le marché Falcon, il est simple, je vais vous dire, entre guillemets. Vous avez l'Europe et les États-Unis, puis après il y a un peu en Asie, il y a un peu au Moyen-Orient, il y a un peu en Afrique. Alors, ça a été assez fort en Europe et en Amérique du Nord l'année dernière. Ça a été un peu plus faible en Amérique du Nord jusqu'à aujourd'hui depuis le début de l'année. Ça repart et l'Europe reste à bon niveau. Voilà, après tout est en proportionnelle. Vous avez vu, les chiffres sont plutôt plus petits qu'avant mais voilà. Et puis la Chine s'est un peu endormie, on va le dire comme ça. La Chine va s'éveiller, il n'y a pas de jeu de mots. Et donc l'Asie d'une manière générale se développe de plus en plus vite et donc a besoin d'avions d'affaires pour mieux être plus efficaces dans la capacité à mener leur business, à mener leur développement économique, et donc on est très présent aussi en Asie. Petit à petit, ça vient. C'est un petit peu décalé par rapport à l'Europe et les États-Unis, mais ça vient. Voilà donc, c'est nos marchés traditionnels aujourd'hui.

Alors, il y a eu depuis la fin de l'année dernière une crainte de récession. Vous avez tous vu ça. D'ailleurs, on va rentrer en récession. D'ailleurs, certains vous disent : « On est déjà en récession aujourd'hui. ». Bon. Alors, ça peut inquiéter. En fait, le marché de l'aviation d'affaires, c'est un marché qui est un thermomètre de l'économie. Si l'aviation d'affaires marche bien, ça veut dire que l'économie marche bien. Si elle marche moins bien, ça veut dire qu'il y a des questionnements sur la qualité de l'économie, du développement. Donc, je pense qu'il y a eu beaucoup de questions en début d'année à cause de l'inflation, du coût des taux d'intérêt des banques centrales qui cherchent à faire baisser l'inflation en montant le coût de l'argent. C'est sûr que quand l'argent coûte cher, il y a moins d'investissement. C'est traditionnel. Donc, il y a peut-être cet impact, mais je suis pas économiste, loin s'en faut. J'écoute les économistes mais pas toujours parce que, souvent ils se trompent. C'est normal,

c'est pas facile de prédire le futur aujourd'hui dans un monde aussi incertain. Voilà, mais je pense que, si on vend des Falcon rapidement dans les semaines qui viennent, ça veut dire que l'économie va mieux.

Bon, bah, écoutez, il me reste à vous souhaiter un bel été pour ceux qui partiront quelques semaines se reposer, ce qui sera mon cas d'ailleurs. Donc, bonnes vacances à vous et à très bientôt.