RCS : PARIS
Code greffe : 7501

Documents comptables

REGISTRE DU COMMERCE ET DES SOCIETES

Le greffier du tribunal de commerce de PARIS atteste l'exactitude des informations transmises ci-après

Nature du document : Documents comptables (B-C)

Numéro de gestion : 1956 B 11983
Numéro SIREN : 712 042 456
Nom ou dénomination : DASSAULT AVIATION

Ce dépôt a été enregistré le 03/06/2020 sous le numéro de dépôt 26316

DEPOT DES COMPTES ANNUELS

DATE DEPOT : 03-06-2020

N° DE DEPOT : 026316

N° GESTION : 1956B11983

N° SIREN : 712042456

DENOMINATION : DASSAULT AVIATION

ADRESSE : 9 Rdt Champs-Elysees-Marcel Dassault 75008 Paris

MILLESIME : 2019

Pas nécessaire

Rapport de gestion du Conseil d'administration

Mesdames et Messieurs les actionnaires,

Avant de soumettre à votre approbation les comptes annuels et consolidés relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2019 et l'affectation du résultat, nous vous présentons nos résultats consolidés, nos activités Groupe et Société Mère au cours de l'exercice écoulé, ainsi que les perspectives d'avenir et les autres informations prescrites par la Loi.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME

- Promouvoir nos compétences dans le domaine du spatial,
- Poursuivre le Plan de Transformation dans un environnement de Big Data et de protection des données pour gagner en compétitivité, flexibilité, réactivité,
- Continuer l'effort d'innovation et étudier les solutions pour une meilleure prise en compte environnementale,
- Développer les dispositifs contribuant à l'amélioration de la qualité de vie au travail (télé-travail, crèches, conciergerie).

***

Le groupe prévoit en 2020 la livraison de **40 Falcon** (iso 2019) et de **13 Rafale** (vs 26 en 2019) et un **chiffre d'affaires** en **retrait.**

Le Conseil d'administration exprime ses remerciements à l'ensemble du personnel pour son implication, son efficacité et ses compétences dans la réalisation de nos programmes.

Annexe 1 au Rapport de gestion du Conseil d'administration
indicateurs

En application de l'ordonnance n° 2017-1180 du 19 juillet 2017 et du décret n° 2017-1265 du 9 août 2017, nous publions dans le rapport de gestion du Conseil d'administration une déclaration de performance extra-financière incluant des informations :

- Sociales,
- Environnementales,
- Relatives au respect des Droits de l'Homme,
- Relatives à la lutte contre la corruption,
- Relatives à la lutte contre l'évasion fiscale.

Les informations sociales et environnementales publiées suivent pour la plupart les lignes directrices de la 3ème génération, relatives au management et au reporting, de la *Global Reporting Initiative (GRI)*. La *GRI* est une initiative copilotée par le Programme des Nations Unies pour l'environnement, destinée à harmoniser la consolidation des données sur le développement durable. Les lignes directrices proposent des principes à suivre pour aider les organisations à fournir une présentation équilibrée et raisonnable de leurs performances économique, environnementale et sociale.

Les indicateurs publiés qui suivent les principes de la *Global Reporting Initiative (GRI)* figurent dans le tableau de correspondance en Annexe 2.

Périmètre de consolidation

Pour l'exercice 2019, le périmètre du reporting est constitué de Dassault Aviation Société Mère (incluant l'ensemble de ses sites) et de ses filiales à 100%.

À noter cependant que sont exclues du périmètre de reporting pour 2019 :

- la société Dassault Falcon Jet Leasing Ltd (filiale à 100% de Dassault Falcon Jet Corporation) qui n'a pas d'activité significative du point de vue RSE,
- la société Dassault Falcon Service Moscou (filiale à 100% de Dassault Falcon Service),
- la société Dassault Aircraft Services India Private Ltd (filiale à 99% de Dassault Participation et à 1% de Dassault Aéro Services),
- la société Dassault Falcon Business Services (filiale à 100% de Dassault Aviation).

Il est également à noter qu'au cours de l'exercice 2019, les sociétés suivantes ont été intégrées au périmètre de consolidation du Groupe Dassault Aviation :

- la société TAG Maintenance Services SA (TMS) (Suisse, filiale à 100% de Dassault Aviation),
- la société TAG Maintenance Services Portugal Unipessoal LDA (Portugal, filiale à 100% de TAG Maintenance Services SA),
- la société TAG Maintenance Services Farnborough Ltd (Royaume-Uni, filiale à 100% de TAG Maintenance Services SA),
- la société Tag Maintenance Services Le Bourget (France, filiale à 100% de TAG Maintenance Services SA),
- la société Dassault Aviation Business Services SA (DABS) (Suisse, filiale à 100% de Dassault Aviation),
- la société ExecuJet MRO Services Belgium NV (Belgique, filiale à 100% de Dassault Aviation),
- la société ExecuJet MRO Services Australia Pty Ltd (Australie, filiale à 100% de Dassault Aviation),

- la société Execujet MRO Services New Zealand Ltd (Nouvelle-Zélande, filiale à 100% de la société ExecuJet MRO Services Australia Pty Ltd),
- la société ExecuJet MRO Services (Pty) Ltd (Afrique du Sud, filiale à 100% de Dassault Aviation),
- la société ExecuJet MRO Services Malaysia Snd. Bhd (Malaisie, filiale à 100% de Dassault Aviation),
- la société ExecuJet Handling Services Sdn. Bhd. (Malaisie, filiale à 49% de la société ExecuJet MRO Services Malaysia Snd. Bhd).

Ces sociétés ayant été intégrées au Groupe Dassault Aviation au cours de l'exercice 2019, seules certaines données sociales et sociétales ont pu être collectées et figurent dans la DPEF au titre de l'exercice 2019.

L'ensemble des données sociales, environnementales et sociétales des sociétés précitées figureront dans la DPEF du Groupe Dassault Aviation au titre de l'exercice 2020.

Contrôle et consolidation

Chaque indicateur publié fait l'objet d'un protocole de reporting précisant la définition de l'indicateur, le périmètre et la méthodologie de calcul. Les indicateurs sont calculés sur la base d'un exercice civil (du 1er janvier au 31 décembre).

Compte tenu des modalités de collecte et des implantations des filiales, le périmètre de reporting peut varier selon les indicateurs. Certains indicateurs ne peuvent être consolidés compte tenu des différences de réglementation selon les pays.

Dans le cadre de la certification ISO 14001, des procédures de reporting des indicateurs environnementaux sont appliquées par la Société Mère.

Données sociales et Ressources Humaines

Les données sociales de ce rapport s'appuient sur des fiches descriptives et méthodologiques, qui constituent la base du référentiel de reporting des données sociales du groupe Dassault Aviation, en vigueur en 2019. Les indicateurs définis sont en conformité avec les réglementations nationales.

Il est précisé pour les indicateurs suivants :

- absentéisme : les causes d'absences retenues pour l'indicateur d'absentéisme sont les maladies, les arrêts pour accidents de travail et de trajet, et les absences injustifiées. Les jours indiqués sont des jours ouvrés,
- départs et licenciements : les ruptures conventionnelles sont à comptabiliser comme départs mais n'entrent pas dans le nombre de licenciements,
- rémunération Groupe : la rémunération moyenne annuelle est une rémunération brute prenant en compte le salaire de base, le 13ème mois, la prime d'ancienneté à l'exclusion des autres primes,
- rémunération Société Mère : la rémunération moyenne annuelle est une rémunération brute prenant en compte le salaire de base, le 13ème mois, la prime d'ancienneté à l'exclusion des autres primes, plus la participation et l'intéressement,
- heures de formation : sont prises en compte les heures de formation des alternants inscrites au plan de formation ainsi que les heures de formation en école des contrats de professionnalisation. Les heures de formation sur le poste de travail sont aussi prises en compte lorsqu'elles s'inscrivent dans un programme de formation comportant un suivi formel précis.

Données environnementales

Les indicateurs environnementaux et les méthodes d'élaboration associées font l'objet de procédures descriptives méthodologiques tant pour la Société Mère que pour ses filiales françaises et américaines.

Ces procédures sont intégrées au référentiel documentaire de la Société Mère et diffusées aux différentes entités qui contribuent à l'élaboration de ces indicateurs.

Les bilans sont réalisés par année calendaire et consolidés, lorsque les données s'y prêtent, sur factures et relevés compteurs pour la période de janvier à décembre. Les informations relatives aux derniers mois de l'année non disponibles sont estimées par analogie aux mois de l'année précédente ou à partir de la moyenne du mois des trois dernières années.

La consommation de kérosène pour les activités de maintenance est calculée à partir du carburant acheté et non refacturé.

La consommation de kérosène pour les activités de production inclut les appareils civils et militaires.

Informations relatives au respect des Droits de l'Homme

Dassault Aviation s'engage en faveur du respect des Droits de l'Homme au travers de sa Charte d'éthique, de son organisation interne, de l'évaluation et du suivi de ses fournisseurs, comme des différents textes internationaux auxquels nous adhérons, Les mesures prises en faveur de cet engagement sont détaillées au § 4.6.2 Droits de l'Homme.

Informations relatives à la lutte contre la corruption

Conformément à l'article 17 de la loi n° 2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique, Dassault Aviation prend les mesures aptes à prévenir et à détecter, en France comme à l'étranger, les faits de corruption ou de trafic d'influence.

Informations relatives à la lutte contre l'évasion fiscale

La société Dassault Aviation respecte la règlementation fiscale en vigueur et, à ce titre, acquitte ses impôts et ses taxes dans les pays où elle exerce son activité industrielle.

Vérification externe

Les données produites dans ce rapport ainsi que les procédures de collecte et validation ont fait l'objet d'une vérification externe par Deloitte & Associés ; les informations sociétales ont également été vérifiées sur une base qualitative.

Annexe 2 au Rapport de gestion du Conseil d'administration

Tableau de correspondance des indicateurs Dassault Aviation avec la Global Reporting Initiative (GRI)

Thèmes	Indicateurs Dassault Aviation	Lien avec la GRI – Indicateurs & protocoles : Social (version 3.1)
Emploi	**EMP01 : Effectif total**	LA1 : Effectif total par type d'emploi, contrat de travail et zone géographique
	EMP02 : Répartition des salariés par sexe	
	EMP03 : Répartition des salariés par âge	LA13 : Composition des organes de direction et répartition des employés par sexe, groupe d'âge, appartenance à une minorité et autres indicateurs de diversité
	EMP04 : Répartition des salariés par zone géographique	LA1 : Effectif total par type d'emploi, contrat de travail et zone géographique
	EMP05 : Embauches	LA2 : Turnover du personnel en nombre de salariés et en pourcentage par tranche d'âge, sexe et zone géographique
	EMP06 : Départs et licenciements	
	EMP07 : Rémunérations	EC1 : Valeur économique directe créée et distribuée, incluant les produits, les coûts opérationnels, prestations et rémunérations des salariés, donations et autres investissements pour les communautés, les résultats mis en réserve, les versements aux apporteurs de capitaux et aux États EC5 : Distribution des ratios comparant le salaire d'entrée de base et le salaire minimum local sur les principaux sites opérationnels
Organisation du travail	**ORG01 : Organisation du temps de travail**	LA1 : Effectif total par type d'emploi, contrat de travail et zone géographique
	ORG02 : Absentéisme	LA7 : Taux (...) d'absentéisme (...) par zone géographique
Relations sociales	**REL01 : Organisation du dialogue social, procédures d'information et de consultation du personnel et de négociations**	LA4 : Pourcentage de salariés couverts par une convention collective
	REL02 : Bilan des accords collectifs	LA5 : Délai minimal de notification préalable à toute modification d'organisation, en indiquant si ce délai est précisé dans une convention collective
Santé et Sécurité	**S&S03 : Accidents du travail**	LA7 : Taux d'accidents du travail, de maladies professionnelles, (...) nombre de journées de travail perdues et nombre total d'accidents du travail mortels, par zone géographique
	S&S04 : Taux de fréquence des accidents du travail	
	S&S05 : Taux de gravité des accidents du travail	
	S&S06 : Maladies professionnelles	

Thèmes	Indicateurs Dassault Aviation	Lien avec la GRI – Indicateurs & protocoles : Social (version 3.1)
Formation	**FOR01 : Politiques mises en œuvre en matière de formation**	LA11 : Programmes de développement des compétences et de formation tout au long de la vie destinés à assurer l'employabilité
	FOR02 : Nombre total d'heures de formation	LA10 : Nombre moyen d'heures de formation par an, par salarié et par catégorie professionnelle
Égalité de traitement	**EGA01 : Mesures prises en faveur de l'égalité entre les femmes et les hommes**	LA14 : Rapport du salaire de base des hommes et de celui des femmes par catégorie professionnelle
	EGA02 : Mesures prises en faveur de l'emploi et de l'insertion des personnes handicapées	LA13 : Composition des organes de direction et répartition des employés par sexe, groupe d'âge, appartenance à une minorité et autres indicateurs de diversité
	EGA03 : Politique de lutte contre les discriminations	
Promotion et respect des stipulations des conventions fondamentales de l'Organisation Internationale du Travail	**OIT01 : Respect de la liberté d'association et du droit de négociation collective**	HR5 : Activités identifiées au cours desquelles le droit à la liberté syndicale et à la négociation collective risque d'être menacé ; mesures prises pour assurer ce droit LA4 : Pourcentage de salariés couverts par une convention collective LA5 : Délai minimal de notification préalable à toute modification d'organisation, en indiquant si ce délai est précisé dans une convention collective
	OIT02 : Élimination des discriminations en matière d'emploi et de profession	HR4 : Nombre total d'incidents de discrimination et mesures prises LA13 : Composition des organes de direction et répartition des employés par sexe, groupe d'âge, appartenance à une minorité et autres indicateurs de diversité LA14 : Rapport du salaire de base des hommes et de celui des femmes par catégorie professionnelle
Énergie	**ENE001 : consommation d'énergie hors kérosène et sources mobiles**	EN3 : consommation d'énergie directe répartie par source d'énergie primaire EN7 : initiatives pour réduire la consommation d'énergie indirecte et réductions obtenues
	ENE002 : consommation de kérosène	
	Indicateur qualitatif « performance conception des aéronefs / consommation kérosène »	

Thèmes	Indicateurs Dassault Aviation	Lien avec la GRI – Indicateurs & protocoles : Social (version 3.1)
Consommation d'eau	**EAU001 : consommation d'eau globale (par source)**	EN8 : volume total d'eau prélevé par source
Rejets dans l'air	**AIR001 : émissions de gaz à effet de serre (scope 1 et scope 2)**	EN16 : émissions totales, directes ou indirectes, de gaz à effet de serre, en poids (teq CO2)
	AIR004 : émissions de composés organiques volatils (COV)	EN20 : émissions de NOx, SOx et autres émissions significatives dans l'air, par type et par poids
	Indicateur qualitatif émissions GES indirectes	EN7 : initiatives pour réduire la consommation d'énergie indirecte et réductions obtenues
Déchets	**DEC001 : production globale de déchets dangereux et non dangereux**	EN22 : masse totale de déchets, par type et par mode de traitement
	DEC002 : part des déchets valorisés	

Modèle d'affaires

Ressources

Humaines

12757
Salariés,
dont 76 % en France

Savoir-faire

Un bureau d'études réputé

Un siècle d'expérience

Industrielles

18
Sites spécialisés, dont 13 en France

Un réseau mondial de stations-service

Sociétales

500
Entreprises partenaires

Environnementales

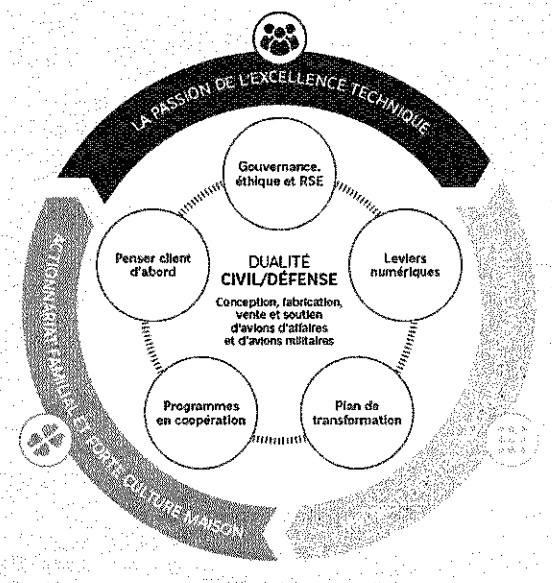
ISO 14001
Une politique de certification intégrant tous les sites de production

Financières

4,4 Mds€
Fonds propres

Dassault Aviation

Architecte du futur



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

Réalisations 2019

Humaines

1 520
Recrutements, dont 23 % de femmes

Savoir-faire

Avions d'affaires
Développement du Falcon 6X et d'un futur Falcon

Archange
Lancement d'un Falcon de renseignement stratégique

ATL2
Livraison du standard 6

F4
Développement d'un nouveau standard Rafale

Ravel
Contrat de nouvelle génération pour le soutien du Rafale

SCAF/NGF
Étude de concept

Industrielles

26
Rafale livrés

1 000
Avions d'armes soutenus

40
Falcon livrés

2 100
Falcon soutenus

Sociétales

Développement des territoires

Filière impression 3D en Auvergne-Rhône-Alpes

Filière de formation aéronautique en Inde

Environnementales

↘4 %
Consommation de gaz naturel par rapport à 2018

77 %
Déchets valorisés

Financières

814 M€
Résultat net ajusté

88 %
Chiffre d'affaires réalisé à l'export

Apports financiers et extra-financiers

État et collectivités

215 M€
Impôts sur les sociétés dont 210 M€ (soit 98 %) en France

Collaborateurs

187 M€
Intéressement et participation, y compris forfait social

56 757 €
Rémunération moyenne annuelle brute, hors intéressement et participation

Actionnaires

212 M€
Dividendes*

Industrie

Pivot d'un écosystème français stratégique

Actionnaire industriel de référence de Thales

Société

Insertion, culture et humanitaire

Elles bougent, Hanvol, Cours singulier, Technowest, Fondation AAF, Musée de l'air et de l'espace, Canopée, 4A, FOSA, Pupilles de l'air, ADO, ADOSM, Ailes brisées, ASF, Course du cœur, Rêves de gosses, Un avion - un enfant - un rêve, Habitat for Humanity, Arkansas Food Bank, American Red Cross, Muscular Distrophy Association

Développement durable

Contribution à 8 objectifs de développement durable des Nations unies

* Proposés à l'assemblée générale du 12 mai 2020.

1. GROUPE DASSAULT AVIATION

1.1 Résultats

1.1.1 Chiffres clés

	2019	2018
Prises de commandes	**5 693 M€** **MCO Ravel** **40 Falcon**	5 024 M€ 12 Rafale Export 42 Falcon
Chiffre d'affaires ajusté (*)	**7 341 M€** **26 Rafale Export** **40 Falcon**	5 084 M€ 3 Rafale France 9 Rafale Export 41 Falcon
Carnet de commandes *au 31 décembre*	**17 798 M€** **75 Rafale** *dont* *28 Rafale France* *47 Rafale Export* **53 Falcon**	19 376 M€ 101 Rafale *dont* *28 Rafale France* *73 Rafale Export* 53 Falcon
Résultat opérationnel ajusté (*)	**765 M€**	669 M€
Marge opérationnelle ajustée	*10,4% du chiffre d'affaires*	*13,2 % du chiffre d'affaires* *9,2% sans indemnité Safran*
Recherche et Développement	**527 M€** *7,2% du chiffre d'affaires*	392 M€ *7,7% du chiffre d'affaires*
Résultat net ajusté (*)	**814 M€**	681 M€
Marge nette ajustée	*11,1% du chiffre d'affaires*	*13,4% du chiffre d'affaires* *10,8% sans indemnité Safran*
Résultat par action	***97,9€ par action***	*82,1 € par action*
Trésorerie disponible *au 31 décembre*	**4 585 M€**	5 211 M€
Dividendes	**212 M€** *25,4 € / action*	177 M€ *21,2 € / action*
Participation et intéressement y compris forfait social de 20% *Effectif au 31 décembre*	**187 M€** *12 757*	**168 M€** *11 494*

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

Principaux agrégats en normes IFRS (cf. tableau de passage ci-après)		
(*) Chiffre d'affaires consolidé	*7 371 M€*	*5 119 M€*
(*) Résultat opérationnel consolidé	*796 M€*	*708 M€*
(*) Résultat net consolidé	*713 M€*	*573 M€*

1.1.2 Définition des indicateurs alternatifs de performance

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

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

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

- trésorerie et équivalents de trésorerie,
- autres actifs financiers courants (essentiellement valeurs mobilières de placement disponibles à la vente à leur valeur de marché),
- dettes financières, à l'exception des dettes de location comptabilisées suite à l'application de la norme IFRS 16 traitant des contrats de location.

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

1.1.3 Impact des ajustements

L'incidence en 2019 des ajustements sur les agrégats du compte de résultat est présentée ci-dessous :

(en milliers d'euros)	Compte de résultat consolidé 2019	Dérivés de change		PPA	Ajustements pratiqués par Thales	Compte de résultat ajusté 2019
		Résultat de change	Variation de juste valeur			
Chiffre d'affaires	7 370 616	-28 520	-1 578			**7 340 518**
Résultat opérationnel	796 252	-28 520	-3 272	1 036		**765 496**
Résultat financier	-95 625	28 520	14 858			-52 247
Résultat des sociétés mises en équivalence	258 673			22 228	69 947	350 848
Impôts sur les résultats	-246 578		-3 211	-273		-250 062
Résultat net	712 722	0	8 375	22 991	69 947	**814 035**
Résultat net part du Groupe	*712 704*	*0*	*8 375*	*22 991*	*69 947*	*814 017*
Résultat net part du Groupe par action *(en euros)*	85,7					97,9

L'incidence en 2018 des ajustements sur les agrégats du compte de résultat est présentée ci-dessous :

(en milliers d'euros)	Compte de résultat consolidé 2018	Dérivés de change		PPA	Ajustements pratiqués par Thales	Compte de résultat ajusté 2018
		Résultat de change	Variation de juste valeur			
Chiffre d'affaires	5 119 219	-30 162	-5 223			**5 083 834**
Résultat opérationnel	707 529	-30 162	- 8 527			**668 840**
Résultat financier	-145 883	30 162	38 243			-77 478
Résultat des sociétés mises en équivalence	205 849			39 580	48 545	293 974
Impôts sur les résultats	-194 693		-9 505			-204 198
Résultat net	572 802	0	20 211	39 580	48 545	**681 138**
Résultat net part du Groupe	572 741	0	20 211	39 580	48 545	681 077
Résultat net part du Groupe par action *(en euros)*	69,1					82,1

1.1.4 Prises de commandes

Les **prises de commandes 2019** sont de **5 693 millions d'euros** contre 5 024 millions d'euros en 2018. La part des prises de commandes à l'**Export** est de **49%.**

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

	2019	**2018**	**2017**	**2016**	**2015**
Défense	**3 385**	2 710	905	8 139	8 282
Défense Export	**769**	1 672	353	7 443	7 891
Défense France	**2 616**	1 038	552	696	391
Falcon	**2 308**	2 314	2 384	1 419	1 602
Total prises de commandes	**5 693**	5 024	3 289	9 558	9 884
% Export	**49%**	80%	82%	92%	96%

Les prises de commandes sont constituées intégralement de commandes fermes.

Programmes Défense

Les **prises de commandes Défense 2019** s'élèvent à **3 385 millions d'euros** contre 2 710 millions d'euros en 2018.

La part Défense Export s'élève à **769 millions d'euros** en 2019 contre 1 672 millions d'euros en 2018, année qui avait enregistré la commande de 12 Rafale supplémentaires par le Qatar.

La part Défense France s'établit à **2 616 millions d'euros** en 2019 contre 1 038 millions d'euros en 2018. La prise de commandes comprend notamment le contrat RAfale VErticaLisé (RAVEL) pour le Maintien en

Condition Opérationnelle (« MCO ») du Rafale France pour 10 ans et un avenant au contrat pour le développement du Standard F4 du Rafale (notifié en 2018) portant sur des compléments de travaux de développement et d'intégration.

Programmes Falcon

En 2019, **40 commandes de Falcon** ont été enregistrées, contre 42 en 2018.

Les prises de commandes Falcon 2019 représentent **2 308 millions d'euros** contre 2 314 millions d'euros en 2018. La prise de commandes est stable, et comprend notamment le contrat Archange portant sur l'acquisition de 2 Avions (sur la base de Falcon 8X) de Renseignements à CHArge utile de Nouvelle GEnération et du soutien associé.

1.1.5 Chiffre d'affaires ajusté

Le chiffre d'affaires 2019 est de **7 341 millions d'euros** contre 5 084 millions d'euros en 2018. La part du chiffre d'affaires à l'**export** est de **88%**.

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

	2019	**2018**	**2017**	**2016**	**2015**
Défense	**5 148**	2 485	1 875	1 244	1 669
Défense Export	**4 261**	1 419	1 402	719	1 037
Défense France	**887**	1 066	473	525	632
Falcon	**2 193**	2 599	3 001	2 342	2 507
Total chiffre d'affaires ajusté	**7 341**	5 084	4 876	3 586	4 176
% Export	**88%**	78%	89%	83%	83%

Programmes Défense

26 Rafale Export ont été livrés en 2019 contre 12 Rafale (9 Export et 3 France) en 2018.

Le chiffre d'affaires Défense 2019 s'élève **à 5 148 millions d'euros** contre 2 485 millions d'euros en 2018.

La part Défense Export s'élève à 4 **261 millions d'euros** contre 1 419 millions d'euros en 2018. Cette forte hausse s'explique par la livraison de 26 Rafale Export avec le soutien associé alors qu'en 2018, 9 Rafale Export avaient été livrés.

La part Défense France s'élève à **887 millions d'euros** contre 1 066 millions d'euros en 2018. Le chiffre d'affaires Défense France 2019 ne comprend pas de livraison de Rafale mais prend en compte la livraison des travaux de développement de la rénovation du système de combat pour l'ATL2 et des 2 premiers avions modernisés à la Marine Nationale. Pour mémoire, 2018 avait enregistré la livraison du standard F3R et de 3 Rafale.

Programmes Falcon

40 Falcon ont été livrés en 2019, contre 41 en 2018. Alors que nous prévoyions 45 livraisons de Falcon en 2019, nous avons dû faire face à un marché difficile.

Le chiffre d'affaires Falcon 2019 s'élève à **2 193 millions d'euros** contre 2 599 millions d'euros en 2018, baisse liée au nombre inférieur d'avions neufs et d'occasions livrés.

****

Le « book-to-bill ratio » (prises de commandes / chiffre d'affaires) est de 0,78 pour l'année 2019.

1.1.6 Carnet de commandes

Le carnet de commandes consolidé au 31 décembre 2019 est de **17 798 millions d'euros** contre 19 376 millions d'euros au 31 décembre 2018. Il est composé :

- du **carnet de commandes Défense Export** qui s'élève à **10 725 millions d'euros** contre 14 217 millions d'euros au 31 décembre 2018. Il est constitué principalement de 47 Rafale contre 73 Rafale au 31 décembre 2018,
- du **carnet de commandes Défense France** qui s'élève à **4 740 millions d'euros** contre 3 011 millions d'euros au 31 décembre 2018. Il comprend en particulier 28 Rafale (comme au 31 décembre 2018), le contrat MCO RAVEL pour le Rafale et le standard F4 du Rafale,
- du **carnet de commandes Falcon** qui s'élève à **2 333 millions d'euros** contre 2 148 millions d'euros au 31 décembre 2018. Il comprend notamment 53 Falcon (dont les 2 Falcon 8X Archange) comme au 31 décembre 2018.

1.1.7 Résultats ajustés

Résultat opérationnel

Le résultat opérationnel ajusté 2019 est de **765 millions d'euros** contre 669 millions d'euros en 2018 soit une hausse de 14%.

La marge opérationnelle s'établit à **10,4%** en 2019 contre 13,2% en 2018. Cette baisse s'explique principalement par la comptabilisation, en 2018, de l'indemnité de Safran pour un montant de 280 millions de dollars US, suite à la résiliation du contrat du moteur Silvercrest.

La marge opérationnelle 2019 de 10,4% se compare ainsi à une marge opérationnelle 2018 hors indemnité Safran de 9,2% : l'augmentation s'explique par la forte hausse du chiffre d'affaires (+44%).

Les frais de recherche et développement autofinancés sont en forte hausse (527 millions d'euros en 2019 contre 392 millions d'euros en 2018), en raison du développement simultané de 2 programmes Falcon, mais compte tenu de la forte hausse du chiffre d'affaires, ils ne représentent que 7,2% du chiffre d'affaires en 2019 contre 7,7% en 2018.

Le taux de couverture de change est de 1,18 $/€ en 2019 contre 1,19 $/€ en 2018.

Résultat financier

Le résultat financier ajusté 2019 est de **-52 millions d'euros** contre -77 millions d'euros en 2018. Ce résultat financier négatif est la conséquence de la comptabilisation de la composante de financement au titre des contrats militaires long terme. En 2019, cette composante est moins importante en raison de la reprise des acomptes suite à la livraison de 26 Rafale Export et des prestations associées intervenues sur la période.

Résultat net

Le résultat net ajusté 2019 est de **814 millions d'euros** contre 681 millions d'euros en 2018, soit une hausse de 20%. La contribution de Thales dans le résultat net du Groupe est de 346 millions d'euros contre 290 millions d'euros en 2018.

La marge nette ajustée s'établit ainsi à **11,1%** en 2019 contre 13,4% en 2018. Cette baisse s'explique principalement par la comptabilisation, en 2018, de l'indemnité de Safran. La marge nette ajustée 2019 de 11,1% se compare à une marge nette ajustée 2018 hors indemnité Safran de 10,8%.

La contribution de Thales à la marge nette 2019 est en baisse par rapport à 2018 (4,7% en 2019 contre 5,7% en 2018).

Le résultat net par action 2019 s'établit à **97,9 euros** contre 82,1 euros en 2018.

1.1.8 Dividendes et Participation / Intéressement

Le Conseil d'administration a décidé de proposer à l'Assemblée Générale des actionnaires la distribution, en 2019, d'un dividende de **25,4 €/action** correspondant à un montant de 212 millions d'euros, soit un payout de 26%, comme l'année précédente.

Au titre de 2019, le Groupe versera **187 millions d'euros** (vs 168 millions d'euros au titre de 2018) de Participation et Intéressement y compris forfait social de 20% alors que l'application de la formule légale aurait conduit à un montant de 38 millions d'euros.

Au titre de 2019, le Groupe versera **215 millions d'euros** d'impôts sur les Sociétés dont 210 millions d'euros (98%) en France.

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

1.1.9 Communication financière

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

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

1.2 Structure financière

1.2.1 Trésorerie disponible

Le Groupe utilise un indicateur propre appelé « Trésorerie disponible » qui reflète le montant des liquidités totales dont dispose le Groupe, déduction faite des dettes financières ; il reprend les postes du bilan suivants : trésorerie et équivalents de trésorerie, actifs financiers courants (à leur valeur de marché) et les dettes financières ; il ne tient pas compte de l'impact sur les dettes financières de l'application de la norme IFRS16 traitant des contrats de location.

La trésorerie disponible du Groupe s'élève à **4 585 millions d'euros** au 31 décembre 2019 contre 5 211 millions d'euros au 31 décembre 2018. Cette baisse de 626 millions d'euros est liée :

- à l'augmentation du besoin en fonds de roulement résultant notamment de la reprise des acomptes suite à la livraison des 26 Rafale Export et des prestations associées,
- aux investissements réalisés dans le cadre du plan de transformation et aux acquisitions des centres de maintenance ExecuJet, TAG Aviation et RUAG,
- au versement des dividendes aux actionnaires,
- ces éléments étant partiellement compensés par la capacité d'autofinancement de la période.

1.2.2 Bilan (en données IFRS)

Le total des capitaux propres s'établit à **4 446 millions d'euros** au 31 décembre 2019 contre 4 277 millions d'euros au 31 décembre 2018. Cette hausse de 169 millions d'euros s'explique par le résultat net consolidé de la période compensé notamment pas l'impact négatif des écarts actuariels comptabilisés au titre des engagements de retraite. Ces écarts actuariels, enregistrés en « Autres produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres », sont liés à la baisse des taux d'actualisation utilisés pour l'évaluation de ces engagements.

Les emprunts et dettes financières s'établissent à 558 millions d'euros au 31 décembre 2019 contre 991 millions d'euros au 31 décembre 2018. Ils comprennent essentiellement :

- 250 millions d'euros, solde des emprunts souscrits par le Groupe en 2014 et 2015 (625 millions d'euros ont été remboursés au cours de l'année 2019),
- la participation des salariés placée en compte courant bloqué pour 113 millions d'euros,
- et pour la 1ère fois au 31 décembre, les dettes de location comptabilisées suite à l'application de la norme IFRS 16 traitant des contrats de location pour 178 millions d'euros.

Les stocks et en-cours ont diminué de 35 millions d'euros et s'établissent à 3 368 millions d'euros au 31 décembre 2019. La baisse liée à la livraison des prestations réalisées dans le cadre de l'exécution des contrats Rafale Export a été partiellement compensée par la hausse des stocks et en-cours Falcon et Défense France.

Les avances et acomptes reçus sur commandes nets des avances et acomptes versés diminuent de 1 448 millions d'euros au 31 décembre 2019 en raison principalement des acomptes repris suite à la livraison des Rafale Export et des prestations associées au cours de la période.

La valeur de marché des instruments financiers dérivés s'établit à -71 millions d'euros au 31 décembre 2019 contre 14 millions d'euros au 31 décembre 2018. Cette baisse est notamment liée à la variation du cours du dollar entre le 31 décembre 2019 et le 31 décembre 2018 (1,12 $/€ contre 1,15 $/€).

1.3 Transactions avec les parties liées

Les parties liées 2019 sont identiques à celles identifiées en 2018. Certaines filiales sont liées avec la Société Mère par des contrats de développement et de fourniture d'équipements et de logiciels et services associés.

Les transactions intervenues au cours de l'exercice 2019 sont mentionnées en élément 27 de l'annexe aux comptes consolidés.

1.4 Activités du groupe

1.4.1 Évolution des programmes

Programmes Défense

- *Système de Combat Aérien Futur (« SCAF »)*

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

Le 31 janvier 2019, Dassault Aviation et Airbus Defence and Space se sont vus notifier l'étude de concept (Joint Concept Study) du SCAF.

Le 17 juin 2019, à l'occasion de l'inauguration du Salon du Bourget, une étape majeure du programme s'est matérialisée par la présentation publique des premières maquettes du NGF et de ses drones d'appui. Ces maquettes ont été dévoilées par Éric Trappier, Président-Directeur Général de Dassault Aviation, et Dirk Hoke, Président Exécutif (CEO) d'Airbus Defence and Space, sous l'égide d'Emmanuel Macron, Président de la République française et en présence de Florence Parly, Ministre des Armées, Ursula von der Leyen, Ministre fédérale allemande de la Défense, et Margarita Robles, Ministre espagnole de la Défense.

Le même jour, une offre industrielle conjointe entre Dassault Aviation et Airbus Defence and Space, portant sur une proposition de marché pour la phase initiale des démonstrateurs du NGF et de ses drones d'appui, a été remise à la Direction Générale de l'Armement (« DGA ») et au ministère fédéral allemand de la Défense. L'industrie s'engage à mener à bien un ambitieux programme de démonstration technologique en vue du 1er vol en 2026.

Le 31 octobre 2019, une tranche optionnelle prolongeant les travaux pour 18 mois a été également notifiée.

Après l'accord du Bundestag, les gouvernements français et allemand ont attribué, le 20 février 2020, à Dassault Aviation, Airbus et leurs partenaires, MTU Aero Engines, Safran, MBDA et Thales, le contrat cadre initial (phase 1A) qui marque le coup d'envoi du lancement des démonstrateurs du SCAF. Ce contrat cadre s'étend sur une période de 12 mois avec pour objectif les premiers essais en vol en 2026.

La prochaine étape majeure du programme sera l'intégration de l'Espagne et l'implication de fournisseurs supplémentaires à partir de la phase 1B qui sera lancée à l'issue du succès de cette phase 1A.

- *Rafale*

Principaux évènements de l'année 2019 relatifs au programme Rafale sont :

- conformément à la Loi de Programmation Militaire, aucun Rafale n'a été livré aux forces françaises en 2019. La reprise de la livraison des 28 Rafale restant à livrer sur les 180 commandés se fera en 2022,
- le début des travaux de développement du standard F4 du Rafale, et l'affermissement fin 2019 de la première tranche optionnelle du marché introduisant notamment des compléments de connectivité du Rafale,
- la livraison en juillet du 24ème Rafale à l'Égypte sur les 24 Rafale commandés,
- la livraison des premiers Rafale au Qatar sur les 36 commandés et l'entrée en service au Qatar des premiers Rafale,
- la livraison des premiers Rafale à l'Inde sur les 36 commandés et la préparation par les Forces Armées indiennes pour une entrée en service des Rafale en Inde en 2020,
- la poursuite de l'exécution des contrats Rafale pour l'Égypte, le Qatar et l'Inde,
- la poursuite d'actions de promotion et de prospection du Rafale à l'export, et notamment en Inde, en Finlande, en Suisse et dans d'autres pays.

- *Drones*

L'année 2019 a été marquée par :

- le début des négociations avec l'OCCAR (Organisation Conjointe de Coopération en matière d'ARmement) portant sur le programme EuroDrone, en vue d'une contractualisation en 2020 pour le développement, la production et le soutien initial d'un drone MALE (Medium Altitude Long Endurance). Dans ce programme, Airbus Defence and Space est maître d'œuvre et Leonardo et Dassault Aviation sont Main Subcontractors,
- la poursuite la campagne d'essais en vol 2018 - 2021 du nEUROn, principalement consacrée à des démonstrations de furtivité, en liaison avec la DGA, l'Armée de l'Air et la Marine Nationale.

- *Espace*

Concernant les programmes spatiaux, Dassault Aviation demeure particulièrement intéressé par la nouvelle politique spatiale dans la Défense. Nous retenons dans le domaine des véhicules spatiaux, la poursuite du contrat d'études pour le véhicule de retour d'orbite réutilisable Space Rider de l'ESA (Agence Spatiale Européenne). Dassault Aviation est responsable du dessin des formes du véhicule.

- *PATrouille MARitime*

Concernant l'ATL2, nous avons livré le développement de modernisation du système de combat et les 2 premiers avions modernisés à la Marine Nationale. 5 autres chantiers seront réalisés par Dassault Aviation sur les 18 appareils à moderniser, les suivants le seront par le SIAé. Dassault Aviation est architecte système du programme, Thales est en charge des radars et de la détection acoustique et Naval Group du logiciel cœur système.

Falcon multi-missions

Concernant les Falcon multi-missions, pour l'année 2019, il convient de noter :

- la livraison des 4 premiers Falcon 2000MSA et la commande d'un 6ème avion par les Japan Coast Guards (« JCG »),
- suite à l'annonce au Salon du Bourget, par la Ministre des Armées, la commande de 2 Falcon 8X « Archange » pour mettre en œuvre la Charge Universelle de Guerre Électronique (« CUGE »), un 3ème appareil étant en option,
- suite à l'annonce, à l'occasion du Salon du Bourget, par la Ministre des Armées, la poursuite de la préparation d'un marché d'AVions Surveillance et d'Intervention MARitime (« AVSIMAR ») nommés « Albatros »,
- la livraison du 2ème Falcon 50SurMar doté d'une trappe de largage de chaînes SAR (Search And Rescue),

Programmes Falcon

L'année 2019 a été marquée par :

- la prise de commandes de 40 Falcon, dont le 6ème Falcon 2000MSA pour les Japan Coast Guards et les 2 Falcon 8X Archange,
- la livraison de 40 Falcon. Alors que nous prévoyions 45 livraisons de Falcon en 2019 nous avons dû faire face à un marché difficile,
- l'avancement nominal du programme Falcon 6X (biréacteur doté d'une distance franchissable de 5 500 NM, d'un confort inégalé avec une largeur de cabine de 2,7m pour un volume de 52,2 m3, et d'une vitesse maximum de Mach 0,9) conformément au planning pour une entrée en service en 2022 :
    - assemblage voilures en cours à Martignas,
    - assemblage du premier fuselage terminé à Biarritz,
    - mise en activité des bancs d'essais à Istres, Saint Cloud et chez les fournisseurs,
    - essais moteurs du PW812D nominaux chez Pratt & Whitney Canada (6 moteurs en phase de test, 1 400 heures d'essais réalisées, et plus de 150 heures sur banc volant, vol du 1er moteur de série),
- un nouveau record par le Falcon 8X, avion au confort inégalé, reconnu par les clients comme le plus silencieux du marché : la traversée des États-Unis entre Santa Monica et Teterboro en 4h28 (décollage sur terrain contraint en longueur et en bruit),
- la démonstration renouvelée par les Falcon 8X et Falcon 2000 LXS de leurs capacités d'atterrissage sur pistes courtes (certification La Môle Falcon 8X et Falcon 2000LXS / démonstration Falcon 8X aux Eplatures),

- la certification des gains opérationnels, après celle obtenue pour le Falcon 8X en 2018, autorisant les atterrissages avec visibilité réduite jusqu'à une altitude de 100 pieds sur Falcon 900LX, 2000LXS et 2000S apportés par le système FalconEye,
- dans le domaine des services, la disponibilité de FalconSphere II, outil d'aide au pilotage sur iPad, pour les Falcon 7X et 8X,
- la préparation du futur Falcon : les études marketing et technique sont en cours.

Make in India

La Joint-Venture Dassault Reliance Aerospace Limited (DRAL), créée en 2017 à Nagpur a poursuivi sa montée en puissance, notamment avec l'entrée en service du nouveau hangar principal de production de 12 000m² et le lancement, en 2020, de la construction de 2 nouveaux bâtiments. Elle contribue ainsi au déploiement de nos activités aéronautiques civile et militaire en Inde. Cela participe, entre autres, à la satisfaction de nos obligations d'offsets prévues au contrat signé pour la fourniture de 36 Rafale.

DRAL a, en particulier, procédé à la montée en cadence de la production des assemblages pour le Falcon 2000 et des premiers assemblages Rafale (portes moteur). Les premiers T1 et réservoirs-avant sont montés sur Falcon 2000.

La Supply Chain locale se développe (pièces primaires, outillages, pylônes, bidons, etc.) et les premières pièces primaires et outillages ont été livrés à Dassault Aviation.

Par ailleurs, nous soutenons activement la politique éducative et scientifique du Gouvernement indien par l'implantation d'un centre d'ingénierie à Pune, la création de la « Dassault Skill Academy » et la mise en place d'un programme de formation professionnelle au métier d'ajusteur structure et équipements aéronautiques : autant d'initiatives qui démontrent l'engagement total de Dassault Aviation envers les politiques « Make in India » et « Skill India » et qui jettent les bases d'un écosystème national appelé à devenir, au niveau mondial, une référence pour le secteur de l'aéronautique et de la défense.

1.4.2 Après-vente

Après-vente militaire

En matière de soutien logistique, les éléments majeurs de l'année 2019 ont été :

- la notification du contrat RAfale VErticaLisé (RAVEL) pour le Maintien en Condition Opérationnelle (MCO) du Rafale France sur 10 ans. Ce contrat regroupe l'ensemble des activités de soutien du Rafale France et de ses équipements (sauf moteurs et sièges) avec des prestations techniques et logistiques renforcées, sous la responsabilité d'un seul maitre d'œuvre : Dassault Aviation. L'organisation de ces activités de soutien s'appuiera sur une plateforme Big Data Dassault Aviation / Dassault Systèmes,
- la poursuite du soutien des 24 Rafale égyptiens,
- la poursuite de la formation, au sein de notre « Conversion Training Center » à Mérignac, des pilotes et mécaniciens qatariens et indiens,
- la participation active au soutien et à l'assistance technique des avions au Qatar,
- la réalisation des premières livraisons d'éléments de soutien destinés aux utilisateurs indiens.

Par ailleurs, en mars 2019, une nouvelle organisation concernant les activités de formation et de documentation au sein du Groupe a été mise en place. Elle a conduit au transfert d'environ 160 personnes de Sogitec vers Dassault Aviation, qui s'est effectué à l'issue de la procédure d'information et de consultation auprès des Institutions Représentatives du Personnel (IRP). Cette nouvelle organisation fait suite aux réflexions et à l'étude conduite dans le cadre du plan de transformation « Piloter Notre Avenir » entre Dassault Aviation et Sogitec.

Après-vente Falcon

Le Groupe a, en 2019, développé son réseau de centres de maintenance d'excellence tout en accroissant sa part de marché dans la maintenance Falcon par l'acquisition de 17 centres de maintenance dans le monde et leur intégration progressive :

- ExecuJet, 11 sites en Europe, au Moyen-Orient, en Afrique, en Asie et en Australie,
- TAG Aviation, 4 sites en France, au Portugal, au Royaume-Uni, et en Suisse,
- RUAG, 2 sites en Suisse y compris les services aéroportuaires (FBO).

Les closings ont eu lieu le 28 mars 2019 pour ExecuJet (sauf celui du centre de Dubaï qui a eu lieu le 23 janvier 2020), le 1er juillet 2019 pour RUAG et le 2 septembre 2019 pour TAG Maintenance Services.

En matière d'après-vente Falcon, le Groupe a été reconnu, en 2019, par le marché de l'aviation d'affaires comme leader dans le domaine du support (Falcon Response, disponibilité des pièces détachées, réseau de stations-service...) :

- n°1 classement général (AIN et ProPilot)
- n°1 disponibilité des pièces de rechange (AIN et ProPilot)
- n°1 coût des pièces de rechange (AIN)
- n°1 réactivité AOG (AIN)
- n°1 fiabilité générale de l'avion (AIN)
- n°1 satisfaction client (ProPilot)

Ceci est le résultat des efforts déployés dans le domaine du support depuis plusieurs années.

Par ailleurs, nous avons :

- poursuivi l'amélioration de la sécurité et de la mise en œuvre des avions,
- soutenu nos clients à travers l'offre Falcon Response grâce à 2 Falcon dédiés, qui ont effectué 5 200 heures de vol en 800 missions depuis le lancement du service en 2015,
- poursuivi l'effort de communication avec les clients à l'occasion de 8 séminaires « maintenance & opérations » et de réunions avec le panel de clients OAB (« Operator Advisory Board »),
- mis en service le nouveau Centre de Rechanges Falcon Spares à Paris-CDG,
- augmenté la capacité de maintenance de Dassault Falcon Service au Bourget pour accroitre sa capacité d'accueil des Falcon 7X et 8X. Le hangar rénové est entré en service début 2020,
- lancé le développement d'un système d'information mondial qui facilitera les activités logistiques et commerciales d'approvisionnement et de distribution des pièces de rechange Falcon,
- promu avec succès l'offre FalconCare auprès des clients.

1.5 Structure du groupe

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

Les pourcentages de détention figurent dans le Rapport Financier 2019, dans l'annexe des comptes consolidés du Groupe, Élément 2 - Périmètre de consolidation, ainsi que dans les comptes annuels de la Société Mère, Élément 3 – Immobilisations financières.

1.5.1 Filiales et sociétés consolidées

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

Les principales filiales de DFJ sont :

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

Dassault Falcon Service (DFS) (France), implantée au Bourget et à Mérignac, contribue à l'après-vente des Falcon par son activité de station-service dédiée à la maintenance des Falcon. DFS est également présente sur l'aéroport de Moscou-Vnukovo (Russie). Par ailleurs, DFS a une activité de location et management de Falcon dans le cadre d'une activité de Transport Public de Passagers,

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

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

Il est également à noter qu'au cours de l'exercice 2019, Dassault Aviation a fait l'acquisition des activités de maintenance de trois réseaux de sociétés de maintenance aéronautique (Luxaviation/ExecuJet, TAG Aviation et RUAG). Ces sociétés, listées ci-dessous ont été intégrées au périmètre de consolidation du Groupe Dassault Aviation :

- **Tag Maintenance Services SA (TMS) (Suisse),**
    - TAG Maintenance Services Portugal Unipessoal LDA (Portugal, filiale à 100% de TAG Maintenance Services SA),
    - TAG Maintenance Services Farnborough Ltd (Royaume-Uni, filiale à 100% de TAG Maintenance Services SA),
    - TAG Maintenance Services Le Bourget (France, filiale à 100% de TAG Maintenance Services SA),
- **RUAG** renommée Dassault Aviation Business Services SA (DABS) **(Suisse)**, (activités de maintenance aéronautique civile)
- **ExecuJet MRO Services Belgium NV (Belgique),**
- **ExecuJet MRO Services Australia Pty Ltd (Australie),**
    - Execujet MRO Services New Zealand Ltd (Nouvelle-Zélande, filiale à 100% de la société ExecuJet MRO Services Australia Pty Ltd),
- **ExecuJet MRO Services (Pty) Ltd (Afrique du Sud),**
- **ExecuJet MRO Services Malaysia Snd. Bhd (Malaisie),**
    - ExecuJet Handling Services Sdn. Bhd. (Malaisie, filiale à 49% de la société ExecuJet MRO Services Malaysia Snd. Bhd).

Thales (France), groupe côté à la bourse de Paris, intervient sur les marchés de l'aéronautique, de l'espace, de la défense et de la sécurité. Ses activités sont détaillées dans son document d'enregistrement universel (URD).

Les 29 mars et 16 avril 2019, Thales a annoncé le succès puis la finalisation de son offre publique d'achat sur Gemalto, portant sa détention à 85,58% puis 97,02% du capital social émis et en circulation de Gemalto. Consécutivement, les actions Gemalto ont été retirées de la cote d'Euronext Amsterdam et Paris le 29 mai 2019. À l'issue d'une procédure de retrait obligatoire finalisée le 9 octobre 2019, Thales a acquis l'intégralité du solde des actions Gemalto qui n'avaient pas été encore acquises dans le cadre de l'offre publique.

Une information complémentaire sur les filiales et sociétés consolidées est fournie dans l'élément 2 « périmètre de consolidation » des comptes consolidés.

1.5.2 Filiales et Participations non consolidées

Les principales participations non consolidées du Groupe sont :

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

Le Groupe est présent en Inde :

- Dassault Aircraft Services India Private Ltd, en charge de la promotion de nos activités en Inde, détenue à 100% par Dassault Aviation Participations (France),
- Dassault Reliance Aerospace Limited, société détenue à 49% par Dassault Aviation, qui assemble et produit des pièces et sous-ensembles d'aérostructure civiles et militaires,
- Reliance Airport Developers Limited, société détenue à 35% par Dassault Aviation, qui intervient dans la gestion et le développement d'infrastructures aéroportuaires.

Le Groupe est également présent en Chine via Dassault Falcon Business Services Co. Ltd (Beijing) et Dassault Aviation Falcon Asia-Pacific Ltd (Hong-Kong).

Enfin, le Groupe est présent aux Émirats Arabes Unis via DASBAT Aviation LLC.

1.5.3 Succursales

Le Groupe a une succursale au Caire (Égypte) et une autre à Doha (Qatar).

1.6 Recherche et développement

Concernant l'innovation, la plus grande part de notre Recherche & Développement (R&D) est consacrée au développement du Falcon 6X, du futur Falcon ainsi qu'au Rafale, en particulier, son standard F4.

Le Groupe s'attache aussi à améliorer les produits existants et préparer les produits futurs. Dassault Aviation participe, notamment, aux projets européens CleanSky et CleanSky 2, et est depuis 2008 membre du COnseil pour la Recherche Aéronautique Civile (CORAC).

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

Les travaux de recherche et d'innovation portent notamment sur des projets de développements technologiques et des concepts tels que :

- la fin des essais mécaniques d'un caisson de voilure composite complétés par des travaux sur les fixations et leur qualification à la foudre,
- la consolidation des principes de conception et de fabrication de surfaces à laminarité augmentée et des gains atteignables en réduction de traînée,
- le développement d'un nouveau type de radôme parafoudre sans protubérance,
- la préparation d'un concept de pilotage permettant le repos à poste (analyse des procédures, spécification d'un siège adapté, étude du concept Dual HUD comme moyen d'affichage d'informations primaires),
- le développement d'un concept de surveillance au sol.

Nous continuons de consacrer un effort significatif pour accroître l'efficacité de toute la chaîne d'essais en vol (nouveaux moyens de mesure et optimisation de la productivité).

L'implémentation de la feuille de route de la Société pour la fabrication additive établie l'année dernière a démarré; la mise en œuvre de moyens mutualisés est favorisée.

Par ailleurs, nous travaillons activement à la maturation technologique visant une meilleure performance environnementale (réduction de la traînée, diminution de la masse, intégration performante du système propulsif), un effort particulier a été consacré aux aspects opérationnels (optimisation de trajectoires, nouvelles procédures) notamment dans le cadre du programme européen SESAR.

Avec le COnseil pour la Recherche en Aéronautique Civile (CORAC), nous collaborons à des travaux sur un démonstrateur de voilure composite, sur les systèmes embarqués et les cockpits de demain, sur des avions plus électriques, et sur les procédés de production de l'usine du futur.

CleanSky 2 est, pour nous, l'espace de collaboration avec une vingtaine de partenaires majeurs de sept pays européens afin de répondre aux enjeux environnementaux par des angles multiples. Réduire les émissions de gaz va de pair avec la baisse de la consommation de carburant. Nos travaux portent ainsi sur la diminution de la traînée (recherches en aérodynamique laminaire) et de la masse (méthodologies de contrôle des charges). L'optimisation du cycle de production se traduit par des recherches sur l'écoconception, les nouveaux matériaux, les technologies de maintenance et de recyclage des avions. La maîtrise de l'environnement sonore passe par des travaux sur le contrôle du bruit et le développement de nouvelles protections acoustiques.

Le programme d'études amont « Man Machine Teaming » a démarré début 2018. Dédié à l'intelligence artificielle, il porte sur la définition et le maquettage des concepts de la relation Homme Système dans le futur système de combat aérien et sur la maturation de technologies innovantes en particulier dans

l'autonomie décisionnelle et les méthodologies d'apprentissage. À la suite d'un deuxième appel à partenaires, un nouveau lot de dix-neuf études a été d'être notifié par la Direction Générale de l'Armement (DGA).

1.7 Plan de transformation : Piloter Notre Avenir

Le plan de transformation « Piloter Notre Avenir », lancé en 2016, doit nous permettre d'être toujours plus compétitifs, réactifs et efficaces dans un environnement de plus en plus imprévisible et concurrentiel. Ce plan s'appuie sur les femmes et les hommes qui composent la Société et utilise le « numérique » comme levier afin d'affronter les évolutions de nos marchés et répondre aux exigences de nos clients militaires et civils.

Il s'articule autour de 4 axes :

- culture, compétences et organisations,
- outils numériques, process et innovation,
- outil industriel,
- pilotage des programmes.

Cette transformation est fondée sur des nouveaux outils numériques, dans un environnement de Big Data, où la qualité et la maitrise des données sont primordiales pour assurer l'exécution et la continuité numérique de nos process outillés.

Cette année, la plateforme d'ingénierie collaborative 3DExperience™ de Dassault Systèmes est montée en puissance grâce au partenariat stratégique signé entre Dassault Aviation et Dassault Systèmes. Le futur Falcon est le 1er programme avion à utiliser pleinement 3DExperience™.

En ce qui concerne le Big Data, nous avons :

- débuté la mise en place d'une plateforme Dassault Aviation / Dassault Systèmes pour répondre aux engagements pris pour le MCO Rafale RAVEL, qui s'élargira aux autres fonctions de la Société,
- développé le « carnet de santé avions ».

L'objectif de modernisation de nos installations et de nos méthodes de travail a été illustré en 2019 par le déploiement du bureau d'études étendu

Dans le cadre du Pilotage de la Performance Industrielle (supply chain) nous avons fait évoluer les outils de planification et de gestion de production et poursuivi le déploiement de SAP, qui sera complété par APRISO.

De même nous avons :

- mis en œuvre la démarche Advanced Product Quality Planning (APQP : assurance qualité en conception et industrialisation) et l'avons déployé sur les nouveaux programmes,
- promu la politique « ReUse » (réutilisation de solutions techniques matures et des standards de la profession).

Nous poursuivons également la spécialisation industrielle de nos usines et la modernisation de nos bâtiments :

- Argenteuil : transfert vers Seclin des filières de « pièces métalliques » ; définition du bâtiment Cergy en cours,
- Argonay : signature d'un protocole d'accord avec la région Auvergne-Rhône-Alpes pour la mise en place d'une plateforme industrielle collaborative de fabrication additive métallique (ALM),
- Biarritz : livraison du nouveau bâtiment prévue en 2020,

- Martignas : réception du nouveau bâtiment pyrotechnie, transfert des activités d'Argenteuil et de Poitiers,
- Poitiers : transfert des fabrications d'emports programmé au 2eme semestre 2020,
- Seclin : agrandissement du bâtiment pour les activités transférées (filières tôlerie et revêtement),
- Mérignac et Saint-Cloud : nouveaux bâtiments et plateaux collaboratifs, dans la logique du bureau d'études étendu :
    - Saint-Cloud : rénovation du bâtiment Boulevard Sénard et création de plateaux collaboratifs pour les nouveaux programmes,
    - Mérignac : construction en cours du nouveau bâtiment de 25 000 m2 pouvant accueillir 1 500 personnes,
- Dassault Reliance Aerospace Ltd, Nagpur (Inde) : réception d'un 2ème hangar de production de 12 000 m²,
- Dassault Falcon Service, Le Bourget : accroissement de la capacité d'accueil Falcon 7X et Falcon 8X, surface additionnelle de 1 800 m².

1.8 Production et moyens industriels

Conformément aux objectifs du plan de transformation développés dans le paragraphe 1.7 « Plan de Transformation : Piloter Notre Avenir », notre système de production poursuit son intégration et sa spécialisation par grandes filières et dans le cadre du Pilotage de la Performance Industrielle (supply chain) fait évoluer les outils de planification et de gestion de production.

1.9 Qualité totale

Dans le cadre de son Système de Management Intégré, Dassault Aviation a confirmé en 2019 sa certification EN 9100, norme spécifique au secteur aéronautique, ainsi que sa certification environnementale ISO 14001.

Dassault Aviation a également mis en place un système de management « Santé et Sécurité au Travail » répondant aux exigences de la norme ISO 45001 « Systèmes de management de la santé et de la sécurité au travail - Exigences et lignes directrices pour leur utilisation ».

Nous assurons aussi le suivi de nos agréments de conception, production et entretien des avions civils, ainsi que notre reconnaissance d'aptitude à la conception des avions militaires et à la production pour les marchés Rafale Export.

En 2019, le périmètre de notre agrément de production civil a été élargi pour y inclure des activités de production de notre filiale indienne.

Sur nos nouveaux programmes, nous déployons la démarche APQP (Advanced Product Quality Planning) d'assurance qualité en développement, qui stimule le travail collaboratif et se focalise, très en amont, sur la maîtrise des risques produits et process.

Enfin, nous poursuivons nos actions sur l'ensemble des entités de Dassault Aviation en matière de maîtrise des risques programmes, produits, processus, environnement et santé/sécurité au travail.

2. FACTEURS DE RISQUES

Les principaux risques et incertitudes auxquels le Groupe est confronté sont détaillés ci-après.

2.1 Risques liés aux programmes

2.1.1 Marchés

La nature de l'activité de Dassault Aviation l'expose à un risque sectoriel. Nos clients sont sensibles à l'incertitude et à la volatilité de l'économie mondiale ainsi qu'à l'instabilité politique :

- les clients étatiques, bien que contraints à des politiques budgétaires drastiques, se doivent d'assurer leur sécurité et de maintenir leur capacité de projection. La recherche de marchés Rafale reste un enjeu permanent pour assurer une production cadencée.
- dans le domaine de l'aviation d'affaires, le marché est complexe dans un contexte d'incertitudes sur fond de tensions internationales et de signes de ralentissement de la croissance mondiale.

2.1.2 Concurrence

Les concurrents restant très agressifs, tant en termes de politique commerciale et tarifaire qu'en termes d'innovation technologique. L'avantage dont ils bénéficient en matière de compétitivité économique et de flexibilité, dû à leur implantation dans la zone dollar, demeure une contrainte pour nos ventes.

Pour répondre à cette menace en nous adaptant toujours mieux à un marché exigeant, nous poursuivons nos efforts d'innovation, d'élargissement de notre gamme Falcon, de préparation des systèmes futurs de combat aérien, ainsi que de rationalisation de notre production et de réduction des coûts.

Dans ce contexte, la bonne exécution du Plan de Transformation « Piloter Notre Avenir » est un enjeu important la Société, pour améliorer notre compétitivité, la qualité et l'image de nos produits, et répondre ainsi aux attentes du marché.

2.1.3 Maîtrise des programmes

Compte tenu de la complexité des technologies des programmes Falcon et Défense, nous devons nous assurer que nous avons mis en œuvre les moyens nécessaires au respect de nos engagements envers les clients et de nos calendriers de développement, de production et de livraison afin de sécuriser notre chiffre d'affaires.

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

Nos choix techniques doivent correspondre aux attentes des clients. Nos investissements en matière de Recherche et Développement doivent prendre en compte les évolutions technologiques et nous conduire à des innovations ciblées et maîtrisées. L'attention croissante portée, en Europe, à l'impact environnemental de l'aviation nous engage à poursuivre la recherche de solutions applicables à nos produits.

2.1.4 « Make In India »

La Société a initié le « Make in India » dans le cadre de l'exécution des obligations d'offsets liées au contrat d'acquisition des 36 Rafale par l'Inde. Ainsi, la co-entreprise Dassault Reliance Aerospace Limited créée en 2017 entre Dassault Aviation et Reliance Infrastructure a débuté dès 2018 la fabrication des premiers éléments de Falcon 2000.

Nous poursuivons le déploiement de nos installations, de nos filières de production et de nos activités de bureau d'études avec nos partenaires indiens afin d'accompagner la montée en charge tout en maitrisant la qualité, les coûts et les délais.

2.1.5 Ajustement du potentiel technique et industriel

Les cycles des marchés des avions d'affaires et des avions d'armes ne sont pas synchrones. Afin de nous adapter au contexte du marché, il nous est nécessaire de faire preuve de flexibilité et de réactivité sur la chaîne de production, y compris au sein de notre supply chain.

Cet enjeu est également d'actualité en ce qui concerne nos développements actuels tant pour les programmes civils (Falcon 6X et futur Falcon) que militaires (Standards Rafale, NGF dans le cadre du SCAF).

2.1.6 Marché des avions d'occasion

Ce marché reste très dépendant du contexte économique, et un trop grand nombre d'avions d'occasions disponibles à la vente peut avoir un impact sur la demande et les prix du marché des avions neufs.

2.2 Risques liés à la « supply chain »

Notre cycle de production est pour partie dépendant de la réactivité du processus d'approvisionnement. Des retards ou des ruptures d'approvisionnement peuvent conduire à l'arrêt de nos chaînes de fabrication. En 2019, des dommages majeurs aux biens chez certains de nos fournisseurs ont perturbé notre production. Par ailleurs, plusieurs défaillances dans notre supply chain impliquant des retards significatifs d'approvisionnements, nous exposent à un risque potentiel sur nos livraisons.

De même, les retards ou les défaillances de nos coopérants, de nos partenaires ou de nos fournisseurs en matière de développement peuvent entraîner des risques importants pour nos programmes en développement (développement du Falcon 6X et de ses moteurs PW812D, et futur Falcon).

Il est stratégique d'assurer le bon pilotage de la supply chain, de la sélection des fournisseurs, de la maîtrise des développements jusqu'à la mesure des performances essentielles (ponctualité, qualité).

En complément au référentiel déjà en place, des actions sont en cours dans le cadre du volet achats opérationnels du Plan de Transformation, ceci afin de renforcer les performances des fournisseurs.

La mise en place, dans les phases amont des programmes, de contrats pluriannuels avec les fournisseurs réduit l'exposition aux risques d'approvisionnement.

2.3 Risques liés au système d'information

L'étendue du risque cybernétique est de plus en plus large, notamment sur la connectivité concernant nos avions, nos services aux clients ou notre outil industriel.

Une défaillance de notre système d'information pourrait se traduire par des pertes de données, des erreurs et/ou des retards préjudiciables à la bonne marche de l'Entreprise. Nous avons mis en place des dispositifs de nature à maximiser la garantie de la fiabilité, la confidentialité et la disponibilité de nos données.

Le Groupe a mis en place des procédures destinées à se protéger contre le risque de tentative d'atteinte à la sécurité de ses systèmes de technologie de l'information et à assurer la protection de ses données hautement confidentielles.

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

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

2.4 Risques liés aux changements réglementaires

Les activités du Groupe s'inscrivent dans un cadre légal et réglementaire complexe et évolutif, au niveau national, européen et international, notamment :

- dans le domaine aéronautique en termes de navigabilité des produits ;
- en matière sociale et de santé sécurité au travail, cf. §4.3 « Informations sociales » ;
- en terme d'environnement (REACh, entre autres), cf. §4.7 « Exigences règlementaires et régimes administratifs » ;
- en matière économique et financière.

Ce contexte réglementaire complexe induit potentiellement des risques de conformité, d'obsolescence, de compétitivité ou de distorsion de concurrence.

2.5 Risques liés à la propriété intellectuelle

L'innovation est un élément indispensable pour garantir le succès des produits du Groupe.

La protection de la propriété intellectuelle, principalement via les brevets, les droits d'auteur et les marques est un enjeu important pour la sécurisation de notre patrimoine.

Dassault Aviation utilise en particulier les droits de propriété intellectuelle pour protéger sa technologie, empêcher ses concurrents d'utiliser cette technologie protégée et rester compétitif.

Dassault Aviation a toujours mis l'accent sur la protection de ses innovations par la confidentialité. Les salariés sont encouragés à mettre en place l'organisation nécessaire afin d'éviter les divulgations non protégées.

Certaines innovations sont conservées secrètes et des moyens de preuve de création sont, le cas échéant, constitués. D'autres innovations sont brevetées.

2.5.1 Les actions

Le portefeuille de brevets de Dassault Aviation est en croissance régulière. Il est constitué de brevets français et de brevets étrangers déposés dans les pays stratégiques. Des marques sont également enregistrées régulièrement afin de protéger les noms des principaux produits et services de la Société dans les pays où elle exerce ses activités.

Des sessions de sensibilisation sur la propriété intellectuelle et la confidentialité sont périodiquement organisées auprès des salariés concernés afin qu'ils participent activement à la protection de notre patrimoine technologique.

2.5.2 L'organisation

Les salariés sont incités à développer des inventions par une politique salariale adaptée. Des « Correspondants Propriété Intellectuelle » ont en charge notamment la détection des inventions devant être protégées au sein des différentes directions de la Société.
Régulièrement, un « Comité Propriété Intellectuelle » se réunit pour décider des protections dont doivent bénéficier les inventions stratégiques pour la Société.

2.6 Risques liés aux atteintes à la sûreté

Le niveau de vigilance contre la menace terroriste est resté très élevé en 2019. Les dispositifs physiques de protection ont été renforcés au sein de Dassault Aviation et de ses principales filiales, et le suivi des salariés expatriés et en mission à l'étranger a été amélioré.

La préservation du patrimoine industriel, technique et scientifique du Groupe est assurée par des procédures de contrôle d'accès systématique aux sites, par un processus d'évaluation opérationnel des fournisseurs et par une étape « Sûreté » dans les dossiers de recrutement.

Enfin, le risque cybernétique reste un enjeu majeur de sécurité et de sûreté qui nécessite de protéger nos systèmes d'information, nos systèmes de production et nos systèmes aéroportés contre des attaques de plus en plus profondes. Les salariés ont continué d'être la cible de tentatives d'escroqueries par voie électronique. Une politique de sensibilisation des salariés au risque cybernétique est aujourd'hui déclinée au sein de Dassault Aviation et de ses principales filiales, à l'occasion de « séances à thèmes » programmées tout au long de l'année.

2.7 Risques dans le domaine social (DPEF)

La perte de nos compétences métiers représente un risque puisqu'elles constituent notre principale richesse et sont garantes de la qualité attendue par nos clients.

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

Les ambitions importantes de recrutement de l'entreprise sont confrontées à un marché de l'emploi très concurrentiel et à des besoins de nouveaux profils, en particulier dans le domaine numérique.

Le groupe Dassault Aviation est engagé depuis plusieurs années dans une politique systématique de réduction des risques professionnels et d'amélioration des conditions de travail.

Les mesures prises sont décrites au §4.3 « Informations sociales ».

2.8 Risques environnementaux (DPEF)

Risques de pollution ou de dommages causés à l'environnement

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

Le Groupe Dassault Aviation n'a jamais été, par décision de justice, condamné pour pollution ni contraint à verser des indemnités en réparation de dommages causés à l'environnement. En 2019, aucun accident environnemental n'est à déplorer.

Le site de Biarritz a été soumis, en 2006, à un arrêté préfectoral, complété en 2012, prescrivant une analyse d'impact et une étude de traitement pour une pollution historique de la nappe phréatique (chrome et solvants halogénés). Le dispositif de traitement a été installé conformément au plan de gestion.

Les mesures prises sont décrites au §4.4.1 « Risques environnementaux ».

Risques liés aux conséquences du changement climatique

De par sa localisation géographique, le Groupe Dassault Aviation présente une faible exposition aux conséquences physiques du changement climatique, que ce soit pour ses implantations industrielles ou sa supply chain.

De par son activité industrielle aéronautique, Dassault Aviation peut être exposé aux risques de transition liés au changement climatique suivants :

- le risque technologique d'évolution des produits et services vers des solutions moins émissives en CO_2. La lutte contre le changement climatique fait partie des objectifs stratégiques de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ce qui se traduit par des normes environnementales d'émissions de plus en plus contraignantes pour les avions (bruit, NOx, CO_2 ...). Celles-ci sont intégrées dans les exigences de conception de nos produits,
- la pression de l'opinion publique visant actuellement le secteur aéronautique dans son ensemble et plus spécifiquement l'aviation commerciale. Depuis plus de 10 ans, le groupe Dassault Aviation s'est inscrit dans une démarche volontaire de réduction de ses émissions de GES et poursuit ses efforts dans ce domaine.

Les mesures prises sont décrites au §4.4.4 « Changement climatique : Gaz à Effet de Serre ».

2.9 Risques d'atteintes graves dans la « supply chain » (DPEF)

Le Groupe Dassault Aviation a mis en place un plan de vigilance afin de se prémunir contre les risques liés à la supply chain dans les domaines des droits humains, des libertés fondamentales, de la santé et de la sécurité des personnes et de l'environnement comme exposé au §4.6.1 « Devoir de vigilance ».

2.10 Risques liés au respect des droits humains (DPEF)

Le Groupe traite ces risques et s'engage en faveur du respect des Droits de l'Homme au travers de sa Charte d'éthique, de son organisation interne, de l'évaluation et du suivi de ses fournisseurs, comme des différents textes internationaux auxquels nous adhérons.

Les mesures prises en faveur de cet engagement sont détaillées au § 4.6.2 « Droits humains ».

2.11 Risques liés à la lutte contre la corruption (DPEF)

Conformément à l'article 17 de la loi n° 2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique, le Groupe traite ces risques et prend les mesures aptes à prévenir et à détecter, en France comme à l'étranger, les faits de corruption ou de trafic d'influence.

Ces mesures sont détaillées au § 4.6.3 « Lutte contre la corruption ».

2.12 Risques liés à la lutte contre l'évasion fiscale (DPEF)

Nous traitons ces risques en respectant l'ensemble de la réglementation fiscale en vigueur, comme exposé au § 4.6.4 « Lutte contre l'évasion fiscale ».

2.13 Risques financiers

2.13.1 Risques de liquidité et de trésorerie

Le portefeuille de placements du Groupe est principalement constitué de placements monétaires au sens de la classification AMF, sans risque significatif de perte de valeur.

Les placements obligataires souscrits par le Groupe sont des placements avec un horizon de gestion court terme et les placements non spécifiés au sens de la classification AMF sont investis en OPCVM obligataires court terme et monétaires.

2.13.2 Risques de crédit et de contrepartie

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

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

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

2.14 Risques de marché

2.14.1 Risques de change

Portefeuille de couverture

Le Groupe est exposé au risque de change par les ventes Falcon de la Société Mère, qui sont, pour la quasi-totalité, libellées en dollars américains.

Le risque de change de la Société Mère est couvert pour partie par ses achats en dollars et pour partie par l'utilisation de contrats de change à terme et d'options de change.

La Société Mère couvre ses flux de trésorerie futurs reconnus hautement probables de manière partielle. Elle s'assure ainsi que les premières rentrées de trésorerie futures seront suffisantes pour exercer les couvertures de change mises en place. Le montant de la couverture peut être ajusté en fonction de l'évolution dans le temps des flux attendus.

Une analyse de sensibilité du portefeuille de couverture est disponible dans l'élément 24.3 « Gestion des risques de marché ».

Compétitivité militaire

Notre compétitivité est également impactée par l'évolution du cours du dollar US pour la vente de nos avions militaires, la comparaison avec nos concurrents s'effectuant en dollars US.

Titres Embraer

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

2.14.2 Risques de taux

Le Groupe est exposé à la volatilité des taux d'intérêt notamment à travers ses emprunts souscrits à taux variables, cependant, des instruments ont été mis en place afin de fixer les taux de ces emprunts.

2.14.3 Autres risques de marché

Le Groupe est soumis à un risque lié à la fluctuation du cours de bourse des titres Embraer. Une analyse de sensibilité est disponible dans l'élément 24.3.4 « Risques liés aux titres Embraer ».

2.15 Assurances

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

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

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

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

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

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

Concernant le risque environnemental, et suite au décret n° 2012-633 du 3 mai 2012 qui impose aux installations classées pour la protection de l'environnement la mise en place de garanties financières, Dassault Aviation est soumis à cette obligation pour trois de ses sites pour lesquels les garanties financières ont été constituées.

En complément de son contrat d'assurance Responsabilité Civile Exploitation Générale qui couvre à hauteur de 1,5 million d'euros les risques d'atteinte à l'environnement, une police Responsabilité Civile Atteinte à l'Environnement (RCAE) est en place à hauteur de 13 millions d'euros, dont 4 millions couvrent les espèces et les habitats naturels protégés. Depuis le 1er janvier 2012, cette garantie dommages environnementaux, telle que définie par la Directive Européenne 2004/35/E, a été étendue aux dommages causés à la faune et au préjudice écologique. Dans ce cadre, les assureurs effectuent régulièrement des revues de risques des sites.

En 2019, le Groupe Dassault Aviation n'a pas eu à comptabiliser de passif environnemental.

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

Dassault Assurances Courtage intervient pour le placement des risques. Dassault-Réassurance intervient pour la souscription de parts de réassurance de nos risques aéronautique et incendie.

3. PROCÉDURES DE CONTRÔLE INTERNE ET DE GESTION DES RISQUES

3.1 Objectifs du contrôle interne

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

- de veiller à ce que la réalisation des opérations et les actes de gestion ainsi que les comportements des personnels s'inscrivent dans le cadre défini par la Direction Générale, les lois et règlements en vigueur, les valeurs de notre Société et nos règles internes,

- de vérifier que les informations données et les communications faites au Conseil d'administration et aux Assemblées Générales d'actionnaires sont fiables et reflètent avec sincérité l'activité de notre Société.

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

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

3.2 Environnement et organisation générale du contrôle interne

Documents de référence du contrôle interne

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

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

Acteurs du contrôle interne

Les principaux acteurs exerçant des activités de contrôle interne au sein de Dassault Aviation sont les suivants :

- le Comité de Direction

  La composition et le rôle de ce Comité vous sont exposés au paragraphe 1.8 du Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise. Chaque membre de ce Comité assure le contrôle interne de sa fonction.

  Les actions et recommandations décidées sont confiées à un ou plusieurs de ses membres avec un responsable désigné pour la coordination. Le secrétaire du Comité de Direction suit, à chaque réunion, l'avancement de ces actions jusqu'à leur réalisation effective.

- la Direction Générale de la Qualité Totale (DGQT)

  - *au travers de la Direction de l'Audit Interne et des Risques*

  La maîtrise des risques s'assure du bon fonctionnement du processus de gestion des risques associés aux programmes, aux produits et aux activités de l'entreprise. Elle identifie les risques Société et assure la fonction d'alerte auprès de la Direction Générale.

- *au travers du Système de Management de la Qualité (SMQ), de l'Environnement et de la Santé Sécurité au Travail*

Le pilotage du SMQ est assuré par la DGQT et s'appuie sur les Responsables Qualité-Contrôle, les responsables Hygiène Sécurité Environnement (HSE) des Établissements et les Correspondants Qualité des Directions fonctionnelles.

Il fait l'objet d'un référentiel documentaire structuré rassemblant les descriptions de processus, les procédures et les instructions.

La surveillance du système de management s'exerce au travers d'un programme d'audits internes, de bilans qualité et des revues de Direction.

- les Directions de Programmes à travers le Management de Programme

Les Directions de Programmes sont responsables, devant la Direction Générale, de la conduite des programmes pour l'ensemble des coûts, des délais et des performances.

- la Direction Financière au travers du contrôle de gestion

Le contrôle de gestion est chargé de la maîtrise du processus budgétaire et du contrôle de la performance économique.

Il est constitué d'un réseau de contrôleurs de gestion couvrant l'ensemble des processus de la Société. Des revues budgétaires régulières permettent, en particulier, un reporting vers la Direction Générale et l'ensemble des acteurs de la performance économique.

- la Direction de l'Éthique

La Direction de l'Éthique, rattachée au Président-Directeur Général, est chargée de faire respecter la loyauté des pratiques. Elle intervient au titre de procédures mises en place dans le cadre de la loi dite « Sapin 2 ».

Contrôle des filiales

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

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

Audit Interne

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

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

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

Éléments externes de contrôle

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

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

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

La Société Mère et ses filiales DFJ et DFS, sont certifiées EN9100, ISO9001 et ISO14001. Les audits réalisés en 2019 par des organismes extérieurs ont confirmé la conformité de nos systèmes de management aux exigences des normes.

3.3 Procédures de gestion des risques

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ce Comité s'assure également de la prise en compte du dispositif de gestion des risques dans ses filiales, et notamment, par des entretiens avec les dirigeants de Dassault Falcon Jet, Dassault Falcon Service et Sogitec.

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

3.4 Procédures de contrôle interne à finalité comptable et financière

Organisation de la fonction comptable et financière

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

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

Références générales

Les états financiers sont établis suivant :

- les normes comptables applicables aux sociétés françaises :
    - le règlement ANC 2014-03,
    - les avis et recommandations ultérieurs de l'Autorité des Normes Comptables,
- les normes internationales d'évaluation et de présentation de l'information financière IFRS en vigueur au 31 décembre 2019, telles qu'adoptées par l'Union Européenne et d'application obligatoire pour les exercices ouverts à dater du 1er janvier 2019, pour les comptes consolidés,
- les procédures de fonctionnement et de contrôle décrites dans le processus "Gérer les données économiques et financières", complétées par les procédures spécifiques d'arrêtés des comptes semestriels et annuels de la Société Mère et du Groupe consolidé. Ces procédures, ainsi que les applications informatiques utilisées par la fonction comptable et financière, font régulièrement l'objet de revues par les Commissaires aux Comptes, dans le cadre de leur mission annuelle de certification des comptes.

Processus d'élaboration de l'information comptable et financière

En 2019, la Direction Financière a centralisé les données comptables et produit les états financiers de la Société Mère et du Groupe.

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

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

3.5 Actions 2019

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

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

3.6 Plan d'actions 2020

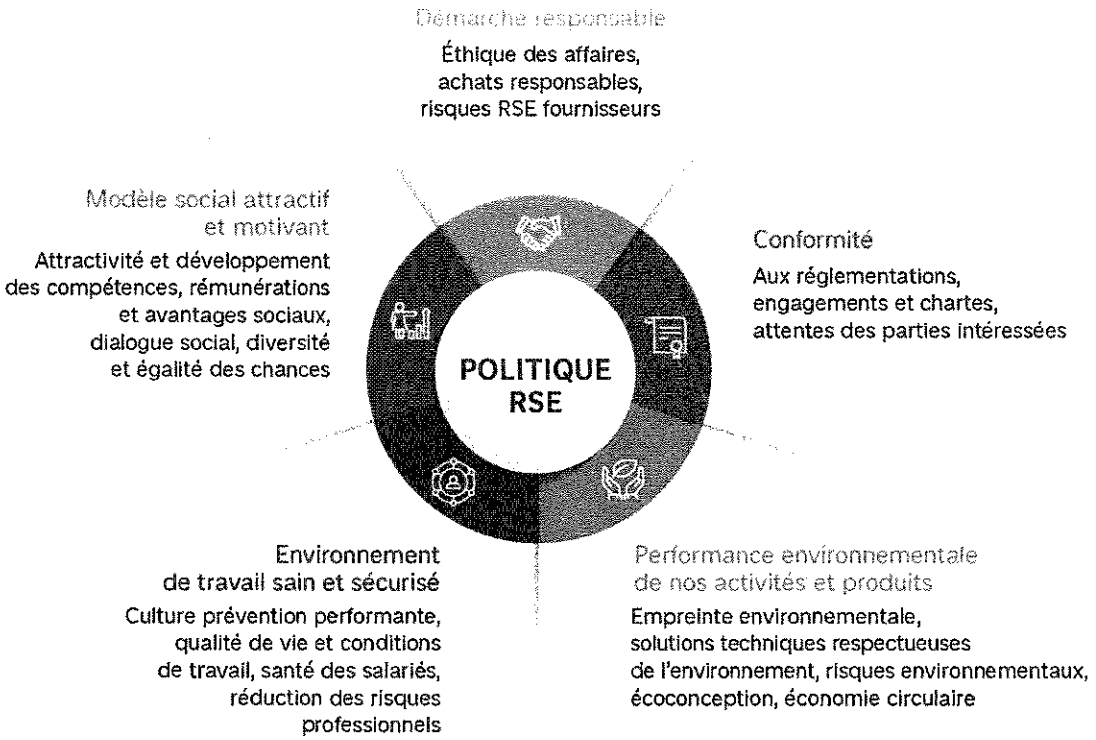
Pour 2020, la Direction Générale de la Qualité Totale et la Direction de l'Audit Interne ont pour mission de poursuivre les audits visant à assurer la surveillance du dispositif de contrôle interne et de gestion des risques ainsi que la bonne application des procédures.

4. DÉCLARATION DE PERFORMANCE EXTRA-FINANCIÈRE

4.1 Politique générale et Objectifs de Développement Durable (ODD)

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

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



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

Les engagements pris en conséquence par Dassault Aviation participent, à l'échelle du Groupe, aux challenges de croissance durable des 17 objectifs de développement durable (ODD) adoptés par l'ONU en 2015.

Les actions menées dans ce cadre depuis de nombreuses années permettent d'identifier les 8 principaux objectifs de développement durable (ODD) auxquels le Groupe contribue.

PAIX, JUSTICE ET INSTITUTIONS EFFICACES

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

MESURES RELATIVES À LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

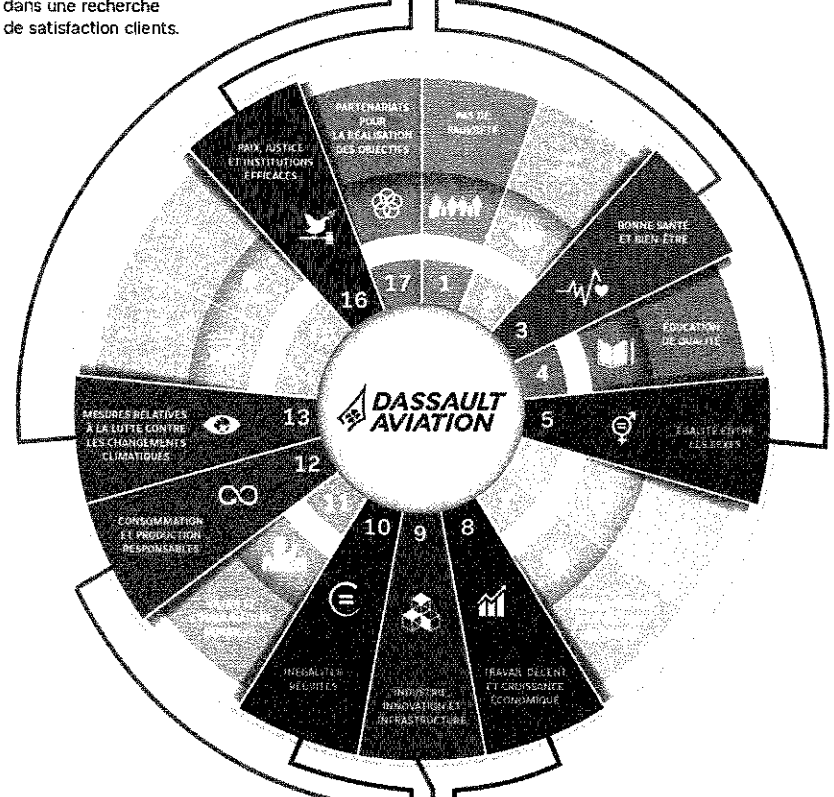
Les innovations apportées par les équipes de Dassault Aviation tant sur ses activités que sur ses produits, permettant par exemple l'optimisation des trajectoires de vols, contribuent à la réduction de l'impact du secteur aérien sur le climat dans une recherche permanente de satisfaction clients.

BONNE SANTÉ ET BIEN-ÊTRE

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

ÉGALITÉ ENTRE LES SEXES

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



CONSOMMATION ET PRODUCTION RESPONSABLES

L'optimisation des consommations de ressources et d'énergie, la maîtrise des rejets et la gestion des déchets sont des éléments fondamentaux de notre politique RSE.

INÉGALITÉS RÉDUITES

Le Groupe Dassault Aviation s'attache à promouvoir la diversité, l'égalité des chances et de traitement et à prévenir les discriminations à travers la mise en œuvre d'accords d'entreprise.

TRAVAIL DÉCENT ET CROISSANCE ÉCONOMIQUE

Les liens étroits développés avec les tissus industriels régionaux et internationaux, contribuent à la croissance économique durable de l'aéronautique.
Dassault Aviation s'attache également au développement des compétences de ses collaborateurs en cohérence avec les besoins opérationnels et les souhaits des salariés.

INDUSTRIE, INNOVATION ET INFRASTRUCTURE

Dans le cadre du plan de transformation « Piloter Notre Avenir », Dassault Aviation modernise son outil industriel en faisant appel à des technologies plus performantes et plus respectueuses de l'environnement.

4.2 Identification des risques extra-financiers

Les filiales Dassault Aviation Business Services (ex RUAG), ExecuJet et TAG ayant été intégrées au Groupe Dassault Aviation au cours de l'exercice 2019, seules certaines données sociales et sociétales ont pu être collectées et figurent dans la DPEF au titre de l'exercice 2019. L'ensemble des données sociales, environnementales et sociétales des sociétés précitées figureront dans la DPEF du Groupe Dassault Aviation au titre de l'exercice 2020.

L'identification des enjeux et des risques extra-financiers (DPEF) est réalisée à partir d'une démarche s'appuyant sur :

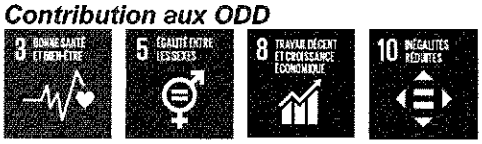
- la cartographie des risques (§2 Facteurs de risques),
- les enjeux RSE identifiés pour les entreprises de la filière aéronautique par le Sustainability Accounting Standard Board (SASB),
- une synthèse des enjeux RSE relevés dans un panel d'entreprises nationales et internationales comparables en termes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

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

Enjeux	Risques sélectionnés	Politiques, procédures et indicateurs	Objectifs de Développement Durable (ODD) concernés
Conformité règlementaire HSE	§2.4 Risques liés aux changements réglementaires	§4.7	 
Emploi et compétences	§2.7 Risques dans le domaine social	§4.3	 
Rémunération et avantages sociaux	§2.7 Risques dans le domaine social	§4.3.4	 
Santé, sécurité et conditions de travail	§2.7 Risques dans le domaine social	§4.3.7	 
Changement climatique	§2.8 Risques liés aux conséquences du changement climatique	§4.4.2 §4.4.4	
Supply chain : devoir du donneur d'ordre	§2.9 Risques dans la Supply Chain	§4.6.1	 
Éthique des affaires	§2.11 Risques liés à la corruption §2.12 Risques liés à l'évasion fiscale	§4.6.3 §4.6.4	

4.3 Informations sociales

Contribution aux ODD



4.3.1 Une politique de l'emploi responsable

Le développement du Groupe Dassault Aviation repose sur la qualité et l'implication des hommes et des femmes qui le composent. Ils sont sa principale richesse. Cet engagement est également formalisé dans la charte d'éthique.

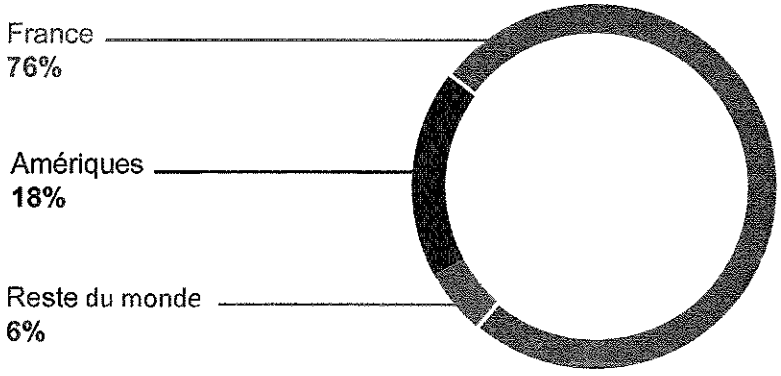
Évolution des effectifs

	Effectifs au 31/12/2019	Effectifs au 31/12/2018
Dassault Aviation Société Mère	**8 819**	8 205
Dassault Falcon Jet	**2 329**	2 282
Dassault Falcon Service	**595**	601
Sogitec *	**246**	406
Acquisitions 2019 ** :		
TAG Maintenance Services	**443**	-*
ExecuJet	**252**	-*
RUAG (renommée Dassault Aviation Business Services)	**73**	-*
Total	**12 757**	11 494

** transfert des effectifs de Sogitec « formation et documentation » vers Dassault Aviation Société Mère*
*** les filiales Dassault Aviation Business Services (ex RUAG), ExecuJet et TAG Maintenance Services ont été acquises par le Groupe Dassault Aviation en 2019.*

Près de 97 % des salariés français ont un emploi à durée indéterminée.

La répartition géographique des effectifs du Groupe est la suivante :



4.3.2 Une politique dynamique de détection des talents

Conscientes de la nécessité de préserver et de développer les compétences des salariés tout au long de leur carrière mais également de transmettre ces compétences et nos spécificités métiers entre les générations, les Sociétés du Groupe mènent de nombreuses actions en amont des recrutements.

Elles s'investissent pour préparer celles et ceux qui nous rejoindront à l'issue de leurs études.

La haute technicité de nos activités nous conduit à développer des coopérations avec le monde de l'enseignement axées sur le mécénat de compétences selon deux axes : la formation et la recherche.

Dans ce cadre, les Sociétés du Groupe :

- accompagnent les étudiants pendant leurs études par le biais de stages, de Volontariat International en Entreprise et de contrats d'apprentissage. Les Sociétés françaises du Groupe ont ainsi accueilli 415 stagiaires et comptent près de 252 alternants, pour répondre à la volonté du Groupe d'accompagner la formation des jeunes à nos métiers et de favoriser leur entrée dans la vie professionnelle,
- soutiennent les établissements d'enseignement en contribuant à la qualité et à la pertinence des cursus de formation des futurs collaborateurs de notre industrie,
- participent aux réflexions menées dans le cadre d'organismes professionnels, comme le GIFAS, ou avec les organismes et les établissements d'enseignement (écoles d'ingénieurs, universités, lycées professionnels) pour l'adaptation des cursus aux besoins identifiés, à moyen ou long terme, de l'industrie aéronautique,
- encouragent leur personnel à encadrer des projets techniques, à participer à des enseignements métiers ou multidisciplinaires et à des jurys d'examen,
- organisent des rencontres métiers (forums, présentations du Groupe...) et des visites de nos sites pour les élèves, les étudiants et leurs prescripteurs (enseignants, responsables d'orientation, proviseurs...).

Deux challenges (Défi aérospatial étudiants et UAV challenge), soutenus par Dassault Aviation, permettent de confronter des équipes d'étudiants dans des domaines techniques de l'aéronautique.

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

Enfin, créé en 2018 pour développer en Inde de nouvelles filières de formation aéronautique au profit de l'ensemble de l'industrie indienne, la « Dassault Skill Academy » a conçu et fait valider par le Gouvernement Indien une formation équivalente au Baccalauréat professionnel aéronautique français. Une première section a été ouverte à la rentrée scolaire 2019-2020 dans un lycée public de Nagpur (État du Maharashtra). Pour l'enseignement supérieur, le premier réseau d'excellence a été créé au sein du College of Engineering de Pune, avec le soutien de deux écoles d'ingénieurs françaises, l'ISAE-ENSMA de Poitiers et l'ESTIA de Bidart, pour développer les compétences en conception aéronautique intégrée.

A l'occasion du salon international de l'aéronautique et de l'espace, au Bourget, les Sociétés du Groupe ont participé à la quatrième édition de « l'avion des métiers ». Près de 30 collaborateurs du Groupe ont présenté leur métier d'ajusteur, de mécanicien aéronautique et de mécanicien avionique pour susciter des vocations chez les plus jeunes.

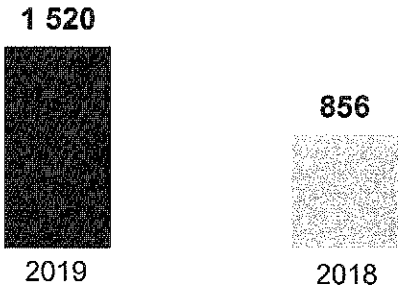
Pendant le salon du Bourget, le Groupe s'est également impliqué dans le Paris Air Lab, espace de découvertes dédié à l'innovation, où nos spécialistes ont coordonné l'îlot « Big Data et Intelligence artificielle ».

Les nombreux projets en cours au sein de Dassault Aviation ainsi que la volonté de renforcer les activités de maintenance de nos avions ont conduit le Groupe à poursuivre son important effort de recrutement en 2019.

Le Groupe a, à cette fin, accentué sa présence sur les réseaux sociaux et a aussi renforcé sa communication sur ses besoins de recrutement en multipliant les actions pour être plus visible sur les plans national et local.

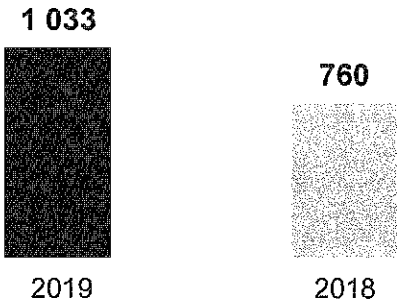
À l'occasion du forum Emploi Formation qui s'est tenu pendant le salon du Bourget, plus de 80 collaborateurs du Groupe ont accueilli, renseigné et conseillé de très nombreux visiteurs à qui ils ont permis d'envisager directement des opportunités de carrière.

Ces actions ont contribué au recrutement de 1 520 collaborateurs.



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

Cet investissement est également nécessaire du fait des 1 033 départs du Groupe en 2019.



4.3.3 Développement et transmission des compétences

Le développement individuel de chaque collaborateur est une condition essentielle du succès collectif.

Dassault Aviation a poursuivi la transformation de son Conservatoire des métiers, initiée en 2017. En complément de la conception et de la mise en œuvre de modules sur des thèmes techniques précis, le Conservatoire propose désormais des cursus de formations métiers comme l'illustrent les formations d'Ajusteurs, les Parcours Préparateurs ou des formations créatrices de synergie entre métiers appelés à travailler en plateau, telles « L'Industrialisation : de la Conception à la Réalisation ». Ces parcours complètent la formation initiale des salariés par l'apport de compétences spécifiques nécessaires pour perpétuer le savoir-faire Dassault Aviation et répondre aux exigences de qualité attendues.

Afin de mieux détecter et préparer les futurs managers, l'Institut Dassault a poursuivi le déploiement de ses parcours de formation qui complètent ses programmes de management ouverts aux filiales françaises du Groupe. Les cursus liés au management de projet et de programme ont été revus pour répondre aux axes de développement des Directions de Programme. En 2019, 733 collaborateurs ont ainsi été formés.

Au niveau du Groupe, les actions menées en 2019 ont permis de maintenir et développer les compétences des collaborateurs en tenant compte des besoins opérationnels des sociétés et des souhaits individuels. Les

investissements en matière de formation professionnelle représentent 314 663 heures de formation pour le Groupe Dassault Aviation.

DFJ s'appuie également sur un dispositif d'aide aux frais de scolarité afin de permettre à ses salariés d'adhérer à un programme d'études supérieures visant au développement de leurs compétences. Ce programme est en lien direct avec le poste occupé par le collaborateur ou dans la perspective d'une évolution de carrière. En 2019, 26 salariés ont pu bénéficier de ce dispositif.

4.3.4 Des rémunérations et avantages sociaux attractifs

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

La politique de rémunération récompense et fidélise les collaborateurs, tout en s'adaptant à la situation et à l'environnement économique afin de maintenir la compétitivité du Groupe sur un marché hautement concurrentiel.

La rémunération moyenne annuelle 2019 des salariés du Groupe est de 56 757 euros.

Par ailleurs, les Sociétés françaises du Groupe développent une politique très attractive en matière de participation et d'intéressement. Des accords dérogatoires de participation ainsi que des accords d'intéressement particulièrement avantageux ont été conclus, permettant d'associer les salariés aux résultats. La rémunération moyenne annuelle des Sociétés françaises, y compris participation et intéressement, s'élève à 71 666 euros.

Ces Sociétés favorisent également l'épargne salariale en proposant un plan d'épargne entreprise (PEE) avec un large choix de placements ainsi qu'un plan d'épargne retraite collectif (PERCO).

Par ailleurs, les Sociétés françaises du Groupe ont versé près de 27 millions d'euros aux comités sociaux et économiques d'établissements permettant aux salariés de bénéficier de nombreuses activités sociales, sportives et culturelles à des prix très avantageux, ce qui représentent près de 5% de la masse salariale.

4.3.5 Un dialogue social constructif

Le Groupe Dassault Aviation met en œuvre une politique sociale active et attractive. Des négociations régulières avec les représentants du personnel donnent lieu à un dialogue social constructif fondé sur la recherche de l'accord collectif.

En 2019, près de 25 accords et avenants ont été conclus en France démontrant l'importance et le dynamisme du dialogue social.
Ils ont notamment porté sur des thématiques sociales telles que la qualité de vie au travail, le temps de travail, la rémunération, l'intéressement, la participation, le plan d'épargne retraite collectif, le dialogue social, les élections professionnelles, le vote électronique.

Le dialogue social régulier au sein du Groupe contribue à maintenir un climat propice au bon fonctionnement des Sociétés au travers :

- des instances représentatives du personnel,
- des organisations syndicales,
- du Conseil d'administration de Dassault Aviation où siègent deux représentants des salariés.

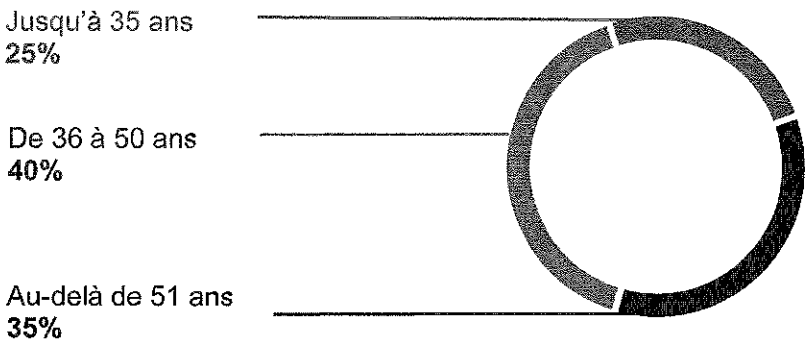
4.3.6 Promotion de la diversité et de l'égalité des chances

Le Groupe Dassault Aviation favorise la diversité sur le lieu de travail et est très attaché aux principes de non-discrimination. Convaincues que la diversité est un enjeu majeur et représente un facteur de performance pour l'entreprise, les Sociétés du Groupe réaffirment leur engagement dans la prévention des discriminations et s'attachent à promouvoir l'égalité des chances et de traitement.

Cette volonté se traduit par le respect des règlementations nationales, la signature d'accords d'entreprise et la mise en place de plans d'actions dans les domaines suivants :

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

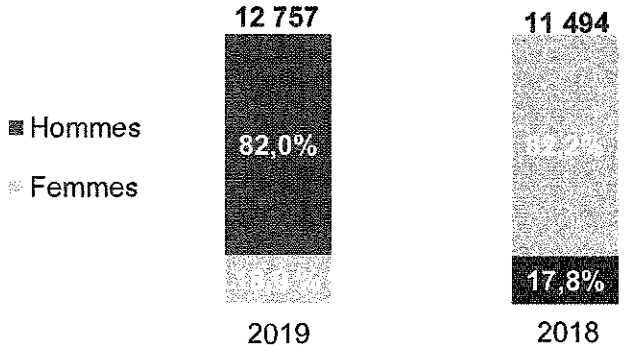
***Équilibre entre les générations** – répartition de l'effectif par classe d'âge*



Égalité professionnelle entre les femmes et les hommes

Le Groupe poursuit sa politique de développement de la mixité dans l'entreprise par la mise en place d'actions destinées à faire évoluer durablement les mentalités et les pratiques internes afin de conduire à une plus grande mixité en particulier dans les métiers techniques, industriels et de maintenance aéronautique.
Le Groupe Dassault Aviation est confronté à une proportion plus réduite de femmes dans les écoles d'ingénieurs et dans les métiers techniques de la production et de la maintenance. La valorisation des carrières scientifiques et techniques auprès des femmes constitue donc un enjeu important.
De nombreuses actions sont menées notamment en partenariat avec l'association « Elles bougent » ou Airemploi pour susciter des vocations chez les collégiennes et lycéennes.
Le Groupe met en œuvre une politique volontariste qui a permis le recrutement de plus de 23 % de femmes sur l'ensemble des recrutements 2019.

Répartition des effectifs du Groupe par sexe



Les femmes représentent 18 % du personnel du Groupe, en légère augmentation par rapport à 2018.

Les Sociétés du Groupe entendent également porter une attention particulière à la formation et au déroulement des carrières des femmes afin de poursuivre leur promotion à des postes à responsabilités.

Les Sociétés françaises du Groupe disposent toutes d'un accord sur l'égalité professionnelle et salariale des femmes et des hommes.

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

Le Groupe poursuit sa politique de recrutement et de maintien dans l'emploi des personnes en situation de handicap.
Des actions de communication régulières sont menées auprès du monde de l'éducation, des structures locales en faveur de l'emploi des personnels handicapés et des entreprises du secteur adapté. Les Sociétés du Groupe participent à des forums spécialisés et organisent des actions de sensibilisation auprès des salariés et des recruteurs.
Des mesures concrètes sont prises en matière d'aménagements de postes ainsi que pour faciliter et encourager les reconnaissances de la qualité de travailleurs handicapés et leurs renouvellements.

Fin 2019, le Groupe Dassault Aviation employait 529 travailleurs handicapés, contre 534 en 2018.

Carrière des représentants du personnel

En 2019, Dassault Aviation et Dassault Falcon Service ont signé un accord spécifique sur le thème du dialogue social destiné à faciliter le fonctionnement des organisations syndicales et des institutions représentatives du personnel. Cet accord prévoit notamment un dispositif de suivi des carrières aux représentants du personnel afin de s'assurer de l'égalité de traitement.
Par ailleurs, les Sociétés françaises du Groupe accordent aux institutions représentatives du personnel de nombreux moyens supplémentaires par rapport à ceux prévus par la loi.

4.3.7 Un environnement de qualité, sûr et sain

Qualité de vie au travail

Le Groupe a une démarche ancrée depuis de nombreuses années permettant de favoriser la conciliation vie professionnelle et vie personnelle. Ainsi, le Groupe a notamment développé des dispositifs en faveur de la parentalité et des aménagements individualisés des horaires de travail.

Dassault Aviation a mis en place un dispositif de télétravail pour ses collaborateurs sur un à deux jours par semaine et déploie un service de conciergeries physiques ou en ligne suivant les établissements.

Dassault Aviation propose également un dispositif de crèches d'entreprise déjà en vigueur au sein de certaines Sociétés du Groupe.

Santé des salariés

- Suivi médical des salariés

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

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

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

- Campagnes de prévention et accompagnement des salariés

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

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

Culture prévention

Le partage d'une culture sécurité est nécessaire pour atteindre un plus haut niveau de performance. En 2019, Dassault Aviation a poursuivi ses efforts pour développer cette culture. Ce développement passe d'une part par la pérennisation des pratiques et des outils favorisant un management proactif de la santé sécurité au travail, et d'autre part par la formation et la sensibilisation des acteurs de la prévention.

Dassault Aviation met progressivement en place un référentiel de management HSE basé sur les normes ISO45001 et ISO14001. Les objectifs fixés pour les années 2018-2020 doivent nous permettre d'atteindre le bon niveau de maturité fin 2020 pour la Société Mère et de préparer le déploiement du référentiel dans les filiales sur les prochaines années.

Ergonomie et conditions de travail

La prise en compte de l'ergonomie dans les activités est une priorité. La transformation des postes de travail, qui s'est poursuivie en 2019, visait à réduire les risques d'accidents (ex : manutention de charge) et de maladies professionnelles liées notamment aux troubles musculo-squelettiques, ainsi qu'à adapter les postes aux situations de handicap.

Ceci s'est traduit par la mise en place d'établis ergonomiques, de bureaux assis-debout, de bâtis monte/baisse et rotatifs, de chariots de manutention, de bras manipulateurs ...

Parallèlement, des études prospectives innovantes sont menées pour introduire des technologies de type robot collaboratif, gants assistés et système automatisé d'évaluation des contraintes posturales.

Risques physiques et chimiques aux postes de travail

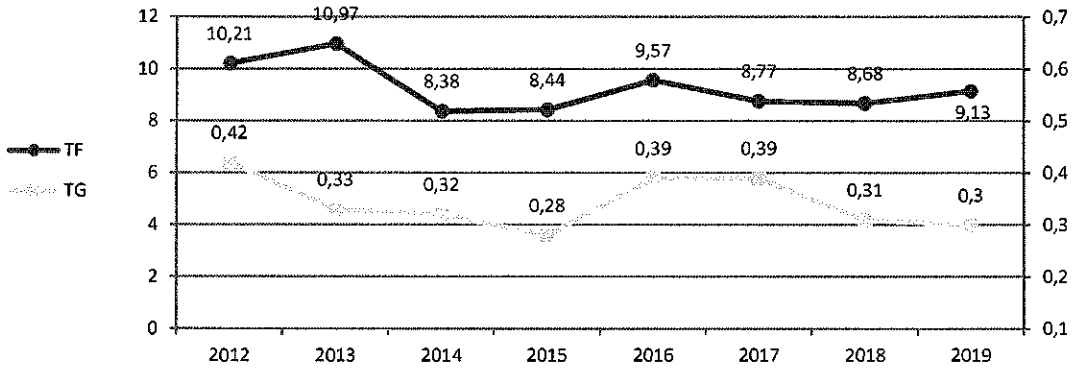
La maîtrise du risque d'accident de travail et de maladie professionnelle passe également par la réduction des facteurs de danger chimiques et physiques.

Les actions de diminution de l'exposition au risque chimique se poursuivent, tout comme celles ciblant les risques de chutes de hauteur ou de plain-pied. En 2019, l'usinage chimique a été supprimé et la rénovation de cabines de peinture et de systèmes d'aspiration/ventilation s'est poursuivie.

Indicateurs de suivi

Pour le Groupe Dassault Aviation, le nombre de jours d'absence s'élève à 89 748 jours en 2019, toutes causes confondues, hors maternité et congés parentaux.

Le nombre d'accidents du travail avec arrêt est de 176. Le nombre de journées perdues correspondant s'élève à 5 854 jours.
Le taux de fréquence[1] est en hausse passant de 8,68 à 9,13 suite à l'intégration des nouvelles filiales (hors nouvelles filiales, le taux de fréquence est de 8,50). Le taux de gravité[2] baisse légèrement de 0,31 à 0,30.



En 2019, 18 cas de maladies professionnelles ont été identifiés par les différentes autorités compétentes, contre 14 en 2018. Il s'agit principalement de troubles musculo-squelettiques.

4.4 Informations environnementales

La Société est engagée dans une démarche environnementale volontaire depuis plus de quinze ans, démarche qui s'appuie sur la norme de management ISO14001.

Les bureaux d'études et les établissements de production du Groupe sont certifiés : tous les sites Dassault Aviation, l'établissement Dassault Falcon Jet de Little Rock, les implantations Dassault Falcon Service du Bourget et de Mérignac.

La politique RSE place l'environnement au cœur des préoccupations du Groupe notamment pour réduire son empreinte environnementale.

Cette réduction passe par l'intégration d'exigences HSE dans les programmes de développement avion, dans les contrats à destination des fournisseurs et partenaires, mais également dans tout projet d'installation ou de moyen industriel.
Note : Les filiales acquises courant 2019 (Dassault Aviation Business Services, ExecuJet et TAG Maintenance Services) ne sont pas intégrées dans le périmètre Groupe pour ce chapitre « Informations environnementales », l'exercice pour ces filiales ne couvrant pas une année complète.

[1] Le taux de fréquence est le nombre d'accidents avec arrêt de travail supérieur à un jour, survenus au cours d'une période de 12 mois par million d'heures de travail.
[2] Le taux de gravité représente le nombre de journées perdues pour 1 000 heures travaillées.

4.4.1 Risques environnementaux

Contribution aux ODD



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

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

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

Les risques d'incendie et d'explosion sont dans chaque établissement, et font l'objet de plans d'actions visant à les minimiser. La ségrégation des risques, la détection automatique et la protection incendie ainsi que les mesures organisationnelles en sont quelques exemples.

Pour les nouveaux bâtiments réalisés dans le cadre du plan de transformation « Piloter Notre Avenir », la prise en compte des risques environnementaux est menée dès les phases amont de conception.

4.4.2 Empreinte environnementale produits

Contribution aux ODD



Au cours des quarante dernières années, les progrès technologiques en matière d'efficacité des moteurs, d'aérodynamique et de réduction de masse ont permis de diminuer considérablement la consommation de carburant, les émissions de CO_2 et le niveau sonore de nos avions.

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

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

En France, Dassault Aviation en tant que membre du Conseil d'Orientation de la Recherche de l'Aéronautique Civile (CORAC), participe également aux études menées dans ce cadre.

Dassault Aviation a réaffirmé son engagement lors du salon aéronautique du Bourget 2019 par la signature :

- du « Joint Declaration of European Aviation Research Stakeholders Related to Clean Aviation » (signature conjointe de 23 sociétés du monde aéronautique),
- de l'engagement « The Sustainability of Aviation » avec 6 autres acteurs majeurs de l'aéronautique (Airbus, Boeing, GE Aviation, Safran, Rolls Royce, United Technologies).

Les modélisations de l'empreinte environnementale - réalisées à partir d'une démarche d'Analyse de Cycle de Vie (ACV) - montrent que l'utilisation de l'aéronef représente près de 95% des émissions carbone du Groupe.

Innovation technologique avion

Impliquée dans ces initiatives européennes et nationales, Dassault Aviation participe ou dirige des études de concepts et développement avec l'ensemble de la filière aéronautique. Ces études concernent :

- l'optimisation aérostructurale dès les phases avant-projet et l'optimisation de l'intégration motrice,
- l'écoconception par l'étude de nouveaux matériaux et procédés,
- la définition de critères de laminarité pour la conception et la réalisation de surfaces portantes à faible trainée aérodynamique avec démonstration grandeur nature,
- le contrôle des charges et vibrations pour obtenir de nouveaux gains de masse,
- la gestion optimisée de l'énergie et le développement de technologies plus électriques.

Optimisation de l'avion en opérations

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

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

En complément, Dassault Aviation contribue au développement d'outils de préparation et de gestion de missions optimisées pour la minimisation de la consommation et donc des émissions de CO_2.

Un guide d'optimisation (Falcon Service Advisory) est également en cours de diffusion aux clients en 2019, identifiant les bonnes pratiques à mettre en œuvre pour minimiser les consommations de carburant des avions en service.

Sustainable Aviation Fuels (SAF)

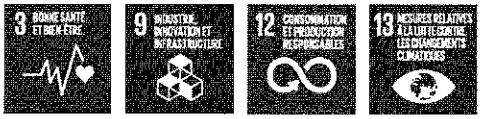
Dassault Aviation travaille avec les motoristes sur la compatibilité des carburants aéronautiques durables (SAF) avec les circuits et réservoirs avion. Des expérimentations en vol de mélanges avec ces nouveaux carburants se sont poursuivies en 2019 dans la perspective de réduire significativement les émissions de Gaz à Effets de Serre (GES) dès que la chaine d'approvisionnement sera en place.

La réduction d'émission globale de CO_2 sur le cycle de vie des SAF (production puis utilisation en vol) pourra à terme approcher les 80% selon les références internationales. Lors de leur combustion, les SAF libèrent également moins de produits polluants dans l'atmosphère, comme le souffre par exemple, et pourraient limiter la production des trainées de condensation.

Tous les modèles Falcon sont compatibles aux biocarburants. Dassault Aviation a participé à l'initiative Sustainable Aviation Jet Fuel cette année au National Business Aviation Association Convention & Exhibition. Les trois Falcon présentés au salon – un Falcon 8X, un Falcon 900LX et un Falcon 2000S – ont tous volé jusqu'à Las Vegas avec un mélange de SAF et de carburant Jet-A1 classique. Les Falcon ont également démontré cette capacité à l'European Business Aviation Convention & Exhibition de Genève en mai.

4.4.3 Économie circulaire : empreinte environnementale des activités

Contribution aux ODD



Dans le cadre de sa politique RSE, Dassault Aviation a défini des objectifs de réduction de son empreinte environnementale pour la période 2018-2020. L'amélioration de performance recherchée cible la consommation énergétique, la consommation d'eau, les émissions atmosphériques et la valorisation des déchets.

Thèmes		Objectifs 2020 (Réf. 2017)	Performance Groupe 2019	2018	Tendance sur 5 ans
Optimiser les consommations de ressources	Électricité (GJ)	-5%	**528 391**	531 782	+0,6%
	Gaz (GJ)	-5%	**339 629**	354 023	-5,9%
	Fioul domestique (GJ)	Stabilité	**5 562**	5 190	Non significatif
	Total énergie hors kérosène (GJ)	-5%	**873 585**	890 996	-2%
	Kérosène (GJ)	NA	**675 876**	586 020	NA
	Eau (m^3)	Stabilité	**208 227**	185 992	+14,7%
Minimiser l'utilisation de produits chimiques dangereux	Produits dangereux supprimés ou substitués	NA	**356**	339	-186
Réduire la production de déchets ainsi que les rejets dans l'eau et l'air	COV (T)	Stabilité	**143**	120	-16,8%
	Déchets totaux (T)	Stabilité	**9 505**	8 841	-8,3%

Consommation d'énergie

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

Les consommations d'énergie hors kérosène ont diminué de 2% entre 2018 et 2019, malgré une augmentation des livraisons et le nombre de chantiers en cours.

Dans le cadre du plan de transformation « Piloter Notre Avenir », la performance énergétique et environnementale est systématiquement recherchée dans un souci d'équilibre économique. Les nouveaux bâtiments s'inscrivent dans un objectif au-delà des exigences de la réglementation thermique française (RT 2012), tout en favorisant l'installation de panneaux photovoltaïques sur les surfaces qui s'y prêtent.

Les consommations de kérosène sont en hausse significative, conséquence directe des livraisons d'avions en 2019 notamment à l'export.

Consommation d'eau

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

Les consommations observées en 2019 montrent une augmentation notable liée aux chantiers industriels du plan de transformation et à une recrudescence des fuites de réseau qui ont été traitées.

Matières premières

L'aluminium, le titane, l'acier et les composites sont les matières les plus largement employées pour la fabrication de nos produits. En masse, l'aluminium, dont 80% proviennent de matières premières recyclées, est
prépondérant dans les structures avions.

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

- le développement de nouvelles technologies, comme le composite ou les fabrications directes métallique et plastique moins consommatrices de matières premières,
- l'utilisation de plateformes centralisées pour réguler les volumes de matière première consommée,
- le tri sélectif des déchets métalliques et leur réinjection dans la filière matière première selon les principes de l'économie circulaire.

Pour leur part, les consommations de papier et d'encre ont été réduites par la programmation par défaut de l'impression en mode recto verso ainsi que la mise en place, en 2018, de l'impression par badge.

Produits chimiques

Depuis plusieurs années, des actions pour limiter l'emploi de produits chimiques dangereux sont engagées vis-à-vis des produits CMR (Cancérigènes, Mutagènes, Reprotoxiques) notamment impactés par la réglementation REACh (ex : chromates, nonylphénols, etc...).

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

Cette optimisation passe par la qualification et le déploiement de procédés alternatifs : remplacement de l'usinage chimique par l'usinage mécanique (arrêt de l'usinage chimique en décembre 2019), suppression des chromates dans les procédés de traitements de surface (Oxydation Anodique Chromique remplacée par l'Oxydation Anodique Sulfurique, décapage sans chrome VI), ou dans les primaires de peinture.

Depuis 2013, 356 produits dangereux ont été supprimés, remplacés ou en cours de substitution.

Rejets aqueux

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

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

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

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

L'augmentation des émissions de COV annuelle est liée à une hausse de l'activité industrielle et aux livraisons avions, notamment militaires. Malgré cela, la tendance sur 5 ans reste à la baisse.

Déchets

L'augmentation significative des déchets est principalement liée à la hausse de production et au vieillissement des bains d'usinage chimique ayant entraîné une augmentation de la fréquence de vidange. Ces bains ont été arrêtés définitivement en décembre 2019, au profit d'une filière moderne d'usinage mécanique.

En 2019, le développement des procédés de fabrication directe notamment métallique est monté en puissance.

Lutte contre le gaspillage et la précarité alimentaire

Le Groupe n'est pas concerné par cette problématique.

Développement de l'économie circulaire

Thèmes		Objectifs 2020	Performance Groupe		
			2019	2018	Tendance sur 5 ans
Développer l'économie circulaire notamment par la valorisation des déchets	% valorisation déchets totaux	80	**77**	78,7	+4,1
	% valorisation déchets non dangereux	90	**86**	84,5	+6,7

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

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

- le recyclage des métaux, papier, carton et plastique,
- la valorisation énergétique,
- la valorisation des bio-déchets.

Avec un taux de valorisation des déchets non dangereux de 94% sur ses sites en France, le Groupe Dassault Aviation ambitionne de tendre vers les 100% et est d'ores et déjà au-delà du pourcentage moyen de l'industrie française.

4.4.4 Changement climatique : Gaz à Effet de Serre

Contribution aux ODD



Thèmes		Objectifs 2020 (Réf. 2017)	Performance Groupe 2019 *(TCO2e)*	2018 *(TCO2e)*	Tendance sur 5 ans
Maîtriser les émissions de GES	Scope 1 hors kérosène	-5%	**20 003**	20 774	-14%
	Scope 1 kérosène	NA	**45 740**	39 659	NA
	Scope 2	-5%	**28 797**	29 822	-3,8%

Émissions scopes 1 et 2

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

Les émissions du scope 1 hors kérosène sont en baisse sur l'année, de près de 4%, confirmant ainsi la nette tendance à la baisse de ces 5 dernières années grâce aux efforts portés sur l'entretien des installations de chauffage et l'isolation des bâtiments.

Le parc des véhicules de fonction historiquement composé de véhicules diesel évolue depuis cette année vers des motorisations hybride, électrique ou essence.

Le parc de véhicules de service est quant à lui constitué de près d'un tiers de véhicules électriques à fin 2019.

Les émissions du scope 2 liées à la consommation électrique sont également en baisse en 2019, le remplacement d'équipements énergivores (éclairages, moteurs et compresseurs par exemple) s'étant poursuivi cette année.

Les émissions associées à la combustion du kérosène sont directement liées aux opérations aériennes.

Comme chaque année, les déclarations d'émission de CO_2 imposées par la réglementation « Emission Trading Scheme » ont été réalisées pour l'activité aérienne concernée du Groupe.

Conformément aux exigences réglementaires, une réactualisation des bilans GES et des audits énergétiques a été menée sur les sites en France en 2019.

Émissions indirectes scope 3

Dassault Aviation a identifié aujourd'hui trois postes d'émissions indirectes significatives sur lesquels la Société concentre ses efforts.

- Utilisation du produit

Le transport aérien contribue à hauteur d'environ 2% des émissions annuelles mondiales (selon données de l'OACI). L'aviation d'affaires représente 2% de cette contribution, soit de l'ordre de 0.04% des émissions annuelles mondiales.

L'activité aérienne annuelle Falcon représente quant à elle globalement 12% des émissions du segment de l'aviation d'affaires, ce qui en ordre de grandeur correspond à un peu plus de dix heures de l'empreinte numérique mondiale annuelle.

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

- Déplacements professionnels et domicile-travail

Les outils collaboratifs et de visioconférence mis à disposition des salariés contribuent à limiter les déplacements professionnels des collaborateurs et partenaires.

De la même manière, afin de minimiser les émissions engendrées par les déplacements des collaborateurs entre leur domicile et leur lieu de travail, des plans de mobilité existent dans les principaux établissements en France.

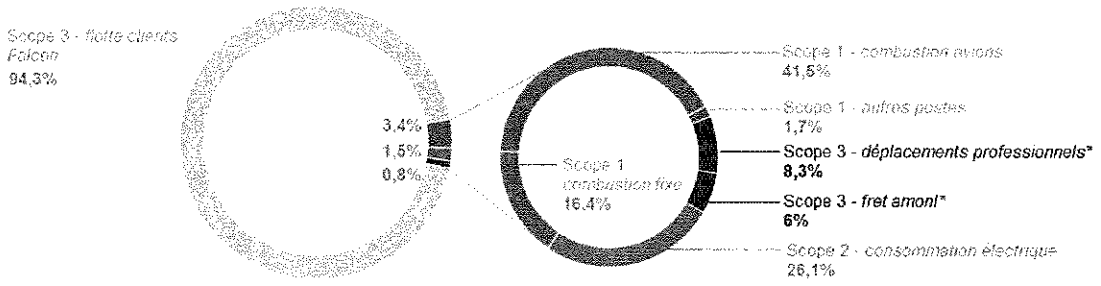
La mise en place du télétravail contribuera également à réduire l'empreinte carbone de la Société dans les prochaines années.

- Fret amont

Dassault Aviation a renforcé en 2019 les échanges avec ses prestataires de transport de marchandises afin d'améliorer la couverture et la fiabilité des données d'émission carbone dans tous les secteurs (routier, aérien, maritime et ferroviaire).

Les plateformes logistiques contribuent à l'optimisation des flux de transport et les émissions de CO_2 associées.

Profil de l'empreinte GES totale



* Dassault Aviation Société mère

Impacts du changement climatique

La localisation géographique du Groupe Dassault Aviation entraine une faible exposition aux conséquences physiques du changement climatique, que ce soit pour les implantations industrielles propres ou pour la Supply Chain.

Les actions menées pour réduire l'empreinte environnementale des produits et activités du Groupe contribuent à la maîtrise des risques de transition liés au changement climatique.

4.4.5 Biodiversité

La préservation de la biodiversité est prise en compte lorsque les enjeux le nécessitent. Ainsi dans le cadre des nouvelles constructions réalisées dans les établissements du Groupe, des actions sont menées dans un but d'évitement ou de réduction des impacts sur la biodiversité. Des mesures de compensation environnementale ont également été déployées telles que le reboisement ou la reconstitution de zones humides et d'habitats d'espèces protégées (papillons, amphibiens, orchidées).

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

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

4.5 Informations sociétales

4.5.1 Politique de durabilité

Contribution aux ODD



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

Par ailleurs, la durée de service des avions nécessite d'anticiper, dès leur conception, l'ensemble des contraintes liées à leur cycle de vie. Pour y parvenir, Dassault Aviation innove, soutenu par des processus industriels numériques efficients tels que le « *Product Lifecycle Management* » (PLM).

4.5.2 Culture de la sécurité

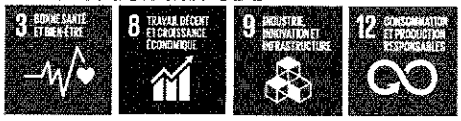
Dans le cadre de la politique de sécurité et de performance, le Groupe travaille en étroite collaboration avec les autorités de navigabilité françaises et internationales, civiles et militaires. Dès 2017, Dassault Aviation a mis en place une organisation pour répondre aux exigences de navigabilité pour les avions militaires FRA 21-G et FRA 145 en complément de ses agréments civils.

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

En 2019, Dassault Aviation a travaillé à la définition d'un Système de Management de la Sécurité qui sera déployé à partir de 2020.

4.5.3 Engagement sociétal pour les activités industrielles et d'achats

Contribution aux ODD



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

- approvisionne, achète, fabrique et intègre l'ensemble des éléments constitutifs de ses avions, puis, pour les avions d'affaires Falcon, en réalise l'aménagement intérieur selon les exigences de ses clients,
- assure la maîtrise de sa Supply Chain,
- met en place les matériels de rechange et de maintenance qui garantissent aux clients le meilleur service,
- instruit les non-pérennités d'approvisionnement pour respecter ses engagements sur les productions d'avions et pour toute la durée de leur exploitation.

Toutes ces activités ont un fort impact territorial, économique et social.

PME-ETI

Depuis plusieurs décennies, le Groupe Dassault Aviation soutient un large réseau de sociétés du monde aéronautique et contribue à faire évoluer de nombreuses PME. La nature même des produits de Dassault Aviation et des services associés entraîne une relation nécessairement équilibrée sur le long terme avec ses fournisseurs PME (Petite et Moyenne Entreprise), ETI (Entreprise de Taille Intermédiaire) ou grands groupes.

La participation active aux instances professionnelles, telles que le GIFAS, permet à Dassault Aviation d'accompagner les PME-ETI de la Supply Chain aéronautique française dans leur projet d'amélioration de la compétitivité.

Dassault Aviation a signé la convention d'adhésion au Pacte Défense PME avec le Ministère des Armées, réaffirmant ainsi son attachement à faire progresser les PME-ETI françaises du secteur de la Défense ainsi qu'à renforcer les bonnes pratiques commerciales. Cet engagement est confirmé au travers des discussions menées avec le ministère pour reconduire et développer les orientations de cette convention.

Dassault Aviation, en relation avec le GIFAS, favorise les échanges et les rencontres entre donneurs d'ordre locaux et PME-ETI à l'occasion des salons aéronautiques à l'étranger.

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

Dassault Aviation présente les opportunités d'activités à l'étranger dans des conférences régionales.

Make in India

La commande de 36 Rafale par l'armée de l'Air indienne a été rendue possible par un engagement fort de Dassault Aviation dans le « *Make in India* ». Le dispositif lié au « *Make in India* » est détaillé au § 1.4.1.

Politique d'achats et sécurisation de la Supply Chain

La politique Achats de Dassault Aviation vise notamment à sécuriser sa Supply Chain en renforçant l'évaluation structurelle des fournisseurs. Cette évaluation est réalisée lors du référencement ou du suivi d'un fournisseur afin de s'assurer du maintien de sa conformité au référentiel. La prise en compte des risques structurels est aujourd'hui inscrite à l'article 10 de la politique Achats.

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

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

- Santé financière,
- Sécurité / Conformité / Anticorruption,
- HSE (Hygiène Sécurité Environnement),
- DHLF (Droits Humains et Libertés Fondamentales).

Le suivi fournisseurs, qui prend en compte ces mêmes thématiques, est effectué régulièrement par campagnes semestrielles, ou lorsqu'un évènement significatif se produit.

Dassault Aviation mène également une démarche pour favoriser l'amélioration des performances fournisseurs par :

- l'évaluation de la maîtrise du pilotage de la Supply Chain fournisseurs,
- l'augmentation du panel d'auditeurs qualifiés pour l'accompagnement de nos fournisseurs.

Cette démarche, appliquée à l'ensemble des domaines d'achats, est cohérente avec le projet Performances industrielles du GIFAS et les méthodologies développées par « *Supply Chain Progress towards Aerospace Community Excellence* » (SPACE) dans la filière aéronautique.

Les principes directeurs de la politique Achats amènent Dassault Aviation à intégrer ses fournisseurs dans les processus industriels et logistiques avec une perspective de :

- maîtrise de la performance,
- maîtrise des coûts,
- meilleure réactivité,
- pérennité de la relation.

Le renforcement du travail collaboratif avec les fournisseurs s'appuie sur le déploiement de la plateforme numérique « BoostAeroSpace/Air Supply », standard de notre industrie aéronautique.

Cette démarche est déclinée à travers les spécifications techniques et industrielles, les clauses d'achats Qualité/Environnement et les exigences contractuelles.

Pour renforcer la maîtrise des fournisseurs, Dassault Aviation s'est doté d'un comité Supply Chain constitué des parties prenantes du processus d'approvisionnement de l'entreprise. Ce comité prend toutes décisions et actions stratégiques dans ce domaine.

Volume des achats

En 2019, les engagements de commandes du Groupe Dassault Aviation se montent à environ 3,9 milliards d'euros.

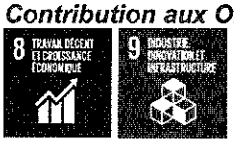
Chacune des filiales du Groupe réalise ses propres achats :

- Dassault Falcon Jet, 340 millions d'euros pour assurer l'exécution de ses missions (distribution d'avions et de pièces de rechanges, aménagements intérieurs, maintenance),

- Dassault Falcon Service (compagnie aérienne et centre de maintenance), 47 millions d'euros,
- SOGITEC, 26 millions d'euros.

4.5.4 Rayonnement territorial

Contribution aux ODD



Le Groupe Dassault Aviation a une implantation territoriale tant française qu'internationale significative :

- Dassault Aviation : neuf sites en France, et un grand nombre de fournisseurs gérés localement,
- Dassault Falcon Service : trois sites dont deux en France et un en Russie,
- Sogitec : deux sites en France,
- Dassault Falcon Jet et ses filiales : cinq sites, quatre aux États-Unis, et un au Brésil,
- Dassault Aviation Business Services (ex RUAG) : deux sites en Europe,
- TAG Maintenance Services SA et ses filiales : quatre sites en Europe,
- Sociétés ExecuJet et leurs filiales : huit sites, un en Afrique du Sud, deux en Belgique, un en Malaisie, et quatre en Australie / Nouvelle Zélande,
- Dassault Reliance Aerospace Limited : un site en Inde.

En 2016, Dassault Aviation a obtenu le renouvellement de la certification Opérateur Économique Agréé.

Le Groupe participe activement aux instances territoriales, à des pôles de compétitivité et à des organismes professionnels régionaux :

- en France : Chambres de Commerce et d'Industrie, conseils économiques et sociaux territoriaux, comités d'Environnement, Aerospace Valley, SAFE en Provence-Alpes-Côte d'Azur, BAAS, Aérocampus, campus de l'ESTIA, Agence de Développement et de l'Innovation (ADI), Alpha route des lasers (Alpha RLH), Bordeaux Technowest, PDIE et AEROTEAM en région Nouvelle Aquitaine, System@tic et Astech en Ile-De-France,
- aux États-Unis : Little Rock Regional Chamber of Commerce, State of Arkansas Work-force Development, Delaware River Administration, Agences de développement de l'Arkansas, du Delaware, du New Jersey (Economic Advisory Committee).

Pour mémoire, Dassault Aviation a signé, le 5 novembre 2018 avec la région Auvergne-Rhône-Alpes en France, un protocole d'accord pour l'industrialisation de la fabrication additive appliquée à l'aéronautique. Le projet Aeroprint est une dynamique d'excellence. Tous les acteurs publics et privés d'Auvergne-Rhône-Alpes unissent leur expertise et leur savoir-faire pour créer, avec le soutien de la région, une filière de référence dans la fabrication additive.

4.5.5 Actions caritatives

Le Groupe Dassault Aviation prend une part active à un grand nombre d'actions caritatives :

- la Course du Cœur, pour le don d'organes,
- Rêves de Gosses, permettant d'offrir le baptême de l'air à des enfants handicapés,
- Hanvol, pour la formation et l'insertion dans l'emploi de personnes handicapées,

- Association pour le Développement des Œuvres d'Entraide dans l'Armée au profit des blessés militaires,
- Cours Singulier en faveur de la jeunesse et de l'éducation,
- Fondation des Œuvres Sociales de l'Air et association Les Ailes Brisées ayant pour but d'aider les personnels navigants et leurs familles victimes d'accidents,
- les Mirauds Volants, permettant aux malvoyants de piloter des avions,
- l'École des pupilles de l'air, actrice du plan égalité des chances,
- Association pour le Développement des Œuvres Sociales de la Marine,
- Technowest, pour l'insertion des jeunes dans le monde professionnel.

Dassault Aviation a développé des animations pour l'association Les Vieilles Racines (anciens salariés d'entreprises aéronautiques) et des partenariats avec :

- les associations 4A et Canopée (dons de matériels et soutien financier pour la restauration d'avions par les adhérents passionnés d'aéronautique),
- l'association « Un avion, un enfant, un rêve »,

Au travers de conventions de mécénat, Dassault Aviation soutient la Fondation de l'Armée de l'Air ainsi que le Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget. Dassault Aviation a également un partenariat avec l'association Aviation Sans Frontière (ASF).

Aux États-Unis, Dassault Falcon Jet participe notamment aux actions de « Habitat for Humanity », « Arkansas Food Bank », « American Red Cross » et « Muscular Distrophy Association ».

4.6 Démarche responsable

Contribution aux ODD



4.6.1 Devoir de Vigilance

Au travers de sa Charte d'Éthique et de son adhésion au Pacte Mondial de l'ONU en 2003, Dassault Aviation a affirmé très tôt son engagement dans ce domaine. Ainsi le dispositif d'évaluation des risques Société (cf. § 3.3 Procédures de gestion des risques) permet de gérer le risque d'atteinte grave dans les domaines environnement, santé sécurité au travail, droits humains et libertés fondamentales pour les activités propres du Groupe.

En complément, un plan de vigilance est défini pour couvrir les fournisseurs avec lesquels est entretenue une relation commerciale établie.

Dispositif antérieur à la loi relative au Devoir de Vigilance

Par son organisation et ses processus internes (Ressources Humaines, Environnement, Éthique...), Dassault Aviation prend en compte les risques générés par ses activités et ses services dans les domaines de la santé sécurité au travail, de l'environnement, des droits humains et des libertés fondamentales.
Dans ce cadre, les risques d'atteintes graves liés directement aux activités du Groupe sont traités par le Comité des Risques Société.

Un dispositif d'évaluation et de surveillance des sous-traitants de production, étendu à l'Europe et à l'Inde en 2019, couvrant les risques environnement et santé-sécurité au travail est également en place. À ce titre, 165 sous-traitants de production ont été évalués, permettant ainsi d'identifier les plus faibles quant à la prise en compte, dans leurs activités, des problématiques environnement et produits chimiques. Parmi ceux-ci, 23 ont fait l'objet d'un audit de surveillance avec sensibilisation depuis 2015.

Dispositif mis en place dans le cadre de la loi relative au Devoir de Vigilance

Conformément à la loi n°2017-399 du 27 mars 2017 relative au Devoir de Vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre, Dassault Aviation a renforcé son dispositif par un plan de vigilance pour mieux identifier les risques d'atteintes graves pour ses fournisseurs et les fournisseurs de ses filiales. Ce plan de vigilance s'appuie sur l'organisation Société existante.

Les principales composantes du plan de vigilance sont :

- une cartographie des risques par pays prenant en compte les critères environnementaux, de droits et libertés du travail, et de conditions de travail. Elle s'appuie sur des indicateurs mondiaux publiés périodiquement par des organisations spécialisées (Université de Yale, UNICEF, OIT...),
- une cartographie des risques par activité (industrielle, tertiaire, complétion, infrastructure ...),
- une évaluation des risques par fournisseur intégrée dans le processus d'agrément et de suivi qui s'appuie sur les questionnaires standardisés de l'International Aerospace Environmental Group (IAEG) et des questionnaires spécifiques à l'entreprise,
- un mécanisme d'évaluation in situ pouvant conduire à un audit filiale ou fournisseur à risque fort,
- un mécanisme de signalement interne des situations à risque potentiel détectées chez les fournisseurs, complétant la possibilité pour toute personne extérieure à la Société d'utiliser un des moyens de communication existants pour transmettre ses éventuels signalements.

Ce plan de vigilance est en cours de mise en place dans les filiales concernées.

La Direction Générale de la Qualité Totale coordonne le plan de vigilance et s'assure du bon fonctionnement comme de l'efficacité du dispositif en place.

Moins d'une cinquantaine de fournisseurs localisés dans des États à risque potentiel sont identifiés.

Thèmes		Performance Groupe	
		2019	2018
Anticiper les risques fournisseurs, notamment pour les activités sous-traitées	Nombre de fournisseurs évalués	**1 021**	245
	% d'avancement des évaluations de sous-traitants de production à risque	**82%**	76%

Suite à ces évaluations, Dassault Aviation n'a détecté aucun fournisseur à risque fort immédiat. Néanmoins, 4% des fournisseurs présentaient des faiblesses dans un des domaines d'évaluation. Ces fournisseurs, mis sous surveillance, ont fait ou feront l'objet d'un audit spécifique.

4.6.2 Droits humains

Le Groupe Dassault Aviation, dont les principales implantations se situent en France et aux États-Unis, s'engage à respecter l'ensemble des lois et des règlementations nationales et internationales relatives aux Droits humains, notamment en matière de santé et sécurité des salariés et de non-discrimination au travail. Il agit en conformité avec la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme, les textes de l'OCDE et de l'Organisation Internationale du Travail relatifs aux Droits humains.
Dassault Aviation a adhéré en 2003 au Pacte Mondial de l'ONU et en a adopté les 10 principes, dont celui dédié au respect des Droits humains.

Le Groupe Dassault Aviation dispose d'une Charte d'Éthique Groupe qui reprend ces engagements. Cette Charte est disponible sur le site internet et sur le réseau intranet Dassault Aviation ; elle est diffusée systématiquement aux nouveaux embauchés.

Cette Charte porte en outre une attention particulière au respect des Droits humains et des droits fondamentaux du travail, ainsi qu'à la bonne application des principes essentiels :

- la non-discrimination aux motifs des origines, des mœurs, du sexe, des handicaps, des opinions politiques ou religieuses, de l'appartenance syndicale,
- le respect de l'individu et de sa vie privée,
- le maintien d'un cadre et de conditions de travail sûrs (cf. § 4.3.7).

Nos Conditions Générales d'Achat imposent à nos fournisseurs et prestataires de respecter notre Charte Éthique dans l'exécution de nos commandes. Notre démarche sociétale est déclinée auprès de nos fournisseurs au travers de nos spécifications techniques et industrielles, de nos clauses d'achats relatives à la qualité et au respect de l'environnement.

Dans le cadre de notre politique Achats et de la sécurisation de notre Supply Chain, la procédure d'évaluation des fournisseurs et prestataires en place depuis 2007 intègre désormais des paramètres d'évaluation du respect des Droits humains. Lors de la phase d'agrément du fournisseur, les aspects Droits humains et libertés fondamentales sont évalués dans le cadre d'un questionnaire dans lequel le fournisseur reprend ses engagements dans ces domaines.

Les risques environnementaux sont également pris en compte afin de respecter le droit à un environnement sain pour vivre dans la dignité et le bien-être, conformément à la Déclaration de Rio de 1992.

Enfin, la Direction de l'Éthique, organe indépendant et rattaché au Président-Directeur Général, est amenée à intervenir dans le cadre de la procédure d'alerte interne pour tout signalement de faits portant atteinte à la loi et aux conventions internationales dont celles relatives aux Droits humains.

4.6.3 Lutte contre la corruption

Le Groupe Dassault Aviation affirme, par sa Charte d'Éthique, les valeurs qui fédèrent l'action de ses collaborateurs. Cette charte fixe également le code de conduite que le Groupe applique avec ses clients, ses partenaires, ses fournisseurs et ses sous-traitants.

Observant une éthique rigoureuse, le Groupe s'engage à agir dans le respect de la Convention de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE), de la Convention des Nations Unies et des lois nationales.

De plus, Dassault Aviation est signataire de nombreux engagements internationaux sur la prévention de la corruption (Pacte Mondial, Common Industry Standards, Global Principles) et membre de plusieurs associations et forums sur la conduite éthique et la responsabilité d'entreprise aux niveaux national, européen et international (voir site web www.dassault-aviation.com, rubrique éthique).

Le Groupe Dassault Aviation a mis en place, depuis de nombreuses années, des procédures internes strictes de prévention de la corruption garantissant l'intégrité, l'éthique et la réputation du Groupe dans ses relations industrielles et commerciales.

Dans le cadre de la loi du 9 décembre 2016, dite Sapin 2 relative à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique, le Groupe Dassault Aviation a complété et renforcé son dispositif de prévention et de détection de la corruption et du trafic d'influence, tant au niveau de la Société Mère que de ses filiales, sous l'impulsion du Président-Directeur Général qui prône une politique de tolérance zéro.

La Direction de l'Éthique est chargée de la mise en place et du suivi des procédures relatives à la lutte contre la corruption et le trafic d'influence. Des cartographies des risques ont ainsi été élaborées et déployées au sein du Groupe en concertation avec les différentes unités opérationnelles et sont régulièrement mises à jour. Ces cartographies des risques sont destinées à identifier, analyser et hiérarchiser les risques d'exposition à la corruption et au trafic d'influence du Groupe, en prenant en compte les processus internes, les activités militaires et civiles et les zones géographiques dans lesquelles l'entreprise déploie son activité. Ces cartographies servent de base à la politique de conformité menée par le Groupe ; elles ont conduit le Groupe Dassault Aviation à renforcer les procédures existantes de lutte contre la corruption et à mettre en place de nouvelles mesures.

Un Code Anticorruption, dédié spécifiquement à la prévention et à la lutte contre la corruption, est en place, en complément de la Charte d'Éthique, dans la Société Dassault Aviation. Ce Code définit et illustre les différents types de comportements des collaborateurs à proscrire comme étant susceptibles de caractériser des faits de corruption ou de trafic d'influence. Il est intégré aux règlements intérieurs des différents sites de l'entreprise. Toute violation est donc susceptible de sanction. Le Code Anticorruption est complété par un Guide Anticorruption constitué d'exemples pratiques et de mises en situation.

Une Procédure d'Alerte Interne permettant aux employés et aux collaborateurs extérieurs et occasionnels de signaler un crime ou un délit, des manquements à des engagements internationaux, à des lois et règlements ou encore au Code Anticorruption, a également été mise en place. La Direction de l'Éthique est chargée de recevoir et de traiter les alertes internes ; à cet effet, une adresse mail dédiée accessible aux collaborateurs et pourvue d'un système de cryptage est en place. Ce dispositif n'a pas été actionné, depuis qu'il existe, pour des faits de corruption ou de trafic d'influence.

La Direction de l'Éthique organise depuis 2018 des formations spécifiques pour les cadres et les personnels les plus exposés aux risques de corruption et de trafic d'influence. Elles sont dispensées en présentiel par un cabinet d'avocats spécialisés. Le contenu de chaque formation est fixé de concert entre la Direction de l'Éthique, la Direction Générale concernée et le cabinet d'avocats. L'objectif est de dispenser un corpus sur mesure pour les personnels les plus exposés. Ces formations doivent permettre l'acquisition des principes fondamentaux de la loi Sapin 2 à partir de situations concrètes.

Les procédures d'évaluation de la situation des clients, des fournisseurs et des consultants ont été renforcées (cf. § 4.6.2 Droits Humains).

Des procédures spécifiques de contrôles comptables, internes et externes, destinées à s'assurer que les livres, les registres et les comptes ne masquent pas des faits de corruption ou de trafic d'influence sont déployées au sein de la Direction Financière, renforçant ainsi les procédures existantes.

Tout au long de l'exercice 2019, la Direction de l'Éthique a mené des missions de suivi des procédures d'évaluation des fournisseurs de premier rang, des clients avions civils et des consultants. Ces missions de suivi ont permis de constater que les procédures d'évaluation intégrant la problématique Sapin 2 sont bien en place.

Le programme de conformité ainsi déployé par Dassault Aviation et ses filiales Dassault Falcon Service, Dassault Falcon Jet et Sogitec, marque notre volonté de lutter efficacement contre la corruption et le trafic d'influence.

Une rubrique dédiée à la Direction de l'Éthique est accessible sur le site intranet de la Société Mère. Cette rubrique présente la politique Société en matière d'éthique, les points de contact de la Direction de l'Éthique,

ainsi que les documents de référence, dont le Code Anticorruption, le Guide Anticorruption et la Procédure d'Alerte Interne.

Une rubrique dédiée à l'éthique est également accessible sur le site internet du Groupe.

4.6.4 Lutte contre l'évasion fiscale

Le groupe Dassault Aviation respecte la règlementation fiscale en vigueur et, à ce titre, acquitte ses impôts et ses taxes dans les pays où alla exerce son activité industrielle.

4.7 Exigences règlementaires et régimes administratifs

Contribution aux ODD



Chaque société du Groupe est dotée d'un système de veille règlementaire permettant d'identifier ou d'anticiper les exigences applicables à ses activités et de mener les actions de mise en conformité lorsque cela est nécessaire.

Le respect des exigences réglementaires contribue significativement à la réduction des risques d'accidents du travail et de maladies professionnelles ainsi qu'à la maîtrise des risques d'accidents environnementaux et d'exposition des collaborateurs et du voisinage des sites.

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

Les sites industriels des filiales étrangères sont suivis conformément à la règlementation locale. Dans ce cadre, la veille réglementaire de nos activités industrielles en Inde a été renforcée en 2019.

Par ailleurs, en tant que groupe aéronautique, Dassault Aviation participe aux activités, études et travaux menés en matière d'environnement par les organismes de la filière aéronautique :

- IAEG : International Aerospace Environmental Group en tant que membre fondateur depuis 2011,
- ASD : AeroSpace and Defense Industries Association of Europe, en tant que membre de la Commission Environnement,
- GIFAS : Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales, dont Dassault Aviation est membre de la Commission Environnement et Développement Durable,
- BNAE : Bureau de Normalisation de l'Aéronautique et de l'Espace,

Dassault Aviation contribue également aux groupes de travail du Comité de la Protection de l'Environnement en aviation (CAEP) de l'OACI ou suit leurs avancées :

- CAEP 1 - Bruit externe,
- CAEP 3 - Émissions NOx et CO2,
- CAEP 4 - CORSIA ...

Ces participations permettant à Dassault Aviation d'anticiper les réglementations applicables à ses activités et d'être à l'écoute des parties intéressées du Groupe.

5. DASSAULT AVIATION, SOCIÉTÉ MÈRE

5.1 Activités

Les activités de Dassault Aviation, Société Mère, notamment en matière d'évolution des programmes, de Recherche et Développement et de production, vous ont été présentées dans le cadre des activités du Groupe.

5.2 Résultats

5.2.1 Prises de commandes

Les **prises de commandes de 2019** de la Société Mère sont de **5 039 millions** d'euros contre 4 332 millions d'euros en 2018. La part des prises de commandes à l'Export est de 43%.

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

	2019	2018	2017	2016	2015
Défense	**3 249**	**2 521**	**712**	**8 094**	**8 247**
Export	**676**	1 525	223	7 432	7 889
France	**2 573**	996	489	662	358
Falcon	**1 790**	**1 811**	**1 908**	**1 124**	**1 269**
Total	**5 039**	**4 332**	**2 620**	**9 218**	**9 516**
% Export	**43%**	77%	80%	92%	96%

Les prises de commandes sont constituées intégralement de commandes fermes.

Programmes Défense

Les **prises de commande Défense** 2019 s'élèvent à **3 249 millions d'euros** contre 2 521 millions d'euros en 2018.

Les **prises de commandes Défense Export** s'élèvent à **676 millions** d'euros en 2019 contre 1 525 millions d'euros en 2018, année qui avait enregistré la commande de 12 Rafale supplémentaires par le Qatar.

La part Défense France s'établit à **2 573 millions d'euros** en 2019 contre 996 millions d'euros en 2018. La prise de commandes comprend notamment le contrat RAfale VErticaLisé (RAVEL) pour le Maintien en Condition Opérationnelle (« MCO ») du Rafale France pour 10 ans et un avenant au contrat pour le développement du Standard F4 du Rafale (notifié en 2018) portant sur des compléments de travaux de développement et d'intégration.

Programmes Falcon

Le montant des **prises de commandes Falcon** 2019 est de **1 790 millions d'euros** contre 1 811 millions d'euros en 2018. **41 Falcon** ont été commandés en 2019, comme en 2018. La prise de commandes comprend notamment le contrat Archange portant sur l'acquisition de 2 Avions (sur la base de Falcon 8X) de Renseignements à CHArge utile de Nouvelle GEnération et du soutien associé.

5.2.2 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2019 s'élève à 6 976 millions d'euros, contre 4 399 millions d'euros en 2018.

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

	2019	2018	2017	2016	2015
Défense	**5 076**	**2 373**	**1 872**	**1 210**	**1 585**
Export	**4 250**	1 371	1 378	710	1 035
France	**826**	1 002	494	500	550
Falcon	**1 900**	**2 026**	**2 312**	**1 951**	**1 741**
Total	**6 976**	**4 399**	**4 184**	**3 161**	**3 326**
% Export	**88%**	76%	86%	81%	81%

Programmes Défense

Le montant du **chiffre d'affaires Défense 2019** est de **5 076 millions d'euros** contre 2 373 millions d'euros en 2018. 26 Rafale Export ont été livrés en 2019 contre 12 Rafale (9 Export et 3 France) en 2018.

Le **chiffre d'affaires Défense Export** s'élève à **4 250 millions d'euros**, contre 1 371 millions d'euros en 2018. Cette forte hausse s'explique par la livraison de 26 Rafale Export avec le soutien associé alors qu'en 2018, 9 Rafale Export avaient été livrés.

La part Défense France s'élève à **826 millions d'euros**, contre 1 002 millions d'euros en 2018. Le chiffre d'affaires Défense France 2019 ne comprend pas de livraison de Rafale mais prend en compte la livraison des travaux de développement de la rénovation du système de combat pour l'ATL2 et des 2 premiers avions modernisés à la Marine Nationale. Pour mémoire, 2018 avait enregistré la livraison du standard F3R et de 3 Rafale.

Programmes Falcon

Le montant du **chiffre d'affaires Falcon** 2019 est de **1 900 millions d'euros** contre 2 026 millions d'euros en 2018. 41 Falcon ont été livrés en 2019 contre 40 Falcon livrés en 2018. La diminution du chiffre d'affaires s'explique notamment par le nombre inférieur d'avions d'occasion livrés.

5.2.3 Carnet de commandes

Le **carnet de commandes** de la Société Mère au 31 décembre 2019 est de **16 543 millions d'euros** contre 18 426 millions d'euros au 31 décembre 2018.

Le **carnet de commande Défense Export** s'élève à **9 891 millions d'euros** contre 13 465 millions d'euros au 31 décembre 2018. Il est constitué principalement de 47 Rafale contre 73 Rafale au 31 décembre 2018.

Le **carnet de commandes Défense France** s'élève à **4 429 millions d'euros** contre 2 682 millions d'euros au 31 décembre 2018. Il comprend en particulier 28 Rafale (comme au 31 décembre 2018), le contrat MCO RAVEL pour le Rafale et le standard F4 du Rafale.

Le **carnet de commandes Falcon** s'élève à **2 223 millions d'euros** contre 2 279 millions d'euros au 31 décembre 2018. Il comprend notamment **53 Falcon** (dont les 2 Falcon 8X Archange) comme au 31 décembre 2018.

5.2.4 Résultat net

Le bénéfice net 2019 s'élève à 490 millions d'euros, contre 442 millions d'euros en 2018.

Le personnel recevra en 2020, au titre de la participation et de l'intéressement liés au résultat 2019, 147 millions d'euros, dont :

- participation : 127 millions d'euros
- intéressement : 20 millions d'euros

Ces sommes représentent 28 % des salaires 2019. Dans le cadre d'une formule identique à la participation légale obligatoire, les salariés auraient perçu une participation de 30,6 millions d'euros au titre de l'année 2019.

5.2.5 Affectation du résultat

Si vous approuvez les comptes de l'exercice 2019, nous vous proposons d'affecter le bénéfice net de l'exercice, soit 490 289 664,18 euros, augmenté du report à nouveau des exercices antérieurs, soit 2 461 744 348,54 euros, diminué des dividendes portés par les actions qui ne sont pas auto-détenues(*) au solde de report à nouveau.

(*) Le montant des dividendes qui, conformément aux dispositions du 4ème alinéa de l'art. L. 225-210 du Code de Commerce, ne peut être versé aux actions auto-détenues par la Société, sera réaffecté au compte Report à Nouveau.

5.2.6 Tableau des résultats

Le tableau des résultats de Dassault Aviation au cours des cinq derniers exercices figure dans les annexes aux comptes annuels (élément 32).

5.2.7 Intégration fiscale

Notre Société a opté pour le régime d'intégration fiscale en 1999. Depuis le 1er janvier 2012, le périmètre du groupe d'intégration fiscale comprend Dassault Aviation, Dassault Aéro Service et Dassault Aviation Participations. Une convention d'intégration fiscale, renouvelable tacitement par période de cinq exercices, a été signée avec ces sociétés.

5.3 Gestion des risques

Les risques et incertitudes auxquels la Société est confrontée sont les mêmes que ceux exposés sur le Groupe au paragraphe 2 « facteurs de risques » ci-dessus, la Société Mère y ayant un poids prépondérant dans le périmètre de consolidation.

5.4 Délais de paiement

En application de la Loi, Dassault Aviation a mis en place les procédures nécessaires pour assurer le paiement de ses fournisseurs à 45 jours fin de mois. La composition des factures fournisseurs reçues non réglées à la date de clôture dont le terme est échu est la suivante, en millions d'euros HT :

Tranches de retard de paiement	1 à 30 j	31 à 60 j	61 à 90 j	91 j et plus	Total
Nb factures concernées			3 726 (*)		
Montant total des factures concernées HT	16,2	6,0	1,5	5,5	29,2(*)
% du montant total des achats HT de l'exercice	0,33%	0,13%	0,03%	0,11%	0,60%

(*) *1 641 factures pour 14 millions d'euros exclues car relatives à des litiges*

Délais de paiement contractuels : 45 jours fin de mois

La composition au 31 décembre 2019 des factures émises non réglées à la date de clôture dont le terme est échu est la suivante, en millions d'euros HT :

Tranches de retard de paiement	1 à 30 j	31 à 60 j	61 à 90 j	91 j et plus	Total
Nb factures concernées			6 837		
Montant total des factures concernées HT	62,7	14,7	6,1	57,8	141,3
% du chiffre d'affaires HT de l'exercice	0,90%	0,21%	0,09%	0,83%	2,03%

Délais de paiement définis dans les Conditions Générales de Vente

5.5 Information des actionnaires

5.5.1 Structure du capital

Au 31 décembre 2019, le capital social de la Société s'élève à 66 789 624 euros. Il est divisé en 8 348 703 actions d'une valeur nominale de 8 euros chacune. Elles sont cotées sur le Marché réglementé « Euronext Paris » - Compartiment A - Code ISIN (International Securities Identification Numbers) : FR0000121725. Elles sont éligibles au Service à Règlement Différé (SRD). Suite à l'augmentation de son flottant, Dassault Aviation a intégré, en 2016, les indices boursiers suivants : Sociétés des Bourses Françaises 120 (SBF 120) et le Morgan Stanley Capital International World (MSCI World).

Au 31 décembre 2019, l'actionnariat de Dassault Aviation est le suivant :

Actionnaires	Nombre d'actions	%	Droits de vote exerçables (2)	%
GIMD	5 196 076	62,3%	10 363 656	76,9%
Flottant	2 289 498	27,4%	2 295 037	17,0%
Airbus SE	827 529 (3)	9,9%	827 529	6,1%
Auto-détention (1)	35 600	0,4%	0	0,0%
TOTAL	**8 348 703**	**100,0%**	**13 486 222**	**100,00%**

(1) auto-détention inscrite en compte « nominatif pur », privée de droits de vote.
(2) en application de la loi « Florange » et à défaut de dispositions contraires des statuts de Dassault Aviation, les actions détenues depuis plus de deux ans au nominatif bénéficient d'un droit de vote double.
(3) actions sous-jacentes aux obligations échangeables en actions Dassault Aviation émises par Airbus SE le 9 juin 2016.

5.5.2 Informations sur le capital, l'actionnariat et les droits de vote

Les principales participations directes ou indirectes dans le capital de la Société dont elle a connaissance en vertu des articles L.233-7 et L.233-12 du Code de Commerce sont celles mentionnées dans le tableau ci-dessus.

Au 31 décembre 2019, 2 265 actions (soit 0,03% du capital) étaient détenues par l'un des Fonds Commun de Placement d'Entreprise dont les membres sont des salariés ou d'anciens salariés de la Société.

En application de la loi n° 2014-384 du 29 mars 2014 « visant à reconquérir l'économie réelle » et depuis le 3 avril 2016, les actions, émises par la Société, inscrites en compte nominatif depuis plus de deux ans bénéficient d'un droit de vote double.

La Société n'a émis aucun titre qui ne soit représentatif de son capital actuel. Les seuls titres donnant droit à des actions Dassault Aviation sont les obligations émises par Airbus SE le 9 juin 2016.

La Société n'a pas mis en place de plan d'options d'achat ni de souscription d'actions en 2019.

L'Assemblée Générale du 24 mai 2018 a autorisé le Conseil d'administration à procéder en une ou plusieurs fois à des attributions d'actions de performance existantes de la Société (au profit des membres du personnel de la Société ou de certaines catégories d'entre eux qu'il déterminera parmi les salariés, et au profit des mandataires sociaux éligibles de la Société). L'autorisation de l'Assemblée Générale prévoit que le Conseil d'administration détermine l'identité des bénéficiaires des attributions ainsi que les conditions et, le cas échéant, les critères d'attribution des actions.

Cette autorisation a porté sur un nombre d'actions maximum de 35 600 actions représentant 0,43% du capital au 24 mai 2018. Il est revenu au Conseil d'administration de déterminer la durée de la période d'acquisition et de conservation desdites actions. Cette autorisation était valable pour une durée de 38 mois à compter de ladite Assemblée Générale.

En application de cette autorisation (cf. Tableau 9 du Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise), le Conseil d'Administration du 27 février 2019 a décidé d'attribuer 1 100 actions de performance au Président-Directeur Général et 925 actions de performance au Directeur Général Délégué. Leur acquisition était soumise à la satisfaction des critères de performance suivants :

- niveau de marge opérationnelle Groupe ajustée,
- appréciation qualitative de la performance individuelle.

Par ailleurs, ce même Conseil d'administration a déterminé les autres conditions suivantes :

- une période d'acquisition d'un an, expirant le 26 février 2020 inclus,
- la présence à l'effectif à l'issue de la période d'acquisition,
- une période de conservation d'un an, débutant le 27 février 2020 et expirant le 26 février 2021 inclus,
- à dater du 27 février 2021, la conservation de 20% de ces actions pendant la durée du mandat social des bénéficiaires,

étant précisé que le nombre d'actions acquises est plafonné à 112%.

L'Assemblée Générale des actionnaires n'a pas consenti de délégation de compétence ou de pouvoir au Conseil d'administration en matière d'augmentation de capital.

Il existe depuis l'Assemblée Générale du 20 mai 2015 une obligation statutaire d'information en matière de franchissement de seuil de participation pour toute fraction égale ou supérieure à 1% du capital et des droits de vote de la Société et à tout multiple de ce pourcentage.

Les statuts de la Société ne comportent aucune restriction à l'exercice des droits de vote et aux transferts d'actions.

Aucun actionnaire ne bénéficie de droit de contrôle spécial. Notamment, il n'existe pas de système d'actionnariat du personnel lui permettant un contrôle particulier.

5.5.3 Opérations sur titres par les Dirigeants

Les opérations sur titres réalisées en 2019 par les Dirigeants ont consisté en l'acquisition d'actions de performance par les Dirigeants le 7 mars 2019 (cf. Rapport sur le Gouvernement d'entreprise).

Aucune autre opération d'acquisition ou de cession d'actions Dassault Aviation par les Dirigeants n'est intervenue. Ces opérations, lorsqu'elles interviennent, doivent obligatoirement être déclarées à l'AMF et à la Société, en vertu des dispositions de l'article L.621-18-2 du Code Monétaire et Financier et des articles 223-22-A et suivants du Règlement Général de l'AMF.

5.5.4 Accords entre actionnaires

Il n'existe pas de pacte d'actionnaires entre le Groupe Industriel Marcel Dassault (GIMD) et Airbus SE. En revanche, il existe les deux conventions suivantes :

a) Convention entre l'État, Airbus Group SE (anciennement Airbus Group N.V.) et Airbus SE :

En application de l'article L.233-11 du Code de Commerce, la Société a été informée par le Commissaire aux participations de l'État qu'il a conclues le 21 juin 2013 avec Airbus Group N.V. et Airbus Group SAS un pacte d'actionnaires constitutif d'une action de concert vis-à-vis de Dassault Aviation. Ce pacte d'une durée de 90 ans, prévoit :

- un exercice par Airbus Group SAS de ses droits de vote en Assemblée Générale après concertation avec l'État,
- un droit de premier refus et un droit de première offre au bénéfice de l'État dans le cas où Airbus Group SAS envisagerait de céder tout ou partie de ses actions dans le capital de Dassault Aviation.

Airbus SE, également adhérente au pacte, est tenue par ces engagements.

b) Convention entre l'État et GIMD :

En application de l'article L.233-11 du Code de Commerce, la Société a été informée par GIMD que l'État a conclu le 28 novembre 2014 avec GIMD une convention, entrée en vigueur le 2 décembre 2014. Elle a

pour objet de conférer à l'État un droit de préemption en cas de transfert d'actions Dassault Aviation par GIMD lui faisant franchir à la baisse le seuil de 40% du capital de Dassault Aviation et en cas de transfert d'actions ultérieur en deçà de ce seuil.

Cette convention n'est pas constitutive d'une action de concert entre l'État et GIMD, chacune conservant son entière liberté de gestion de sa participation et d'exercice de ses droits de vote.

Ces deux conventions sont sans impact sur la gouvernance de la Société.

GIMD détient la majorité du capital et des droits de vote de Dassault Aviation.

5.5.5 Mise en place d'un programme de rachat d'actions

Afin de permettre à Dassault Aviation d'opérer sur ses actions propres sur le marché ou hors marché, l'Assemblée Générale des actionnaires du 16 mai 2019 a autorisé la mise en place d'un nouveau programme de rachat d'actions identique à ceux votés le 24 septembre 2014, le 28 janvier 2015, le 19 mai 2016, le 18 mai 2017 et le 24 mai 2018.

Cette nouvelle autorisation, valable pour une durée de 18 mois à compter du 16 mai 2019 (soit jusqu'au 15 novembre 2020 inclus), a mis fin à la date de sa mise en œuvre par le Conseil d'administration du 16 mai 2019, au programme de rachat d'actions précédemment autorisé par l'Assemblée Générale des actionnaires du 24 mai 2018, pour la partie non utilisée de ce programme.

Ce programme de rachat d'actions s'inscrit dans le cadre des dispositions des articles L.225-209 et suivants du Code de Commerce et du Règlement européen n°596/2014 du 16 avril 2014.

L'autorisation de rachat des actions propres peut être utilisée par le Conseil d'Administration pour les objectifs ci-après :

- annuler des actions afin d'accroître la rentabilité des fonds propres et le résultat par action,
- assurer l'animation du marché ou la liquidité de l'action de Dassault Aviation par l'intermédiaire d'un prestataire de services d'investissement au travers d'un contrat de liquidité conforme à une charte de déontologie reconnue par l'Autorité des Marchés Financiers,
- céder ou attribuer des actions aux salariés et Dirigeants de la Société et/ou des sociétés qui lui sont liées dans les conditions et selon les modalités prévues par la loi, notamment en cas d'exercice d'options d'achat d'actions ou d'attribution d'actions de performance existantes, ou par cession et/ou abondement dans le cadre d'une opération d'actionnariat salarié réalisée à partir d'actions existantes,
- conserver des actions en vue d'une utilisation ultérieure, pour les remettre en paiement ou en échange, notamment dans le cadre d'éventuelles opérations de croissance externe, dans la limite de 5% du capital social,
- remettre des actions lors de l'exercice des droits attachés à des valeurs mobilières donnant accès au capital de Dassault Aviation,
- mettre en œuvre toute pratique de marché qui viendrait à être reconnue par la loi ou l'Autorité des Marchés Financiers.

Les actions peuvent, dans les limites imposées par la règlementation, être acquises, cédées, échangées ou transférées par tous moyens, que ce soit sur le marché (réglementé ou non), sur un système multilatéral de négociation (MTF), via un internalisateur systématique, ou de gré à gré y compris par rachat de blocs ou autrement, et aux époques que le Conseil d'Administration ou la personne agissant sur subdélégation décidera conformément aux dispositions prévues par la loi.

Ces moyens incluent l'utilisation de la trésorerie disponible ainsi que le recours à tous les instruments financiers dérivés, incluant l'utilisation d'options ou de bons, et sans limitation particulière.

L'autorisation accordée par l'Assemblée Générale au Conseil d'administration donne pouvoir à Dassault Aviation d'acheter ses propres actions, dans la limite de 10% de son capital, pour un prix unitaire plafond de

1 700 euros hors frais d'acquisition, sous réserve des ajustements liés aux opérations sur son capital, notamment par incorporation de réserves et attribution d'actions de performance et/ou division de la valeur nominale des actions ou regroupement d'actions.

Le montant maximal des fonds destinés au rachat des actions de la Société est de 1 419 279 000 euros, cette condition étant cumulative avec celle du plafond de 10% du capital social de la Société. Ce programme n'a pas été utilisé en 2019.

L'Assemblée Générale a conféré tous pouvoirs au Conseil d'administration, avec faculté de subdélégation dans les cas où la loi l'autorise, pour passer tous ordres de bourse ou hors bourse, conclure tous accords, établir tous documents notamment d'information, fixer les modalités d'intervention de la Société sur le marché ou hors marché, ainsi que les conditions d'acquisition et de cession des actions, effectuer toutes déclarations notamment auprès de l'Autorité des Marchés Financiers, accomplir toutes formalités et, généralement, faire le nécessaire pour réaliser ces opérations.

Le Conseil d'administration du 16 mai 2019 réunion à l'issue de cette Assemblée Générale, qui a mis en vigueur ce nouveau programme de rachat d'actions et subdélégué les pouvoirs ci-dessus au Président-Directeur Général.

L'Assemblée Générale a également conféré tous pouvoirs au Conseil d'administration, si la loi ou l'Autorité des Marchés Financiers venait à étendre ou à compléter les objectifs autorisés pour les programmes de rachat d'actions, à l'effet de porter à la connaissance du public, dans les conditions légales et réglementaires applicables, les modifications éventuelles concernant les objectifs du programme.

Au 31 décembre 2019, la Société détient toujours 35 600 de ses propres actions, affectées à l'objectif de distribution d'actions de performance et de mise en place d'un éventuel contrat de liquidité permettant d'assurer l'animation du marché ou la liquidité du titre par l'intermédiaire d'un prestataire de services d'investissement.

Afin de permettre à la Société d'intervenir à tout moment sur ses propres actions, le Conseil d'administration du 26 février 2020 propose à l'Assemblée Générale du 12 mai 2020 la mise en place d'un nouveau programme de rachat d'actions aux mêmes conditions (14ème résolution).

Conformément aux dispositions des articles L.225-211 et R.225-160 du Code de Commerce, la Société tient les registres d'achat et de vente des actions acquises et vendues dans le cadre de son programme de rachat d'actions.

5.5.6 Autorisation de réduction du capital social de la Société

Le 16 mai 2019, l'Assemblée Générale a autorisé le Conseil d'Administration, dans les mêmes termes que l'autorisation du 24 mai 2018, à :

- réduire le capital social par voie d'annulation, en une ou plusieurs fois, de tout ou partie des actions acquises par la Société dans le cadre du programme de rachat de ses propres actions, et ce dans la limite de 10% du capital par période de 24 mois,
- imputer la différence entre la valeur de rachat des actions annulées et leur valeur nominale sur les primes et réserves disponibles.

L'Assemblée Générale a également donné à cet effet tous pouvoirs au Conseil d'administration pour fixer les conditions et modalités de la ou des réductions de capital consécutives aux opérations d'annulation qui seraient décidées.

Cette autorisation a été donnée pour une période expirant à l'issue de l'Assemblée Générale Ordinaire annuelle appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2019.

Aucune action Dassault Aviation n'a été annulée en 2019.

Afin de permettre à la Société de pouvoir procéder à une réduction de son capital à tout moment opportun, le Conseil d'Administration du 26 février 2020 propose à l'Assemblée Générale du 12 mai 2020 de l'autoriser à réduire le capital de la Société par annulation d'actions achetées ou à acheter dans le cadre d'un programme de rachat d'actions (15ème résolution).

5.5.7 Accords significatifs conclus par la Société

La Société n'a conclu aucun accord significatif qui serait modifié ou prendrait fin automatiquement en cas de changement de contrôle de la Société.

Cependant, dans un tel cas, les marchés classés Défense Nationale conclus avec l'État feraient l'objet d'un réexamen par le Ministère français de la Défense et ce dernier pourrait exiger que tout ou partie de ces marchés soit transféré à une autre société française pour des raisons d'intérêt national.

Il n'existe pas d'accord prévoyant des indemnités :

- pour les membres du Conseil d'administration en cas de démission ou de révocation,
- pour les salariés, s'ils démissionnent ou sont licenciés sans cause réelle ou sérieuse ou si leur emploi prend fin en raison d'une offre publique, au-delà de ce que prévoit la convention collective.

6. OBJET DES RÉSOLUTIONS

Les résolutions soumises à votre vote portent sur les points suivants :

Résolutions à caractère ordinaire :

- **Approbation des comptes annuels et consolidés**

Il vous est demandé d'approuver les comptes annuels de la Société Mère (résolution n°1) et les comptes consolidés (résolution n°2) de l'exercice clos le 31 décembre 2019.

Ces comptes ont été arrêtés par le Conseil d'Administration le 26 février 2020 après examen préalable du Comité d'audit et ont fait l'objet des rapports des commissaires aux comptes figurant dans le Rapport Financier annuel 2019.

- **Affectation et répartition du bénéfice de la Société Mère**

Il vous est proposé d'affecter le bénéfice net de l'exercice, augmenté du report à nouveau des exercices antérieurs, constituant un total distribuable de 2 952 034 012,72 euros, à la distribution, au titre de l'exercice 2019, d'un dividende de 25,4 euros par action qui sera mis en paiement le 20 mai 2020, le solde étant reporté à nouveau (résolution n°3).

- **Approbation des éléments de rémunération versés ou attribués au cours de l'exercice 2019 aux administrateurs**

En application de l'article L. 225-100 II du Code de commerce, l'Assemblée est appelée à se prononcer sur les informations mentionnées à l'article L. 225-37-3 I du Code de commerce relatives aux éléments composant la rémunération totale et les avantages de toute nature versés ou attribués au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2019 aux mandataires sociaux, tels que figurant dans le Rapport sur le gouvernement d'entreprise à l'exception des éléments précités concernant le Président-Directeur général et le Directeur Général Délégué, objets des résolutions suivantes (résolution n°4).

- **Approbation des éléments de rémunération versés ou attribués au cours de l'exercice 2019 à M. Éric Trappier, Président-Directeur Général**

En application de l'article L. 225-100 III du Code de commerce, l'Assemblée est appelée à se prononcer sur les éléments fixes, variables et exceptionnels composant la rémunération totale et les avantages de toute nature versés ou attribués au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2019 à Monsieur Éric Trappier, Président-Directeur Général, tels que figurant, conformément aux dispositions de l'article L. 225-37-3 I du Code de commerce, dans le Rapport sur le gouvernement d'entreprise aux paragraphes 2.1.3 et 2.1.4 (résolution n°5).

- **Approbation des éléments de rémunération versés ou attribués au cours de l'exercice 2019 à M. Loïk Segalen, Directeur Général Délégué**

En application de l'article L. 225-100 III du Code de commerce, l'Assemblée est appelée à se prononcer sur les éléments fixes, variables et exceptionnels composant la rémunération totale et les avantages de toute nature versés ou attribués au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2019 à Monsieur Loïk Segalen, Directeur Général Délégué, tels que figurant, conformément aux dispositions de l'article L. 225-37-3 I du Code de commerce, dans le Rapport sur le gouvernement d'entreprise aux paragraphes 2.1.3 et 2.1.4 (résolution n°6).

- **Approbation de la politique de rémunération 2020 des administrateurs**

En application de l'article L. 225-37-2 II du Code de commerce, l'Assemblée est appelée à se prononcer sur la politique de rémunération administrateurs dont les éléments sont présentés dans le rapport sur le gouvernement d'entreprise au paragraphe 2.2.1 (résolution n°7).

- **Approbation de la politique de rémunération 2020 du Président-Directeur Général**

En application de l'article L. 225-37-2 du Code de commerce, l'Assemblée est appelée à se prononcer sur la politique de rémunération du Président-Directeur Général, dont les éléments sont présentés dans le rapport sur le gouvernement d'entreprise au paragraphe 2.2.2 (résolution n°8).

- **Approbation de la politique de rémunération 2020 du Directeur Général Délégué**

En application de l'article L. 225-37-2 du Code de commerce, l'Assemblée est appelée à se prononcer sur la politique de rémunération du Directeur Général Délégué, dont les éléments sont présentés dans le rapport sur le gouvernement d'entreprise au paragraphe 2.2.2 (résolution n°9).

- **Renouvellement du mandat de deux administrateurs**

Les mandats d'administrateurs de Mesdames Catherine Dassault et Mathilde Lemoine arrivant à échéance à l'issue de l'Assemblée Générale, il vous est proposé de les renouveler pour 4 ans (résolutions n°10 et 11).

- **Désignation d'un commissaire aux comptes titulaire**

Le mandat de commissaire aux comptes titulaire de Deloitte & Associés arrive à échéance à l'issue de l'Assemblée Générale. Il vous est proposé de nommer [XXX] en qualité de commissaire aux Comptes titulaire en remplacement de Deloitte & Associés pour 6 ans (résolution n°12).

- **Renouvellement du mandat d'un commissaire aux comptes titulaire**

Le mandat de commissaires aux comptes titulaire de Mazars SA arrive à échéance à l'issue de l'Assemblée Générale. Il vous est proposé de bien vouloir renouveler le mandat de Mazars SA en qualité de commissaire aux comptes titulaire pour 6 ans (résolution n°13).

- **Autorisation à donner au Conseil d'administration pour permettre à la Société d'opérer sur ses propres actions dans le cadre d'un programme de rachat d'actions**

Les sociétés dont les actions sont admises aux négociations sur un marché réglementé sont autorisées à racheter leurs propres actions si elles y ont été autorisées par l'Assemblée Générale des actionnaires.

Dans le cadre du dispositif prévu par l'article L. 225-209 du Code de commerce et des dispositions du Règlement européen n°596/2014 du 16 avril 2014, il vous est proposé d'autoriser le Conseil d'administration à mettre en œuvre un programme de rachat d'actions.

Un tel programme de rachat d'actions pourrait être utilisé pour les objectifs suivants :

1°) annuler des actions afin d'accroître la rentabilité des fonds propres et le résultat par action (sous réserve de l'adoption de la résolution n°15),

2°) assurer l'animation du marché ou la liquidité de l'action de Dassault Aviation par l'intermédiaire d'un prestataire de services d'investissement au travers d'un contrat de liquidité sur actions conforme à une charte de déontologie reconnue par l'Autorité des Marchés financiers,

3°) céder ou attribuer des actions aux salariés et Dirigeants de la Société et/ou des sociétés qui lui sont liées dans les conditions et selon les modalités prévues par la loi, notamment en cas d'exercice d'options d'achat d'actions ou d'attribution d'actions de performance existantes, ou par cession et/ou abondement dans le cadre d'une opération d'actionnariat salarié réalisée à partir d'actions existantes,

4°) conserver des actions en vue d'une utilisation ultérieure, pour les remettre en paiement ou en échange, notamment dans le cadre d'éventuelles opérations de croissance externe, dans la limite de

5% du capital social,

5°) remettre des actions lors de l'exercice des droits attachés à des titres de créances échangeables en actions de Dassault Aviation,

6°) mettre en œuvre toute pratique de marché qui viendrait à être reconnue par la loi ou l'Autorité des Marchés Financiers.

Dans le cadre de l'autorisation proposée, le Conseil pourrait, avec faculté de subdélégation, faire procéder au rachat d'actions Dassault Aviation dans la limite de 10% du capital de Dassault Aviation, pour un prix plafond de 1 700 euros par action, soit un investissement maximal de 1 419 279 000 euros.

La présente autorisation, qui serait consentie pour une durée de 18 mois à compter de l'Assemblée Générale Ordinaire annuelle et Extraordinaire du 12 mai 2020, entrerait en vigueur à compter du prochain Conseil d'administration qui déciderait de la mise en œuvre de ce nouveau programme de rachat d'actions. Elle mettrait fin, pour sa partie non utilisée, au programme de rachat d'actions précédemment autorisé par l'Assemblée Générale Ordinaire annuelle et Extraordinaire des actionnaires du 16 mai 2019 et prendrait fin le 12 novembre 2021 (résolution n°14).

Résolution à caractère extraordinaire :

- **Autorisation à donner au Conseil d'administration de réduire le capital social de la Société par annulation d'actions achetées ou à acheter dans le cadre d'un programme de rachat d'actions**

Conformément aux dispositions de l'article L.225-209 du Code de commerce, il est proposé à l'Assemblée Générale d'autoriser le Conseil d'administration, avec faculté de subdélégation, à :

- réduire le capital par voie d'annulation, en une ou plusieurs fois, de tout ou partie des actions acquises par la Société dans le cadre du programme de rachat de ses propres actions, et ce dans la limite de 10 % du capital par période de 24 mois,
- imputer la différence entre la valeur de rachat des actions annulées et leur valeur nominale sur les primes et réserves disponibles.

Cette nouvelle autorisation serait donnée pour une période expirant à l'issue de l'Assemblée Générale Ordinaire annuelle appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2020.

Elle priverait d'effet, à compter du 12 mai 2020, pour la partie non encore utilisée, l'autorisation de même nature consentie par l'Assemblée Générale Mixte des actionnaires du 16 mai 2019 (résolution n°15).

- **Mise en harmonie du 4ème alinéa de l'article 13 des statuts relatif au seuil de désignation des administrateurs représentant les salariés**

Conformément aux dispositions de l'article 184 de la loi PACTE du 22 mai 2019, le seuil d'effectif du Conseil d'administration déclenchant l'obligation de désigner deux administrateurs représentant les salariés au sein du Conseil d'administration est abaissé de douze à huit membres non-salariés.

En conséquence, il vous est proposé de modifier le 4ème alinéa de l'article 13 des statuts de la Société comme suit :

« Article 13 – Conseil d'administration
[…]
En application des dispositions légales, lorsque le nombre des administrateurs est inférieur ou égal à huit, un administrateur représentant les salariés est désigné pour une durée de quatre ans par l'organisation syndicale ayant obtenu le plus de voix aux élections des comités d'établissement de la Société et de ses filiales, directes et indirectes, dont le siège social est fixé sur le territoire français.
[…] » (résolution n°16).

- **Mise en harmonie du 2ème alinéa de l'article 25 des statuts relatif à l'obligation de désignation d'un commissaire aux comptes suppléant pour chaque titulaire**

Conformément aux dispositions de l'article L. 823-1 du Code de commerce modifié par l'entrée en vigueur de la loi Sapin II le 9 décembre 2016, la désignation d'un commissaire aux comptes suppléant ne s'impose que si le commissaire aux comptes titulaire est une personne physique ou une société unipersonnelle.

Il vous est donc proposé de supprimer le 2ème alinéa de l'article 25 des statuts de la Société aux fins de supprimer l'obligation de désigner des commissaires aux comptes suppléants (résolution n°17).

7. CONCLUSION ET PERSPECTIVES D'AVENIR

L'année 2019 a été singulièrement dense pour notre groupe : la livraison de 26 Rafale Export, des avancées importantes sur le Système de Combat Aérien Futur (SCAF) avec, au centre, le futur avion de combat New Generation Fighter (NGF) pour lequel nous avons été désigné leader industriel, la livraison de 40 Falcon et l'enregistrement de 40 prises de commandes de Falcon dans un marché difficile, le classement en tant que numéro 1 mondial par AIN et Propilot pour le soutien de nos avions d'affaires, ainsi que le développement nominal du programme Falcon 6X.

Plus précisément, au plan militaire, 2019 a été marquée par :

- la livraison de 26 Rafale Export, un nombre inédit dans l'histoire du programme ; une performance industrielle et un respect de nos engagements très appréciés par nos clients Export,
- des avancées majeures dans le programme SCAF avec, à l'occasion du salon du Bourget 2019, la présentation des premières maquettes du chasseur de nouvelle génération (NGF) et de ses drones d'appui, la signature d'un accord industriel sur ces programmes de démonstrateurs couvrant les principales composantes du SCAF et la remise à la Direction Générale de l'Armement (agence contractante) par les industriels (Dassault Aviation, Airbus Defence and Space) d'une proposition de marché pour la phase initiale des démonstrateurs. En parallèle, l'étude de concept (Joint Concept Study) du SCAF a été lancée en janvier 2019 puis prolongée pour 18 mois en octobre 2019. La France a été désignée nation leader et Dassault Aviation industriel leader de l'avion de combat.

  Après accord du Bundestag, les gouvernements français et allemand ont attribué, le 20 février 2020, à Dassault Aviation, Airbus et leurs partenaires, MTU Aero Engines, Safran, MBDA et Thales, le contrat cadre initial (phase 1A) qui marque le coup d'envoi du lancement des démonstrateurs du SCAF. Ce contrat cadre s'étend sur une période de 18 mois avec pour objectif les premiers essais en vol en 2026. La prochaine étape majeure du programme sera l'intégration de l'Espagne et l'implication de fournisseurs supplémentaires à partir de la phase 1B qui sera lancée à l'issue du succès de cette phase 1A,
- conformément à la Loi de Programmation Militaire, aucun Rafale n'a été livré aux forces françaises en 2019. La reprise de la livraison des 28 Rafale restant à livrer sur les 180 commandés se fera en 2022,
- le début des travaux de développement du standard F4 du Rafale, et l'affermissement fin 2019 de la première tranche optionnelle du marché introduisant notamment des compléments de connectivité du Rafale,
- la notification du contrat RAfale VErticaLisé (RAVEL) pour le Maintien en Condition Opérationnelle (MCO) du Rafale France sur 10 ans. Ce contrat regroupe l'ensemble des activités de soutien du Rafale France et de ses équipements (sauf moteurs et sièges) avec des prestations techniques et logistiques renforcées, sous la responsabilité d'un seul maitre d'œuvre : Dassault Aviation. L'organisation de ces activités de soutien s'appuiera sur une plateforme Big Data Dassault Aviation / Dassault Systèmes,
- la livraison aux forces françaises de la modernisation de l'ATL2, suivie de la livraison des 2 premiers avions.

Dans le domaine des avions de missions, il faut également noter :

- la livraison des 4 premiers Falcon 2000MSA de surveillance maritime et l'enregistrement d'une 6ème commande de la part des Japan Coast Guard,
- la commande par la DGA de 2 Falcon 8X « Archange » équipés de la Charge Universelle de Guerre Électronique, un 3ème appareil étant en option. Ce programme très ambitieux vient renforcer encore notre activité Falcon de missions,
- la préparation en vue d'un marché de Falcon 2000LXS de Surveillance et Intervention MARitime « Albatros » pour la Marine Nationale.

Dans le domaine civil, dans un contexte difficile et compétitif, l'année 2019 a été marquée par :

- la livraison de 40 Falcon, alors que nous prévoyions 45 livraisons,
- la vente de 40 Falcon, notre carnet de commandes restant donc inchangé à 53 Falcon,
- le développement du Falcon 6X qui se poursuit et se déroule de façon nominale pour une entrée en service en 2022,
- les travaux sur le futur Falcon, dont l'annonce est prévue en 2020,
- l'acquisition de 3 réseaux de centres de maintenance ExecuJet, TAG Europe et RUAG, développant ainsi notre réseau d'excellence, tout en accroissant notre part de marché dans la maintenance Falcon avec l'apport de 17 centres,
- le classement en tant que numéro 1 mondial par AIN et Propilot pour le soutien de nos avions d'affaires, récompensant ainsi l'engagement et les efforts de notre Groupe depuis plusieurs années.

En parallèle, le déploiement de notre plan de transformation s'accélère avec la montée en puissance du partenariat stratégique Dassault Aviation / Dassault Systèmes (sous la forme d'une plateforme d'ingénierie collaborative 3DExperience™), la mise en place d'une plateforme Big Data, le déploiement en cours de nouveaux outils pour le Pilotage de la Performance Industrielle pour les fonctions de production, la modernisation et la construction de nouveaux bâtiments, la spécialisation des filières.

2019 a également vu la montée en puissance de la structure Dassault Reliance Aerospace Ltd à Nagpur, avec la mise en service du nouveau hangar principal de production de 12 000 m² (2 nouveaux bâtiments sont lancés en 2020), la montée en cadence de la production des assemblages d'éléments de Falcon 2000 et des premiers assemblages Rafale (portes moteur), la monte des premiers T1 et réservoirs-avant sur Falcon 2000 en chaîne et la poursuite du développement de la « Supply Chain indienne ». Nous nous sommes également attachés à former et développer des compétences locales avec la montée en puissance du centre d'ingénierie à Pune, la création de la « Dassault Skill Academy » et la mise en place d'un programme de formation professionnelle au métier d'ajusteur structures et équipements aéronautiques.

Nos objectifs pour 2020 sont :

- Tenir nos engagements de livraisons Rafale Export et Falcon en qualité et en délais,
- Vendre nos avions Falcon,
- Poursuivre nos prospections du Rafale à l'export, en Inde, en Finlande, en Suisse et dans d'autres pays,
- Continuer le développement du Falcon 6X en vue de son entrée en service en 2022,
- Poursuivre le développement d'un futur Falcon et préparer son lancement,
- Lancer les études pour le démonstrateur NGF,
- Obtenir la contractualisation pour le développement de l'EuroDrone,
- Poursuivre le développement du standard F4 du Rafale France et réfléchir au futur standard F5,
- Mettre en œuvre le contrat RAVEL et signer de nouveaux contrats globaux pour les autres avions militaires,
- Démarrer les travaux des Falcon Archange, et préparer le marché des Falcon 2000 AVSIMAR « Albatros »,
- Préparer la future Tranche 5 du Rafale France,
- Développer la filière « Make in India »,

DASSAULT AVIATION

Société Anonyme

9, rond-point des Champs-Elysées – Marcel Dassault
75008 Paris

Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019

DASSAULT AVIATION

Société Anonyme

9, rond-point des Champs-Elysées – Marcel Dassault
75008 Paris

Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2019

A l'Assemblée Générale de la société DASSAULT AVIATION,

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre Assemblée générale, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de la société DASSAULT AVIATION relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2019, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine, à la fin de l'exercice, de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au comité d'audit.

Fondement de l'opinion

Référentiel d'audit

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

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

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance qui nous sont applicables, sur la période du 1er janvier 2019 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014 ou par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes.

Observation

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note « A1-2 Évolution en 2019 du référentiel comptable applicable à Dassault Aviation » des notes annexes aux comptes consolidés qui expose les changements de méthodes comptables relatifs à l'application au 1er janvier 2019 de la normes IFRS 16 « Contrats de location ».

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L.823-9 et R.823-7 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

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

Risque identifié	*Notre réponse*
Reconnaissance du revenu conformément à la norme IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients » *(Notes C15-1, Eléments 14, 15 et 25 de l'annexe aux comptes consolidés)* La norme IFRS 15, appliquée par le Groupe depuis le 1er janvier 2018, impose d'identifier un contrat ainsi que les différentes obligations de performance contenues dans le contrat. Cette norme précise les critères de comptabilisation du chiffre d'affaires, soit progressivement soit à un instant donné, avec l'introduction de 3 critères précis dont le dernier relatif à la détermination d'un usage alternatif au bien vendu et du droit irrévocable à paiement incluant une marge raisonnable. La reconnaissance du revenu selon la norme IFRS 15 est un point clé de l'audit dans la mesure où l'analyse des contrats nécessite une part importante de jugement lors de : • l'identification des obligations de performance ; • l'évaluation du caractère significatif ou non de la composante de financement lors de la détermination du prix de la transaction ; • l'allocation du prix de transaction à chacune des obligations de performance ; et • la détermination du rythme de comptabilisation du chiffre d'affaires (progressivement ou à un instant donné).	Nos travaux ont consisté à : • pour les contrats les plus significatifs en termes de chiffre d'affaires, évaluer la pertinence des analyses menées par le Groupe et procéder à un examen critique sur : – l'identification des obligations de performance ; – l'évaluation de l'aspect significatif ou non des composantes de financement en appréciant leurs impacts sur l'économie des contrats et en corroborant également l'échéancier des paiements avec les données contractuelles et les taux retenus dans les calculs ; – l'allocation du prix de transaction en examinant les contrats ; – le rythme de comptabilisation du chiffre d'affaires sur la base notamment (i) d'analyses techniques documentant la notion d'usage alternatif, (ii) de clauses contractuelles et d'analyses préparées par le Groupe pour documenter la notion de marge raisonnable en cas de résiliation pour convenance du client ; • rapprocher les données de base utilisées pour déterminer les impacts d'IFRS 15 sur les états financiers et le carnet de commandes avec les données comptables et contractuelles. Nous avons par ailleurs apprécié le caractère approprié des informations données dans les notes C15-1, Eléments 14, 15 et 25 de l'annexe aux comptes consolidés.

Risque identifié	*Notre réponse*
Suivi des contrats Défense *(notes C11-1, C15, Eléments 12.2, 14 et 15 de l'annexe aux comptes consolidés)* Dassault Aviation, pour ce qui concerne les contrats Défense, exerce son activité au travers de contrats pour lesquels le chiffre d'affaires et la marge sont comptabilisés suivant la norme IFRS 15. La norme IFRS 15 prévoit des critères pour déterminer, pour chaque obligation de performance (vente d'avions ou de services), si le transfert de contrôle au client est progressif (chiffre d'affaires à l'avancement) ou à un instant donné. Les résultats sur contrats, ainsi que les éventuelles provisions pour perte à terminaison et provisions pour risques et charges à la date de clôture dépendent de la capacité de l'entité : • à mesurer les coûts encourus sur un contrat et, • à estimer de manière fiable les coûts restant à engager jusqu'à la fin du contrat. La Direction du Groupe considère que le processus de suivi des programmes assuré par des effectifs expérimentés au sein des Directions de Programmes, et de la Direction Financière au travers du contrôle de gestion, est suffisamment robuste pour réaliser des estimations fiables du résultat à terminaison des contrats compte tenu des éléments connus à la clôture des comptes. Pour l'exercice 2019, le chiffre d'affaires Défense comptabilisé par le Groupe s'élève à 5 148 millions d'euros. Le suivi des contrats Défense est un point clé de l'audit en raison : • du niveau d'estimations requis pour la détermination des résultats à terminaison des contrats, • et de leur montant.	A partir de discussions avec les Directions Opérationnelles concernées, nous avons pris connaissance des processus de recensement des coûts et d'évaluation des marges à terminaison. Nous avons également testé le fonctionnement des contrôles internes clés que nous avons estimés pertinents pour notre audit. Dans le cadre de notre audit, nos travaux ont notamment consisté à : • Tester les contrôles relatifs aux prévisions de chiffre d'affaires et de coûts sur les contrats ; • Mener des entretiens avec les responsables de suivi des programmes et réaliser des tests sur pièces sélectionnées par sondage, sur la base d'une sélection des contrats les plus contributeurs au résultat de la période, afin : – de confirmer l'exécution des prestations du contrat lorsque le chiffre d'affaires est reconnu à un instant donné, – de tester les coûts et ainsi corroborer leur degré d'avancement retenu lorsque le chiffre d'affaires est reconnu progressivement ; – d'apprécier le caractère raisonnable des hypothèses utilisées pour la détermination des provisions pour risques et charges et tester par sondage les données et coûts observés retenus pour l'évaluation des provisions ainsi que les calculs effectués. • Rapprocher les données comptables avec leur suivi analytique opérationnel pour ces mêmes contrats ; • Vérifier la correcte allocation analytique des coûts aux contrats ; • Pour une sélection de contrats dont le niveau de marge estimée a connu une évolution de marge particulière par rapport aux estimations antérieures, nous avons recherché à expliquer l'origine des évolutions constatées dans le but de les corroborer avec des justifications techniques et opérationnelles sur la base de notre expérience et d'entretiens avec les directions concernées ; Nous avons par ailleurs apprécié le caractère approprié des informations données dans les notes C11-1, C15, Eléments 12.2, 14 et 15 de l'annexe aux comptes consolidés

Risque identifié	*Notre réponse*
Evaluation des provisions pour garantie *(note C11-1 et élément 12.2 de l'annexe aux comptes consolidés)* Dassault Aviation assortit ses livraisons d'aéronefs de garanties « courantes » contre les défauts matériels ou logiciels et est soumis à l'obligation de remédier aux non-conformités réglementaires identifiées après la livraison des matériels qui s'imposeraient. Ces garanties constituent donc pour le Groupe un engagement dont il convient de provisionner les coûts attendus dès la livraison de l'avion. L'estimation des provisions est fondée d'une part, sur les données et coûts observés par modèle d'avion et type d'opérations prises en garantie, et d'autre part sur les coûts estimés, notamment par des devis de spécialistes, de traitement des dysfonctionnements et non-conformités réglementaires. Compte tenu de la flotte en service et de la diversité des coûts potentiellement à encourir, les provisions pour garanties font l'objet de modèles complexes impliquant le jugement de plusieurs Directions Opérationnelles. L'évaluation de ces engagements par la Direction a conduit Dassault Aviation à comptabiliser des provisions pour garanties à hauteur de 996 millions d'euros au 31 décembre 2019. L'évaluation de ces provisions constitue un point clé de l'audit en raison : • du niveau de jugement requis pour leur détermination, • de la complexité de leur évaluation, • de leur montant, • et, par conséquent, du caractère potentiellement significatif de leur incidence sur le résultat et les capitaux propres consolidés si leurs estimations devaient varier.	A partir de discussions avec les Directions Opérationnelles concernées, nous avons pris connaissance des processus de recensement des risques à garantir ainsi que des procédures mises en place pour déterminer les coûts et les autres données servant de base à l'évaluation des provisions pour garantie. Nous avons également testé le fonctionnement des contrôles internes clés que nous avons estimés pertinents pour notre audit. En outre, nos travaux ont consisté plus particulièrement à : • apprécier la pertinence de la méthodologie de provisionnement retenue par la Direction du Groupe et les jugements exercés par celle-ci, • apprécier, notamment par entretiens avec les Directions Opérationnelles concernées, le caractère raisonnable des hypothèses utilisées pour la détermination des provisions pour garantie, • tester par sondage les données et coûts observés retenus pour l'évaluation des provisions ainsi que les calculs effectués. Nous avons par ailleurs apprécié le caractère approprié des informations données dans la note C11-1 et l'élément 12.2 de l'annexe aux comptes consolidés.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires des informations relatives au groupe, données dans le rapport de gestion du conseil d'administration.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Nous attestons que la déclaration consolidée de performance extra-financière prévue par l'article L. 225-102-1 du code de commerce figure dans le rapport sur la gestion du groupe, étant précisé que, conformément aux dispositions de l'article L. 823-10 de ce code, les informations contenues dans cette déclaration n'ont pas fait l'objet de notre part de vérifications de sincérité ou de concordance avec les comptes consolidés et doivent faire l'objet d'un rapport par un organisme tiers indépendant.

Informations résultant d'autres obligations légales et réglementaires

Désignation des commissaires aux comptes

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de la société DASSAULT AVIATION par l'Assemblée générale du 25 avril 2002 pour le cabinet Deloitte & Associés et du 19 juin 1990 pour le cabinet Mazars.

Au 31 décembre 2019, le cabinet Deloitte & Associés était dans la 18ème année de sa mission sans interruption et le cabinet Mazars dans la 30ème année.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes consolidés

Il appartient à la direction d'établir des comptes consolidés présentant une image fidèle conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes consolidés ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

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

Il incombe au comité d'audit de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le conseil d'administration.

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

Objectif et démarche d'audit

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

Comme précisé par l'article L.823-10-1 du code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

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

- il identifie et évalue les risques que les comptes consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;

- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;

- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes consolidés ;

- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;

- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes consolidés et évalue si les comptes consolidés reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle ;

- concernant l'information financière des personnes ou entités comprises dans le périmètre de consolidation, il collecte des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour exprimer une opinion sur les comptes consolidés. Il est responsable de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit des comptes consolidés ainsi que de l'opinion exprimée sur ces comptes.

Rapport au comité d'audit

Nous remettons au comité d'audit un rapport qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au comité d'audit figurent les risques d'anomalies significatives, que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au comité d'audit la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.822-10 à L.822-14 du code de commerce et dans le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le comité d'audit des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Paris-La Défense et Courbevoie, le 12 mars 2020

Les Commissaires aux comptes

Deloitte & Associés	Mazars
Marc de Villartay	Mathieu Mougard

DASSAULT AVIATION

COMPTES CONSOLIDÉS
AU 31 DÉCEMBRE 2019

BILAN ACTIF

(en milliers d'euros)	Éléments de l'Annexe	31.12.2019	31.12.2018
Écarts d'acquisition	2, 3	77 452	14 366
Immobilisations incorporelles	4	40 931	28 881
Immobilisations corporelles	4	819 416	489 009
Titres mis en équivalence	5	1 841 218	1 924 093
Autres actifs financiers non courants	6	207 730	204 618
Impôts différés actifs	20	438 261	378 728
TOTAL ACTIFS NON COURANTS		**3 425 008**	**3 039 695**
Stocks et en-cours	7	3 368 351	3 403 278
Actifs sur contrats	14	14 788	16 967
Créances clients et autres créances	8	1 224 369	1 068 312
Avances et acomptes versés sur commandes	14	2 363 786	3 282 220
Instruments financiers dérivés	24	6 815	40 407
Autres actifs financiers courants	9	1 433 071	3 211 968
Trésorerie et équivalents de trésorerie	9	3 532 883	2 990 141
TOTAL ACTIFS COURANTS		**11 944 063**	**14 013 293**
TOTAL ACTIF		**15 369 071**	**17 052 988**

BILAN PASSIF

(en milliers d'euros)	Éléments de l'Annexe	31.12.2019	31.12.2018
Capital	10	66 790	66 790
Réserves et résultats consolidés		4 379 424	4 237 360
Écarts de conversion		34 608	8 317
Actions propres	10	-34 888	-36 432
TOTAL ATTRIBUABLE AUX PROPRIÉTAIRES DE LA SOCIÉTÉ MÈRE		**4 445 934**	**4 276 035**
Participations ne donnant pas le contrôle		151	554
TOTAL CAPITAUX PROPRES		**4 446 085**	**4 276 589**
Emprunts et dettes financières à plus d'un an	11	216 176	335 306
Impôts différés passifs	20	3 517	0
TOTAL PASSIFS NON COURANTS		**219 693**	**335 306**
Passifs sur contrats	14	7 375 703	9 198 007
Dettes fournisseurs et autres dettes	13	1 075 599	914 298
Dettes fiscales et sociales	13	291 985	309 191
Emprunts et dettes financières à moins d'un an	11	342 042	656 070
Provisions pour risques et charges	12	1 540 323	1 337 402
Instruments financiers dérivés	24	77 641	26 125
TOTAL PASSIFS COURANTS		**10 703 293**	**12 441 093**
TOTAL PASSIF		**15 369 071**	**17 052 988**

COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)	Éléments de l'Annexe	2019	2018
CHIFFRE D'AFFAIRES	15	**7 370 616**	**5 119 219**
Autres produits de l'activité	16	60 164	110 494
Variation des en-cours de production		-311 902	-52 505
Achats consommés		-4 698 415	-3 287 081
Charges de personnel (1)		-1 302 723	-1 204 926
Impôts et taxes		-71 887	-68 935
Dotations aux amortissements	4	-142 495	-82 211
Dotations aux provisions	12	-811 240	-1 047 885
Reprises de provisions	12	703 819	983 211
Autres produits et charges d'exploitation	17	315	-2 852
RÉSULTAT OPÉRATIONNEL COURANT		**796 252**	**466 529**
Autres produits et charges non courants (2)		0	241 000
RÉSULTAT OPÉRATIONNEL		**796 252**	**707 529**
Coût de l'endettement financier net		-61 288	-86 507
Autres produits et charges financiers		-34 337	-59 376
RÉSULTAT FINANCIER	19	**-95 625**	**-145 883**
Quote-part dans les résultats nets des sociétés mises en équivalence	5	258 673	205 849
Impôts sur les résultats	20	-246 578	-194 693
RÉSULTAT NET		**712 722**	**572 802**
Part attribuable aux propriétaires de la Société Mère		*712 704*	*572 741*
Part attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle		*18*	*61*
Résultat par action (en euros)	21	**85,7**	**69,1**
Résultat par action dilué (en euros)	21	**85,7**	**69,1**

(1) les charges de personnel comprennent l'intéressement et la participation (-155 581 milliers d'euros en 2019 et -139 713 milliers d'euros en 2018) ainsi que les cotisations versées aux régimes généraux de retraites français, assimilables à des régimes à cotisations définies (-96 432 milliers d'euros en 2019 et -89 957 milliers d'euros en 2018).

(2) courant 2018, Dassault Aviation a signé avec Safran un accord amiable qui met un terme à leur différend sur le moteur Silvercrest qui était destiné à équiper le Falcon 5X. Cet accord prévoit la perception par Dassault Aviation d'une indemnité de la part de Safran d'un montant de 280 millions de dollars, produit enregistré en autres produits et charges opérationnels non courants.

ÉTAT DES PRODUITS ET CHARGES COMPTABILISÉS

Année 2019

(en milliers d'euros)	Éléments de l'Annexe	Sociétés intégrées globalement	Sociétés mises en équivalence	2019
RÉSULTAT NET		**454 049**	**258 673**	**712 722**
Instruments financiers dérivés (1)	5, 24	-70 654	-17 271	-87 925
Impôts différés	5, 20	21 246	6 075	27 321
Écarts de conversion		14 944	11 347	26 291
Éléments recyclables ultérieurement en résultat		**-34 464**	**151**	**-34 313**
Autres actifs financiers non courants	6	-2 840	-3 062	-5 902
Écarts actuariels sur engagements de retraites	5, 12	-133 100	-129 525	-262 625
Impôts différés	5, 20	32 701	13 999	46 700
Éléments non recyclables en résultat		**-103 239**	**-118 588**	**-221 827**
Produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres		**-137 703**	**-118 437**	**-256 140**
PRODUITS ET CHARGES COMPTABILISÉS		**316 346**	**140 236**	**456 582**
Propriétaires de la Société Mère		*316 328*	*140 236*	*456 564*
Participations ne donnant pas le contrôle		*18*		*18*

(1) les montants indiqués correspondent à la variation de la valeur de marché des instruments éligibles à la comptabilité de couverture sur la période. Ils ne sont pas représentatifs des résultats qui seront constatés lors de la réalisation des couvertures.

Année 2018

(en milliers d'euros)	Éléments de l'Annexe	Sociétés intégrées globalement	Sociétés mises en équivalence	2018
RÉSULTAT NET		**366 953**	**205 849**	**572 802**
Instruments financiers dérivés (1)	5, 24	-108 511	-26 262	-134 773
Impôts différés	5, 20	33 839	8 961	42 800
Écarts de conversion		33 987	-782	33 205
Éléments recyclables ultérieurement en résultat		**-40 685**	**-18 083**	**-58 768**
Autres actifs financiers non courants	6	-1 699	0	-1 699
Écarts actuariels sur engagements de retraites	5, 12	49 818	72 434	122 252
Impôts différés	5, 20	-9 862	-1 124	-10 986
Éléments non recyclables en résultat		**38 257**	**71 310**	**109 567**
Produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres		**-2 428**	**53 227**	**50 799**
PRODUITS ET CHARGES COMPTABILISÉS		**364 525**	**259 076**	**623 601**
Propriétaires de la Société Mère		*364 464*	*259 076*	*623 540*
Participations ne donnant pas le contrôle		*61*		*61*

(1) les montants indiqués correspondent à la variation de la valeur de marché des instruments éligibles à la comptabilité de couverture sur la période. Ils ne sont pas représentatifs des résultats qui seront constatés lors de la réalisation des couvertures.

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES

(en milliers d'euros)	Capital	Réserves et résultats consolidés		Écarts de conversion	Actions propres	Total attribuable aux propriétaires de la Société Mère	Participations ne donnant pas le contrôle	Capitaux propres totaux
		Primes, résultats consolidés et autres réserves	Instruments financiers dérivés					
Au 01.01.2018	**66 495**	**3 616 050**	**100 386**	**-24 888**	**-37 828**	**3 720 215**	**493**	**3 720 708**
Augmentation de capital	295	60 937				61 232		61 232
Résultat net de l'exercice		*572 741*				*572 741*	*61*	*572 802*
Produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres		*109 567*	*-91 973*	*33 205*		*50 799*		*50 799*
Produits et charges comptabilisés		682 308	-91 973	33 205		623 540	61	623 601
Dividende en actions		*-59 675*				*-59 675*		*-59 675*
Dividende en numéraire		*-66 929*				*-66 929*		*-66 929*
Dividendes versés		-126 604				-126 604		-126 604
Paiement en actions (1)		1 689				1 689		1 689
Mouvements sur actions propres (1)		-1 396			1 396	0		0
Autres variations (2)		-4 037				-4 037		-4 037
Au 31.12.2018	**66 790**	**4 228 947**	**8 413**	**8 317**	**-36 432**	**4 276 035**	**554**	**4 276 589**
Impact de la norme IFRS 16 (3)		-6 070				-6 070		-6 070
Au 01.01.2019	**66 790**	**4 222 877**	**8 413**	**8 317**	**-36 432**	**4 269 965**	**554**	**4 270 519**
Résultat net de l'exercice		*712 704*				*712 704*	*18*	*712 722*
Produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres		*-221 827*	*-60 604*	*26 291*		*-256 140*		*-256 140*
Produits et charges comptabilisés		490 877	-60 604	26 291		456 564	18	456 582
Dividendes versés en numéraire		-176 238				-176 238		-176 238
Paiement en actions (1)		2 279				2 279		2 279
Mouvements sur actions propres (1)		-1 544			1 544	0		0
Autres variations (2)		-106 636				-106 636	-421	-107 057
Au 31.12.2019	**66 790**	**4 431 615**	**-52 191**	**34 608**	**-34 888**	**4 445 934**	**151**	**4 446 085**

(1) cf. élément 10.

(2) il s'agit notamment, pour Thales, de l'évolution des actions propres, des souscriptions d'actions réservées aux salariés et des paiements en actions. En 2019, les autres variations comprennent également l'impact sur les capitaux propres de Thales du rachat d'intérêts minoritaires après la date de prise de contrôle de Gemalto, Thales ayant choisi de déterminer l'écart d'acquisition selon la méthode du goodwill partiel (en conséquence l'écart entre le prix d'acquisition de ces intérêts et la part de Thales dans l'actif net acquis a été comptabilisé en diminution des capitaux propres).

(3) cf. élément 1.A des principes comptables.

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

(en milliers d'euros)	Éléments de l'Annexe	2019	2018
I - FLUX DE TRÉSORERIE DES OPÉRATIONS D'EXPLOITATION			
RÉSULTAT NET		712 722	572 802
Annulation des résultats des sociétés mises en équivalence, nets des dividendes reçus	5	-140 865	-108 111
Annulation des résultats sur cessions d'actifs immobilisés	17	415	4 444
Variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés	24	14 454	37 958
Variation de la juste valeur des autres actifs courants		-1 311	-4 820
Charge d'impôts (y compris impôts différés)	20	246 578	194 693
Dotations et reprises aux comptes d'amortissements et de provisions (à l'exclusion de celles liées au besoin en fonds de roulement)	4, 12	210 198	361 123
Autres éléments	10	2 279	1 689
Capacité d'autofinancement avant impôts		**1 044 470**	**1 059 778**
Impôts versés		**-248 008**	**-222 409**
Variation des stocks et en-cours (valeur nette)	7	40 317	68 156
Variation des actifs sur contrats	14	2 179	-16 967
Variation des avances et acomptes versés	14	919 089	-756 349
Variation des créances clients et autres créances (valeur nette)	8	-113 912	-199 941
Variation des passifs sur contrats	14	-1 831 850	1 071 034
Variation des dettes fournisseurs et autres dettes	13	144 585	178 544
Variation des dettes fiscales et sociales	13	-23 103	71 575
Augmentation (-) ou diminution (+) du besoin en fonds de roulement		**-862 695**	**416 052**
Total I		**-66 233**	**1 253 421**
II - FLUX DE TRÉSORERIE DES OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT			
Acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles	4	-216 706	-140 206
Acquisitions des autres actifs financiers non courants	6	-6 833	-17 542
Cessions ou réductions d'actifs immobilisés		3 826	26 720
Trésorerie nette sur acquisitions et cessions de filiales	2	-106 201	0
Total II		**-325 914**	**-131 028**
III - FLUX DE TRÉSORERIE DES OPÉRATIONS DE FINANCEMENT			
Variation nette, en coût d'acquisition, des autres actifs financiers courants	9	1 780 208	-52 235
Augmentation de capital et primes d'émission	10	0	61 232
Augmentation des dettes financières	11	107 429	70 866
Remboursement des dettes financières	11	-783 408	-174 665
Dividendes versés au cours de l'exercice	22	-176 238	-126 604
Total III		**927 991**	**-221 406**
IV - Impact des variations de change et autres **Total IV**		6 898	27 735
VARIATION DE LA TRÉSORERIE NETTE (I+II+III+IV)		**542 742**	**928 722**
Trésorerie nette à l'ouverture	9	2 990 141	2 061 419
Trésorerie nette à la clôture	9	3 532 883	2 990 141

NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS

GÉNÉRALITÉS

1 Principes comptables

2 Périmètre de consolidation

2.1 Périmètre au 31 décembre 2019
2.2 Mouvements de périmètre 2019

ACTIF

3 Écarts d'acquisition

4 Immobilisations incorporelles et corporelles

4.1 Répartition géographique
4.2 Immobilisations incorporelles
4.3 Immobilisations corporelles

5 Titres mis en équivalence

6 Autres actifs financiers non courants

7 Stocks et en-cours

8 Créances clients et autres créances

8.1 Détail
8.2 Échéancier
8.3 Créances relatives aux contrats de location-financement

9 Trésorerie

9.1 Trésorerie nette
9.2 Trésorerie disponible

PASSIF

10 Capitaux propres

10.1 Capital social
10.2 Actions propres
10.3 Paiement en actions

11 Emprunts et dettes financières

12 Provisions

12.1 Provisions pour risques et charges et pour dépréciation
12.2 Détail des provisions pour risques et charges
12.3 Provisions pour coûts des départs à la retraite

13 Dettes d'exploitation

14 Actifs et passifs sur contrats

COMPTE DE RÉSULTAT

15 Chiffre d'affaires

16 Autres produits de l'activité

17 Autres produits et charges d'exploitation

18 Charges de recherche et développement

19 Résultat financier

20 Situation fiscale

20.1 Effet net des impôts sur les résultats
20.2 Effet net des impôts sur les produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres des sociétés intégrées globalement
20.3 Rapprochement entre la charge d'impôts théorique et la charge d'impôts comptabilisée
20.4 Sources d'impôts différés
20.5 Actifs d'impôts différés non reconnus au bilan

21 Résultat par action

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

22 Dividendes payés et proposés

23 Instruments financiers

23.1 Instruments financiers actifs
23.2 Instruments financiers passifs

24 Gestion des risques financiers

24.1 Gestion des risques de liquidité et de trésorerie
24.2 Gestion des risques de crédit et de contrepartie
24.3 Gestion des risques de marché

25 Engagements hors bilan

26 Actifs et passifs éventuels

27 Transactions avec les parties liées

27.1 Détail des transactions
27.2 Rémunération des dirigeants et avantages assimilés

28 Effectifs moyens

29 Honoraires des Commissaires aux Comptes

30 Événements postérieurs à la clôture

Élément 1 - Principes comptables

A/ PRINCIPES GÉNÉRAUX

Le 26 février 2020, le Conseil d'Administration a arrêté et autorisé la publication des comptes consolidés de Dassault Aviation au 31 décembre 2019. Ces comptes consolidés seront soumis à l'approbation de l'Assemblée Générale du 12 mai 2020.

• A1 Référentiel

A1-1 Base de préparation de l'information financière

Le Groupe Dassault Aviation établit ses états financiers consolidés en conformité avec les normes, amendements et interprétations IFRS adoptés par l'Union Européenne et applicables à la date de clôture.

A1-2 Évolution en 2019 du référentiel comptable applicable à Dassault Aviation

Normes, amendements, interprétations dont l'application est devenue obligatoire au 1er janvier 2019

Depuis le 1er janvier 2019, le Groupe applique les normes, amendements et interprétations suivants :

- la norme IFRS 16 « Contrats de location »,
- l'interprétation IFRIC 23 « Incertitude relative aux traitements fiscaux »,
- les amendements à IAS 28 « Participations dans des entreprises associées et des coentreprises »,
- les améliorations annuelles des IFRS 2015-2017,
- les amendements à IAS 19 « Avantages du personnel »,
- les amendements à IFRS 9 « Instruments financiers ».

Les impacts de l'application de la norme IFRS 16 sont détaillés dans le paragraphe ci-après. Les autres textes n'ont pas d'incidence sur les états financiers consolidés du Groupe.

Normes, amendements, interprétations dont l'application est obligatoire après le 1er janvier 2019

Les principaux textes publiés par l'IASB et non encore adoptés par l'Union Européenne sont notamment les suivants :

- les amendements à IFRS 3 « Regroupements d'entreprises »,
- les amendements à IAS 1 « Présentation des états financiers » et IAS 8 « Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs »,
- les amendements à IFRS 9, IAS 39 et IFRS 7 en lien avec la réforme des taux interbancaires de référence,
- les amendements au cadre conceptuel.

Le Groupe applique par anticipation l'amendement aux normes IFRS 9, IAS 39 et IFRS 7 relatives aux instruments financiers publié par l'IASB en septembre 2019 dans le cadre de la réforme des taux d'intérêt de référence. Cet amendement permet de faire abstraction des incertitudes liées au devenir des taux de référence, et ainsi de maintenir les relations de couverture du risque de taux jusqu'à la levée de ces incertitudes. Les dérivés de couverture du risque de taux sont présentés en élément 24. L'analyse des impacts liés à la modification des indices de référence est en cours.

Les autres textes n'ont pas été appliqués par anticipation par le Groupe lorsque cette disposition était offerte.

Mise en œuvre de la norme IFRS 16

Le Groupe applique à compter du 1er janvier 2019 la norme IFRS 16 « Contrats de location » qui remplace la norme IAS 17 « Contrats de location » et les interprétations associées.

La norme IFRS 16 traite tous les contrats de location selon un modèle unique consistant à enregistrer au passif du preneur l'obligation locative (somme des paiements futurs actualisés), et à l'actif un droit d'utilisation classé au bilan en fonction du sous-jacent concerné (immobilisation incorporelle ou corporelle). La charge locative de l'année est réallouée en amortissement du droit d'utilisation et en charge d'intérêt sur le passif lié à l'obligation locative.

La norme IFRS 16 a été appliquée selon l'approche rétrospective modifiée au 1er janvier 2019, en comptabilisant l'effet cumulatif de l'application initiale de la norme à la date de première application. En conséquence, les chiffres comparatifs de 2018 n'ont pas été retraités.

Les contrats de location entrant dans le champ d'application de cette norme concernent principalement les contrats de location immobilière (terrains et constructions). Le Groupe applique les deux exemptions prévues par la norme (contrats de location d'une durée inférieure à 12 mois et contrats de location portant sur des actifs de faible valeur).

Les durées de location correspondent, pour chaque contrat, aux périodes non résiliables auxquelles ont été ajoutées les options de renouvellement dont l'exercice est raisonnablement certain et les options de résiliation que le preneur est raisonnablement certain de ne pas exercer. Le Groupe a ainsi déterminé contrat par contrat la durée pendant laquelle le contrat est exécutoire. Cette période exécutoire a été déterminée au regard des caractéristiques juridiques du contrat. Le Groupe a pris connaissance des décisions de l'IFRS IC du 26 novembre 2019 sur l'appréciation des durées de location pour les contrats renouvelables par tacite reconduction ou sans date d'échéance contractuelle. L'IFRS IC confirme qu'il faut déterminer la période exécutoire, en retenant une vision économique, au-delà des caractéristiques juridiques. L'analyse par le Groupe des conséquences des décisions de l'IFRS IC du 26 novembre 2019 est en cours.

Le Groupe a choisi pour chaque contrat de location d'évaluer l'actif comptabilisé au titre du droit d'utilisation en déterminant la valeur comptable comme si la présente norme avait été appliquée depuis la date de prise d'effet du contrat de location, mais en l'actualisant à l'aide de son taux d'emprunt marginal à la date de première application. Le taux d'emprunt marginal moyen pondéré appliqué aux obligations locatives comptabilisées à la date de transition est de 1,2%.

Le Groupe a par ailleurs estimé que l'exemption de comptabilisation initiale des impôts différés ne s'appliquait pas. Des impôts différés seront ainsi comptabilisés au cours de la vie de chacun des contrats de location.

L'écart entre le montant de 222 192 milliers d'euros communiqué au titre des contrats de location simple dans l'élément 25 des comptes consolidés au 31 décembre 2018 et la valeur nette des droits d'utilisation de 165 304 milliers d'euros au 1er janvier 2019 (cf. élément 4.3) résulte principalement de l'actualisation des obligations locatives.

• A2 Choix comptables clés et estimations de la Direction

L'établissement des états financiers du Groupe conduit la Direction à réaliser des estimations et émettre des hypothèses susceptibles d'avoir un impact sur les montants inscrits au bilan et au compte de résultat.

Ces estimations concernent notamment :

- les résultats sur les contrats en cours,
- la détermination du montant des provisions pour risques et charges et des provisions pour dépréciation,
- la détermination des frais de développement répondant aux critères de capitalisation,
- le caractère recouvrable des impôts différés activés.

Ces estimations sont chiffrées en prenant en considération l'expérience passée, les éléments connus à la clôture des comptes ainsi que des hypothèses raisonnables d'évolution.

Les résultats réalisés ultérieurement pourraient donc présenter des différences par rapport à ces estimations.

• A3 Présentation des comptes consolidés

Le bilan consolidé est présenté sous la forme courant / non courant. Le Groupe exerce des activités à cycle d'exploitation long. En conséquence, les actifs/passifs généralement réalisés/réglés dans le cadre du cycle d'exploitation (stocks et en-cours, actifs et passifs sur contrats, créances, dettes, ...) sont présentés dans le bilan consolidé en actifs et passifs courants sans distinction entre la part à moins d'un an et la part à plus d'un an.

Le compte de résultat consolidé est présenté par nature.

Le résultat opérationnel regroupe l'ensemble des charges et produits ne résultant pas des activités financières, des sociétés mises en équivalence, des activités arrêtées ou en cours de cession et des impôts sur les résultats. Il est composé de deux parties distinctes : le résultat opérationnel courant et les autres produits et charges non courants. Seuls les éléments inhabituels significatifs sont inscrits en autres produits et charges non courants.

• A4 Information sectorielle

La norme IFRS 8 « Secteurs opérationnels » requiert la présentation de l'information selon des critères de gestion interne. L'activité du Groupe Dassault Aviation relève entièrement du domaine aéronautique. Le reporting interne fait au Président - Directeur Général et au Directeur Général Délégué, utilisé pour la stratégie et les prises de décision, ne présente pas d'analyse de la performance, au sens de la norme IFRS 8, à un niveau inférieur à ce domaine.

B/ PRINCIPES ET MÉTHODES DE CONSOLIDATION

• B1 Périmètre et méthodes de consolidation

B1-1 Sociétés sous contrôle exclusif

Les sociétés contrôlées directement ou indirectement de manière exclusive sont consolidées par intégration globale si leur importance relative le justifie.

B1-2 Sociétés sous influence notable

Les sociétés dans lesquelles Dassault Aviation exerce directement ou indirectement une influence notable sont consolidées par mise en équivalence si leur importance relative le justifie.

B1-3 Sociétés sous contrôle conjoint

Les partenariats qualifiés de co-entreprise sont consolidés par mise en équivalence si leur importance relative le justifie.

B1-4 Seuils de consolidation

Pour l'application du facteur d'importance relative, une société, contrôlée ou dans laquelle le Groupe exerce une influence notable, est incluse dans le périmètre de consolidation si tous les critères suivants sont satisfaits :

- total du bilan supérieur à 2% de celui du Groupe,
- chiffre d'affaires supérieur à 2% de celui du Groupe,
- montant des capitaux propres supérieur à 3% de ceux du Groupe.

Des entités peuvent être consolidées sur décision de gestion quand bien même elles ne remplissent pas les critères définis précédemment.

Au 31 décembre 2019, l'ensemble des sociétés non consolidées ne dépasse pas collectivement les seuils décrits ci-dessus.

B1-5 Élimination des opérations internes au Groupe

Toutes les transactions significatives entre les sociétés consolidées sont éliminées, ainsi que les résultats internes, compris dans l'actif immobilisé, les stocks et les en-cours des sociétés consolidées.

• B2 Date d'arrêté

Toutes les sociétés consolidées clôturent leur exercice social au 31 décembre.

• B3 Conversion des comptes des filiales hors zone euro

La devise d'établissement des comptes consolidés est l'euro.

Les comptes des filiales hors zone euro sont convertis en euros de la manière suivante :

- actifs et passifs au cours de clôture,
- compte de résultat au cours moyen de l'exercice.

L'écart de conversion est inclus dans les capitaux propres et n'affecte pas le résultat.

C/ PRINCIPES D'ÉVALUATION

• C1 Écarts d'acquisition et regroupements d'entreprises

Les regroupements d'entreprises sont comptabilisés selon la méthode de l'acquisition telle que définie dans la norme IFRS 3. En application de cette méthode, le Groupe comptabilise à la date de prise de contrôle les actifs acquis et passifs repris identifiables à leur juste valeur.

L'écart d'acquisition, reflétant l'écart entre le coût d'acquisition des titres et la quote-part dans l'actif net réévalué, est comptabilisé :

- immédiatement en résultat lorsque celui-ci est négatif,
- à l'actif du bilan lorsque celui-ci est positif :
  - dans la rubrique Écarts d'acquisition si la société acquise est intégrée globalement,
  - dans la rubrique Titres mis en équivalence si la société acquise est mise en équivalence.

L'affectation du prix d'acquisition est finalisée dans un délai maximum d'un an à compter de la date d'acquisition.

Ces écarts d'acquisition ne sont pas amortis mais font, chaque année, l'objet de tests de perte de valeur *(cf. C3 Perte de valeur et valeur recouvrable)*.

Lors de la première adoption des normes IFRS, Dassault Aviation a choisi de ne pas retraiter les écarts d'acquisition antérieurs au 1er janvier 2004. Les écarts d'acquisition à cette date correspondent à la valeur nette des amortissements antérieurement pratiqués.

Les coûts directs liés au regroupement (honoraires d'évaluateurs, de conseils...) sont enregistrés en résultat opérationnel dès qu'ils sont encourus.

• C2 Immobilisations corporelles et incorporelles

C2-1 Principes comptables

Les immobilisations incorporelles et corporelles sont comptabilisées à leur coût d'acquisition ou de production, diminué du cumul des amortissements et des pertes de valeur. Chacun des composants identifiés d'une immobilisation fait l'objet d'une comptabilisation et d'amortissements séparés.

Les droits d'utilisation relatifs aux contrats de location tels que définis par la norme IFRS 16 sont comptabilisés au bilan dès l'origine du contrat de location pour la valeur actualisée des paiements futurs. Ils sont amortis sur la durée du contrat qui correspond en général à la durée ferme du contrat sauf si une intention de renouveler ou de résilier le contrat est connue. Les impacts de la mise en œuvre de la norme IFRS 16 sur les états financiers du Groupe Dassault Aviation sont décrits au sein de l'élément 1.A des principes comptables.

L'amortissement est calculé suivant la méthode linéaire. Aucune valeur résiduelle n'est prise en compte, sauf pour les avions.

Les durées d'amortissement retenues sont fonction des durées d'utilité estimées des actifs. Ces dernières sont revues à chaque clôture pour les actifs immobilisés significatifs.

Dans le cadre de l'application de la norme IAS 38 « Immobilisations incorporelles » sur les coûts de développement, le Groupe détermine la part du développement de ses programmes qui répond aux critères de capitalisation. Les frais de développement sont activés s'ils satisfont à l'ensemble des trois critères déterminants pour le Groupe :

- le critère technique est satisfait lorsque le délai de validation des résultats après le premier vol est écoulé sans que le projet n'ait été remis en cause,
- le critère économique est validé par les prises de commandes ou options obtenues le jour où le critère technique est réputé satisfait,
- le critère de fiabilité de l'information financière est satisfait sur les programmes importants car le système d'information permet de distinguer les phases de recherche et de développement. Si la distinction ne peut être faite, comme c'est le cas sur des petits développements (par exemple : modification, amélioration,...), les frais de développement ne sont pas capitalisés.

L'immobilisation devra dégager de façon probable des avantages économiques futurs clairement identifiables et attribuables à un produit spécifique.

Les frais de développement immobilisés sont valorisés au coût de production. Leur amortissement est fonction du nombre d'avions livrés dans l'année, rapporté à une estimation du nombre d'avions à livrer au titre du programme.

C2-2 Durées d'utilité

Les durées d'utilité initiales s'établissent comme suit :

Logiciels	3-4 ans
Frais de développement	fonction du nombre d'unités à produire
Bâtiments industriels	20-25 ans
Immeubles de bureau	20-25 ans
Agencements et aménagements	7-15 ans
Installations techniques, matériel et outillage	3-10 ans
Avions	4-15 ans
Matériel roulant	4 ans
Autres immobilisations corporelles	3-10 ans
Biens d'occasion	au cas par cas
Droits d'utilisation	fonction de la durée de chacun des contrats de location

La durée d'utilité initiale d'un bien est prolongée ou réduite si les conditions d'utilisation le justifient.

C2-3 Décomptabilisation

Tout gain ou perte constaté lors de la décomptabilisation d'un actif (différence entre le produit net de cession et la valeur nette comptable) est inclus dans le compte de résultat l'année de sa sortie.

- **C3 Perte de valeur et valeur recouvrable des actifs corporels, incorporels et des écarts d'acquisition**

Conformément à la norme IAS 36 « Dépréciation des actifs immobilisés », l'ensemble des actifs immobilisés (corporels et incorporels) et les écarts d'acquisition font l'objet d'un test de dépréciation dès l'apparition d'indice de perte de valeur et au minimum une fois par an au 31 décembre pour les écarts d'acquisition et les actifs incorporels à durée de vie indéfinie.

Les indices de perte de valeur proviennent des changements significatifs défavorables, présentant un caractère durable, affectant l'environnement économique ou les hypothèses ou objectifs retenus par le Groupe.

Les tests de dépréciation consistent à s'assurer que les valeurs recouvrables des immobilisations corporelles, incorporelles et des unités génératrices de trésorerie ou groupe d'unités génératrices de trésorerie auxquelles les écarts d'acquisition sont affectés sont au moins égales à leur valeur nette comptable. Dans le cas contraire, une dépréciation est constatée en résultat et la valeur nette comptable de l'actif est ramenée à sa valeur recouvrable.

La valeur recouvrable d'une immobilisation corporelle ou incorporelle est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur, diminuée des coûts de cession, et sa valeur d'utilité.

La valeur recouvrable d'une unité génératrice de trésorerie correspond à sa valeur d'utilité. Chaque société du périmètre de consolidation constitue une unité génératrice de trésorerie car c'est le plus petit ensemble ayant des entrées et sorties de trésorerie indépendantes et cernables.

La valeur d'utilité est calculée selon la méthode des flux de trésorerie futurs actualisés, avec un taux d'actualisation après impôts de 6,7% (7,2% au 31.12.2018) et un taux de croissance long terme de 2% (identique à celui du 31 décembre 2018). Le taux d'actualisation retenu intègre les taux en vigueur dans le secteur aéronautique et a été calculé selon la même méthode qu'en 2018. Les flux après impôts sont projetés sur une durée n'excédant pas 5 ans et la méthode tient compte d'une valeur terminale. Ces flux de trésorerie futurs résultent des hypothèses économiques et des conditions d'exploitation prévisionnelles retenues par la Direction.

Lorsqu'une unité génératrice de trésorerie doit être dépréciée, la dépréciation est d'abord imputée sur l'écart d'acquisition, puis, le cas échéant, sur les autres actifs de l'unité génératrice de trésorerie au prorata de leur valeur nette comptable. Les dépréciations peuvent être reprises à l'exception de celles relatives aux écarts d'acquisition.

- **C4 Titres mis en équivalence**

Les titres mis en équivalence font l'objet d'un test de dépréciation dès lors qu'il existe des indications objectives de perte de valeur durable.

Une dépréciation est comptabilisée si la valeur recouvrable devient inférieure à la valeur comptable, la valeur recouvrable étant la valeur la plus élevée entre la valeur d'utilité, telle que définie au paragraphe C3, et la juste valeur nette des coûts de transaction.

Concernant la participation détenue dans Thales, lorsqu'un test de dépréciation est effectué, les hypothèses opérationnelles et financières utilisées proviennent directement de la Direction de Thales.

La dépréciation peut être reprise si la valeur recouvrable excède à nouveau la valeur comptable.

- **C5 Autres actifs financiers non courants**

C5-1 Titres non cotés et actions Embraer

Ces titres sont comptabilisés à leur juste valeur.

Pour les actifs cotés (actions Embraer), la juste valeur correspond au cours de marché à la date d'arrêté des comptes. Ces éléments sont classés en niveau 1 (selon IFRS 13).

Pour les titres de participation non consolidés, non cotés, en l'absence d'éléments de valorisation externes, la juste valeur correspond à la quote-part de situation nette augmentée des plus-values latentes significatives s'il y a lieu. Elle est calculée sur la base des états financiers les plus récents disponibles au moment de l'arrêté des comptes. Ces éléments sont classés en niveau 3 (selon IFRS 13).

Les variations de juste valeur et les plus ou moins-values de cession de ces titres seront comptabilisées en autres produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres, sans affecter le résultat. Seuls les dividendes continuent d'être comptabilisés en résultat.

C5-2 Autres actifs financiers non courants

Ils se composent principalement de dépôts de garantie, de prêts accordés aux participations et de prêts accordés au personnel dans le cadre du prêt logement.

Les prêts sont comptabilisés au coût amorti (coût historique diminué des remboursements). Les autres actifs sont comptabilisés à leur valeur historique.

- **C6 Stocks et en-cours**

Les articles entrant en stock de matières premières, produits intermédiaires ou produits finis sont évalués au coût d'acquisition pour les articles achetés et au coût de production pour les articles fabriqués. Les sorties de stocks sont valorisées au prix moyen pondéré, à l'exception des avions d'occasion qui sont sortis à leur coût d'acquisition. Les en-cours sont évalués en coût de production.

Les stocks et en-cours sont dépréciés si leur valeur nette de réalisation est inférieure à leur valeur constatée dans les comptes.

La valeur nette de réalisation correspond au prix de vente estimé dans le cours normal de l'activité, diminué des coûts estimés pour l'achèvement et la réalisation de la vente. Elle prend en compte l'obsolescence technique ou commerciale des articles et les risques liés à leur faible rotation.

- **C7 Créances**

Les créances clients et autres créances sont présentées distinctement au bilan. Elles sont systématiquement classées en actifs courants.

Les créances résultant de contrats de location-financement sont présentées en créances clients et autres créances. Elles correspondent au montant actualisé des revenus locatifs attendus, augmenté de l'éventuelle valeur résiduelle de l'avion à la fin du contrat de location-financement.

Une provision pour dépréciation est pratiquée lorsque la valeur recouvrable d'une créance est inférieure à la valeur comptable.

La valeur recouvrable d'une créance est estimée sur la base des pertes attendues et prend en considération la nature du client, ainsi que l'historique des règlements.

La créance est dépréciée à hauteur du risque estimé pour la part non couverte par une assurance crédit (Bpifrance Assurance Export ou sûretés réelles).

Les créances non dépréciées sont des créances récentes et/ou sans risque de crédit significatif.

Les créances en devises, converties par chaque filiale au taux du jour dans sa monnaie locale, sont réévaluées à chaque arrêté sur la base du cours de clôture. L'écart de réévaluation constaté est enregistré en résultat opérationnel.

• C8 Autres actifs financiers courants

Ils correspondent essentiellement à des placements de trésorerie sous forme de valeurs mobilières de placement.

Ils sont comptabilisés à leur juste valeur, correspondant au cours de marché à la date d'arrêté des comptes. Ces éléments sont classés en niveau 1 (selon IFRS 13).

Les variations de juste valeur et les plus ou moins-values de cession de ces titres sont comptabilisées en résultat financier, en variation de juste valeur des autres actifs financiers courants.

• C9 Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie répondent aux critères de la norme IAS 7 « États des flux de trésorerie » : placements à court terme, aisément convertibles en un montant connu de liquidités et non soumis à des risques significatifs de variation de valeur.

Ils sont initialement comptabilisés au coût d'acquisition, puis évalués à leur juste valeur, correspondant, pour les valeurs cotées, au cours de marché à la date d'arrêté des comptes.

La variation de juste valeur et les produits ou charges nets de cession sont inscrits dans le résultat financier, en produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie.

• C10 Actions propres

C10-1 Actions propres

Les actions propres sont inscrites pour leur coût d'acquisition en diminution des capitaux propres. Les résultats de cession de ces titres sont imputés directement dans les capitaux propres et ne contribuent pas au résultat de l'exercice.

C10-2 Paiements en actions

Dassault Aviation a mis en place des plans d'attribution d'actions de performance. Ces attributions donnent lieu à la comptabilisation d'une charge représentative de la juste valeur des services rendus par les bénéficiaires.

La juste valeur des services rendus est déterminée en se référant à la juste valeur des actions à la date d'attribution, ajustée des dividendes non perçus sur la période d'acquisition des droits et du coût d'incessibilité.

Les conditions de performance sont prises en compte dans l'estimation du nombre d'actions qui seront octroyées à l'issue de la période d'acquisition.

Ces avantages accordés constituent des charges de personnel et sont étalés linéairement sur la période d'acquisition des droits en contrepartie des réserves consolidées.

• C11 Provisions pour risques et charges

C11-1 Provisions pour garantie

Dans le cadre des contrats de vente ou marchés, Dassault Aviation a des obligations formelles de garantie des matériels, des produits et / ou prestations (développements logiciels, intégration systèmes, etc.) livrés.

Ces obligations peuvent être distinguées entre :

- garantie « courante » : remise en état des matériels défectueux au cours de leur période de garantie contractuelle ou par obligation implicite, traitement des dysfonctionnements matériels ou logiciels identifiés après qualification et mise à disposition des utilisateurs, ...
- garantie « réglementaire » : traitement par le constructeur de toute évolution du cadre réglementaire décidée par les autorités de la réglementation ou de toute non-conformité réglementaire identifiée par le constructeur ou un utilisateur après livraison des matériels ou produits livrés.

La détermination du montant des provisions de garantie s'effectue principalement comme suit :

- pour la garantie courante des matériels : sur la base du retour d'expérience des coûts constatés, selon les rubriques de garantie couvertes contractuellement et selon les modèles d'avions concernés,
- pour le traitement des dysfonctionnements ou des évolutions et non-conformités réglementaires : sur la base de devis établis par les spécialistes des métiers concernés par les corrections à apporter, ces corrections ayant été recensées dans des « dossiers techniques ».

C11-2 Coût des départs à la retraite

Les engagements envers le personnel en matière de coût des départs à la retraite sont provisionnés pour les obligations restant à courir. Ils sont estimés pour l'ensemble du personnel sur la base des droits courus et d'une projection des salaires actuels, avec la prise en compte du risque de mortalité, de la rotation des effectifs et d'une hypothèse d'actualisation. Les taux utilisés ont été déterminés par référence au taux de rendement des obligations privées à long terme de première qualité de maturité équivalente à la duration des engagements évalués.

Le Groupe applique la norme IAS 19 révisée qui prévoit :

- la constatation de l'intégralité des écarts actuariels dans les produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres,
- la comptabilisation immédiate du coût des services passés,
- l'alignement du taux de rendement attendu des actifs du régime sur les taux d'actualisation,
- la comptabilisation des seuls frais administratifs relatifs à la gestion des actifs en déduction de leur rendement réel.

La provision qui apparaît au bilan correspond au montant de l'engagement total net des actifs de couverture. Les impacts en compte de résultat sont intégralement comptabilisés en résultat opérationnel.

• C12 Dettes et emprunts

Les dettes et emprunts en devises, convertis par chaque filiale au taux du jour dans sa monnaie locale, sont réévalués à chaque arrêté sur la base du cours de clôture. L'écart de réévaluation constaté est enregistré en résultat opérationnel.

Les emprunts contractés par le Groupe sont initialement comptabilisés pour le montant reçu, net des frais de transaction, puis par la suite au coût amorti, calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif.

Les dettes locatives relatives aux contrats de location tels que définis par la norme IFRS 16 sont comptabilisées au bilan dès l'origine du contrat de location pour la valeur actualisée des paiements futurs.

• C13 Actualisation des créances, dettes et provisions

Les créances et dettes sont comptabilisées pour leurs montants actualisés lorsque leur échéance de règlement est supérieure à un an et que les effets de l'actualisation sont significatifs.

La provision relative au coût des départs à la retraite et prestations assimilées est actualisée suivant la norme IAS 19 « Avantages du personnel » et les dettes de location sont actualisées suivant la norme IFRS 16 « Contrats de location ».

Les autres provisions sont évaluées, de fait, en valeur actuelle.

Conformément aux prescriptions des normes IFRS, les actifs et passifs d'impôts différés ne sont pas actualisés.

• C14 Instruments financiers dérivés

C14-1 Instruments financiers dérivés souscrits par le Groupe

Le Groupe utilise des dérivés pour couvrir son exposition aux risques de variation des cours de change et des taux d'intérêt.

Les risques de change résultent essentiellement des ventes réalisées en dollars US. Les flux de trésorerie futurs correspondants sont partiellement couverts en utilisant des contrats de change à terme et des options de change.

Les risques de taux résultent de la part des emprunts à taux variable contractés par le Groupe. Des swaps de taux ont été mis en place pour couvrir ces risques.

C14-2 Évaluation et comptabilisation des instruments financiers dérivés

Lors de la comptabilisation initiale, les instruments dérivés sont inscrits au bilan, dans la rubrique instruments financiers dérivés, pour leur coût d'acquisition.

Ils sont évalués par la suite à leur juste valeur calculée sur la base du prix du marché communiqué par les organismes financiers concernés et des paramètres de marché observés à la date de clôture, en tenant compte des risques éventuels de contrepartie. L'évaluation des instruments financiers relève du niveau 2 (selon IFRS 13).

Le Groupe applique la comptabilisation de couverture lorsque les critères définis par la norme IFRS 9 « Instruments financiers » sont remplis. Les dérivés de change sont documentés, au cas par cas, sur la base du cours spot ou du cours à terme.

Les dérivés éligibles à la comptabilité de couverture sont comptabilisés comme suit :

- les variations de juste valeur de l'instrument de couverture sont inscrites, nettes d'impôts, dans les produits et charges comptabilisés en capitaux propres, à l'exception de la part non efficace de la couverture comptabilisée en résultat,
- lorsque le flux de trésorerie est encaissé, le profit ou la perte lié à l'instrument de couverture de change est constaté en résultat,
- les intérêts liés aux instruments de couverture de taux, pour la période échue, sont constatés en résultat financier.

Si un instrument dérivé, choisi pour l'efficacité de la couverture économique qu'il procure au Groupe, ne satisfait pas aux conditions requises par la norme pour la comptabilité de couverture (dérivés de change optionnels), alors les variations de sa juste valeur sont comptabilisées dans le résultat financier.

• C15 Chiffre d'affaires et résultats

C15-1 Reconnaissance du chiffre d'affaires et du résultat opérationnel

Les résultats à terminaison sont déterminés à partir des estimations de chiffre d'affaires et des coûts à terminaison (prenant en compte les prévisions des Directions de Programmes) qui sont revus au fur et à mesure de l'avancement du contrat et tiennent compte des derniers éléments connus à la date d'arrêté. Les éventuelles pertes à terminaison sont comptabilisées dès qu'elles sont connues.

Vente de biens

Le chiffre d'affaires et le résultat sont comptabilisés à l'avancement du coût de revient si le transfert du contrôle des biens est progressif et à un instant donné dans le cas contraire.

Pour la grande majorité des contrats, les critères d'IFRS 15 pour une comptabilisation du chiffre d'affaires à l'avancement ne sont pas satisfaits, notamment pour les ventes de Rafale et les ventes d'avions civils Falcon pour lesquels l'utilisation alternative a pu être démontrée. Le chiffre d'affaires est ainsi reconnu au moment de la livraison des biens dans la majorité des cas.

Les contrats de location-financement sont comptabilisés comme des ventes à crédit en application de la norme IFRS 16 « Contrats de location » à compter du 1er janvier 2019 (IAS 17 auparavant).

Vente de services

Le chiffre d'affaires relatif aux prestations de services est reconnu à l'avancement du coût de revient, lorsque les critères d'IFRS 15 sont satisfaits, comme c'est le cas pour les contrats de maintenance. La méthode d'avancement retenue par le Groupe est la méthode de l'avancement des dépenses : le chiffre d'affaires est reconnu sur la base des coûts encourus à date rapportés à l'ensemble des coûts attendus à terminaison.

Les prestations de service pour lesquelles les critères d'IFRS 15 ne sont pas satisfaits, comme c'est le cas pour certains contrats de développement, sont comptabilisées à l'issue de la prestation.

Agent / principal

Les contrats impliquant des commettants et pour lesquels Dassault Aviation est seul signataire font l'objet d'une analyse afin de déterminer la qualité d'agent ou de principal de la Société. Si l'analyse conduit à qualifier la Société d'agent, seule la quote-part du chiffre d'affaires revenant à cette dernière est comptabilisée. Dans le cas contraire, la totalité du chiffre d'affaires et des charges correspondantes (y compris la part des commettants) est comptabilisée.

C15-2 Crédits d'Impôt pour la Compétitivité et l'Emploi et Crédits d'Impôt Recherche

Les sommes acquises au titre du Crédit d'Impôt pour la Compétitivité et l'Emploi des sociétés françaises du Groupe venaient minorer le montant des charges de personnel. Ce dispositif a disparu en 2019 au profit d'une réduction des charges sociales patronales.

Les Crédits d'Impôt Recherche sont inclus dans le résultat opérationnel, dans le poste « autres produits de l'activité » lorsque leur obtention ne dépend pas de la réalisation d'un bénéfice fiscal.

C15-3 Résultat financier

Le résultat financier est principalement constitué :

- des produits financiers liés à la trésorerie, aux équivalents de trésorerie et autres actifs financiers courants,
- des charges financières liées aux emprunts contractés par le Groupe et aux comptes courants de participation du personnel,
- de la composante de financement dès lors qu'il y a, pour un contrat donné, un décalage significatif entre le moment où sont perçus les encaissements et le moment où est reconnu le chiffre d'affaires,
- des charges d'intérêts liées aux obligations locatives en application d'IFRS 16,
- des dividendes perçus des sociétés non consolidées, comptabilisés lorsque le Groupe - actionnaire - est en droit d'en percevoir le paiement,
- des produits financiers perçus au titre des opérations de location-financement,
- des pertes et gains liés aux instruments dérivés ne satisfaisant pas aux conditions requises par la norme pour la comptabilité de couverture.

• C16 Imposition différée

Les impôts différés liés aux différences temporelles sont calculés par société.

Dans le cadre des règles définies par la norme IAS 12 « Impôts », les actifs d'impôts ne sont constatés, société par société, que lorsque les bénéfices futurs estimés sont suffisants pour couvrir ces actifs et que leur échéance n'est pas supérieure à dix ans.

Les actifs et passifs d'impôts différés sont évalués aux taux d'impôts dont l'application est attendue sur l'exercice au cours duquel l'actif sera réalisé ou le passif réglé, sur la base des taux d'impôts locaux (et réglementations fiscales) qui ont été adoptés à la date de clôture.

Les impôts relatifs aux éléments reconnus directement en capitaux propres sont comptabilisés en capitaux propres.

Les impôts différés actifs et passifs sont, pour la présentation au bilan, compensés par société.

Élément 2 - Périmètre de consolidation

2.1 Périmètre au 31 décembre 2019

Les états financiers consolidés comprennent les états financiers de la société Dassault Aviation et des entités suivantes :

Nom	Pays	% intérêts (1)		Méthode de consolidation (2)
		31.12.2019	31.12.2018	
DASSAULT AVIATION (3)	**France**	**Consolidante**	**Consolidante**	
DASSAULT AVIATION BUSINESS SERVICES SA	**Suisse**	**100**	**-**	**IG**
DASSAULT FALCON JET	**États-Unis**	**100**	**100**	**IG**
- DASSAULT FALCON JET WILMINGTON	États-Unis	100	100	IG
- DASSAULT AIRCRAFT SERVICES	États-Unis	100	100	IG
- DASSAULT FALCON JET LEASING	États-Unis	100	100	IG
- AERO PRECISION	États-Unis	50	50	MEQ
- MIDWAY	États-Unis	100	100	IG
- DASSAULT FALCON JET DO BRAZIL	Brésil	100	100	IG
DASSAULT FALCON SERVICE	**France**	**100**	**100**	**IG**
- FALCON TRAINING CENTER	France	50	50	MEQ
EXECUJET				
- EXECUJET MRO SERVICES AUSTRALIA PTY LTD	Australie	100	-	IG
- EXECUJET MRO SERVICES NEW ZEALAND LTD	Nouvelle Zélande	100	-	IG
- EXECUJET MRO SERVICES BELGIUM NV	Belgique	100	-	IG
- EXECUJET SERVICES MALAYSIA SDN. BHD	Malaisie	100	-	IG
- EXECUJET MRO SERVICES (PTY) LTD	Afrique du Sud	100	-	IG
SOGITEC INDUSTRIES	**France**	**100**	**100**	**IG**
TAG MAINTENANCE SERVICES SA	**Suisse**	**100**	**-**	**IG**
- TAG MAINTENANCE SERVICES LE BOURGET	France	100	-	IG
- TAG MAINTENANCE SERVICES FARNBOROUGH LTD	Angleterre	100	-	IG
- TAG MAINTENANCE SERVICES PORTUGAL UNIPESSOAL LDA	Portugal	100	-	IG
THALES	**France**	**25**	**25**	**MEQ**

(1) les pourcentages d'intérêts des capitaux propres sont identiques aux pourcentages de contrôle pour toutes les sociétés du groupe à l'exception de Thales, dont le Groupe détient 24,63% du capital, 24,69% des droits à intérêts et 29,81% des droits de vote au 31 décembre 2019.

(2) IG : intégration globale, MEQ : mise en équivalence.

(3) identité de la société consolidante : Dassault Aviation, Société Anonyme au capital de 66 789 624 euros, cotée et immatriculée en France, 712 042 456 RCS Paris - 9, Rond-Point des Champs-Élysées - Marcel Dassault - 75008 Paris.

2.2 Mouvements de périmètre 2019

En 2019, le Groupe a développé son réseau de centres de maintenance d'excellence, tout en accroissant sa part de marché dans la maintenance Falcon, par l'acquisition de centres de maintenance dans le monde et leur intégration progressive :

- ExecuJet, présent en Europe, au Moyen-Orient, en Afrique, en Asie et en Australie,
- TAG Aviation, présent en France, au Portugal, au Royaume-Uni, et en Suisse,
- RUAG, présent en Suisse. Les activités de services aéroportuaires (FBO) de RUAG ont également été acquises.

Les closings ont eu lieu le 28 mars 2019 pour ExecuJet (sauf Dubaï qui a eu lieu le 23 janvier 2020), le 1er juillet pour les activités acquises auprès de RUAG (devenu Dassault Aviation Business Services SA) et le 2 septembre 2019 pour TAG Maintenance Services.

Ces sociétés sont consolidées par intégration globale. Les impacts de ces acquisitions sur les états financiers du Groupe au 31 décembre 2019 ne sont pas matériels.

Élément 3 - Écarts d'acquisition

Les écarts d'acquisition s'élèvent à 77 452 milliers d'euros au 31 décembre 2019 et à 14 366 milliers d'euros au 31 décembre 2018.

(en milliers d'euros)	31.12.2019	31.12.2018
Dassault Aviation Business Services	9 640	0
Dassault Falcon Jet	5 887	5 887
Dassault Falcon Service	3 702	3 702
ExecuJet	26 683	0
Sogitec	4 777	4 777
TAG Maintenance Services	26 763	0
Écarts d'acquisition	**77 452**	**14 366**

Les travaux sur l'allocation du prix d'acquisition d'ExecuJet ont été finalisés. Ces travaux ont conduit le Groupe à reconnaître des actifs incorporels à hauteur de 5 004 milliers d'euros (relation clientèle et marque), à réévaluer les actifs corporels (constructions) pour 9 627 milliers d'euros et à reconnaître des impôts différés passifs pour 4 003 milliers d'euros.

Les travaux sur l'allocation du prix d'acquisition de Dassault Aviation Business Services et de TAG Maintenance Services sont en cours et seront finalisés en 2020. Les montants figurant en écarts d'acquisition seront revus en conséquence.

Les tests effectués au titre de la norme IAS 36 « Dépréciation des actifs immobilisés » n'indiquant aucune perte de valeur, aucune provision pour dépréciation des écarts d'acquisition n'a été constatée. Une variation de 10% du taux d'actualisation et du taux de croissance long terme ne remet pas en cause l'absence de dépréciation des écarts d'acquisition.

Conformément aux normes IFRS, l'écart d'acquisition relatif à Thales, consolidé par mise en équivalence, est inclus dans la rubrique « Titres mis en équivalence » (cf. élément 5).

Élément 4 - Immobilisations incorporelles et corporelles

4.1 Répartition géographique

(en milliers d'euros)	31.12.2019	31.12.2018
Valeur nette		
France	578 309	341 131
États-Unis	210 185	176 759
Autres	71 853	0
TOTAL	**860 347**	**517 890**
Dont immobilisations incorporelles	40 931	28 881
Dont immobilisations corporelles	819 416	489 009

4.2 Immobilisations incorporelles

4.2.1 Évolution des immobilisations incorporelles nettes

(en milliers d'euros)	Actifs incorporels (PPA)	Autres immobilisations incorporelles	Total
Valeur nette au 31 décembre 2018	**0**	**28 881**	**28 881**
Mouvements de périmètre	5 004	1 165	6 169
Acquisitions / augmentations	0	18 693	18 693
Cessions / diminutions	0	-33	-33
Dotations aux amortissements	-795	-11 635	-12 430
Écarts de conversion	0	-81	-81
Autres	0	-268	-268
Valeur nette au 31 décembre 2019	**4 209**	**36 722**	**40 931**

4.2.2 Détail par nature

(en milliers d'euros)	31.12.2019			31.12.2018
	Brut	Amortissements	Net	Net
Actifs incorporels acquis (1)	5 004	-795	4 209	0
Coûts de développement (2)	162 925	-154 598	8 327	12 608
Logiciels, brevets, licences et valeurs similaires	141 713	-121 968	19 745	11 947
Immobilisations en-cours, avances et acomptes	8 650	0	8 650	4 326
Immobilisations incorporelles	**318 292**	**-277 361**	**40 931**	**28 881**

(1) cf. élément 3.

(2) cf. paragraphe C2-1 des principes comptables.

4.3 Immobilisations corporelles

4.3.1 Évolution des immobilisations corporelles nettes

(en milliers d'euros)	Droit d'utilisation (1)	Autres immobilisations corporelles	Total
Valeur nette au 31 décembre 2018	**0**	**489 009**	**489 009**
1ère application de la norme IFRS 16	165 304	0	165 304
Mouvements de périmètre	27 310	42 139	69 449
Acquisitions / augmentations	30 402	198 013	228 415
Cessions / diminutions	-3 877	-2 974	-6 851
Dotations aux amortissements	-52 150	-77 915	-130 065
Dotations / reprises aux provisions pour dépréciation	0	-486	-486
Écarts de conversion	749	3 624	4 373
Autres	0	268	268
Valeur nette au 31 décembre 2019	**167 738**	**651 678**	**819 416**

(1) contrats de location immobilière essentiellement (terrains et constructions, cf. paragraphe A1 des principes comptables.

4.3.2 Détail par nature

(en milliers d'euros)	31.12.2019				31.12.2018
	Brut	Amortissements	Dépréciation (1)	Net	Net
Droits d'utilisation	633 153	-465 415	0	167 738	0
Terrains	41 984	-9 426	0	32 558	29 783
Constructions	649 246	-374 711	0	274 535	236 892
Installations techniques	683 295	-554 846	0	128 449	126 879
Autres immobilisations corporelles	308 258	-188 676	-14 720	104 862	60 223
Immobilisations en-cours, avances et acomptes	111 274	0	0	111 274	35 232
Immobilisations corporelles	**2 427 210**	**-1 593 074**	**-14 720**	**819 416**	**489 009**

(1) tests de dépréciation des immobilisations corporelles (cf. paragraphe C3 des principes comptables)

- les tests de dépréciation réalisés au niveau des unités génératrices de trésorerie n'ont mis en évidence aucune dépréciation à enregistrer au 31 décembre 2019,
- la provision pour dépréciation des avions d'affaires d'occasion immobilisés a été révisée à 14 720 milliers d'euros au 31 décembre 2019 contre 14 018 milliers d'euros au 31 décembre 2018.

Élément 5 - Titres mis en équivalence

5.1 Part du Groupe dans la situation nette et le résultat des sociétés mises en équivalence

Dassault Aviation détient, au 31 décembre 2019, 24,69% des droits à intérêts du Groupe Thales, contre 24,73% au 31 décembre 2018. Le contrôle exercé par Dassault Aviation sur Thales est qualifié d'influence notable, au regard notamment du pacte d'actionnaires entre Dassault Aviation et le secteur public.

(en milliers d'euros)	Titres mis en équivalence		Résultat mis en équivalence	
	31.12.2019	31.12.2018	2019	2018
Thales (1)	1 816 825	1 902 173	253 314	201 823
Autres	24 393	21 920	5 359	4 026
TOTAL	**1 841 218**	**1 924 093**	**258 673**	**205 849**

(1) la valeur des titres inclut un écart d'acquisition de 1 101 297 milliers d'euros. La quote-part du Groupe dans le résultat Thales après retraitements de consolidation est détaillée à l'élément 5.3.

5.2 Évolution des titres mis en équivalence

(en milliers d'euros)	2019	2018
Au 1er janvier	**1 924 093**	**1 766 792**
1ère application de la norme IFRS 16	1 408	0
Quote-part du résultat des sociétés mises en équivalence	258 673	205 849
Élimination des dividendes versés (1)	-117 808	-97 738
Produits et charges comptabilisés directement dans les capitaux propres		
- Actifs financiers à la juste valeur	-3 062	0
- Instruments financiers dérivés (2)	-17 271	-26 262
- Écarts actuariels sur engagements de retraite	-129 525	72 434
- Impôts différés	20 074	7 837
- Écarts de conversion	11 347	-782
Part des sociétés mises en équivalence dans les autres produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres	-118 437	53 227
Autres mouvements (3)	-106 711	-4 037
En fin de période	**1 841 218**	**1 924 093**

(1) En 2019, le Groupe a perçu 83 000 milliers d'euros de dividendes au titre de l'exercice 2018 et 31 519 milliers d'euros d'acompte sur les dividendes au titre de l'exercice 2019. En 2018, Thales avait versé au Groupe 68 291 milliers d'euros de dividendes au titre de l'exercice 2017 et 26 266 milliers d'euros d'acompte sur les dividendes au titre de l'exercice 2018.

(2) les montants indiqués correspondent à la variation de valeur de marché du portefeuille sur la période. Ils ne sont pas représentatifs des résultats qui seront constatés lors de la réalisation des couvertures.

(3) il s'agit notamment, pour Thales, de l'évolution des actions propres, des souscriptions d'actions réservées aux salariés et des paiements en actions. En 2019, les autres mouvements comprennent également l'impact sur les capitaux propres de Thales du rachat d'intérêts minoritaires après la date de prise de contrôle de Gemalto, Thales ayant choisi de déterminer l'écart d'acquisition selon la méthode du goodwill partiel (en conséquence l'écart entre le prix d'acquisition de ces intérêts et la part de Thales dans l'actif net acquis a été comptabilisé en diminution des capitaux propres).

5.3 États financiers résumés de Thales (à 100%) et quote-part de résultat de Thales mis en équivalence par Dassault Aviation

Le Groupe Thales intervient dans les domaines de l'aéronautique, de l'espace, des transports, de la défense et de la sécurité, et propose des solutions intégrées et des équipements destinés à fiabiliser et sécuriser, surveiller et contrôler, protéger et défendre (cf. http://www.thalesgroup.com). Le siège social du Groupe Thales est situé Tour Carpe Diem, 31 place des Corolles, 92098 Paris La Défense.

(en milliers d'euros)	2019	2018
Actifs non courants	15 344 700	8 531 900
Actifs courants (1)	15 878 700	16 973 900
Capitaux propres attribuables aux propriétaires de la Société Mère	5 449 200	5 699 600
Participations ne donnant pas le contrôle	232 900	224 900
Passifs non courants (2)	7 340 200	4 964 700
Passifs courants (3)	18 201 100	14 616 600
Total Bilan	**31 223 400**	**25 505 800**
Chiffre d'affaires	18 401 000	15 854 700
Résultat net attribuable aux propriétaires de la Société Mère (4)	1 121 900	981 800
Autres éléments du résultat global, nets d'impôts attribuables aux actionnaires de la Société Mère	-483 300	209 100
Résultat global attribuable aux actionnaires de la Société Mère	638 600	1 190 900

(1) dont trésorerie et équivalents de trésorerie : 2 931 400 milliers d'euros en 2019 (5 637 500 milliers d'euros en 2018).

(2) dont passifs financiers non courants : 3 611 700 milliers d'euros en 2019 (2 421 600 milliers d'euros en 2018).

(3) dont passifs financiers courants : 2 828 000 milliers d'euros en 2019 (594 900 milliers d'euros en 2018).

(4) dont dotations aux amortissements : -1 112 500 milliers d'euros en 2019 (-485 000 milliers d'euros en 2018)

dont intérêts financiers relatifs à la dette brute : -62 900 milliers d'euros en 2019 (-26 500 milliers d'euros en 2018)

dont produits financiers relatifs à la trésorerie et équivalents de trésorerie : 19 600 milliers d'euros en 2019 (19 600 milliers d'euros en 2018)

dont impôt sur les bénéfices : -301 000 milliers d'euros en 2019 (-314 200 milliers d'euros en 2018).

Le détail du passage entre le résultat publié par Thales, part du Groupe, et celui retenu par Dassault Aviation figure dans le tableau ci-dessous :

(en milliers d'euros)	2019	2018
Résultat Thales (100%)	**1 121 900**	**981 800**
Résultat Thales - Quote-part de Dassault Aviation	**276 997**	**242 799**
Amortissement de l'allocation du prix d'acquisition, net d'impôts (1)	-22 228	-39 580
Autres retraitements de consolidation	-1 455	-1 396
Résultat mis en équivalence par Dassault Aviation	**253 314**	**201 823**

(1) dotations aux amortissements des éléments d'actifs identifiés dont les modes et les durées d'amortissement sont identiques à ceux utilisés pour la clôture au 31 décembre 2018.

5.4 Indice de perte de valeur

Sur la base du cours de Bourse de l'action Thales au 31 décembre 2019, soit 92,52 euros par action, la participation de Dassault Aviation dans Thales est valorisée à 4 860 millions d'euros.

En l'absence d'indication objective de perte de valeur, les titres Thales n'ont pas fait l'objet d'un test de dépréciation au 31 décembre 2019.

Élément 6 - Autres actifs financiers non courants

(en milliers d'euros)	31.12.2018	Acquisition Augmentation	Cession Diminution	Variation de juste valeur	Autres	31.12.2019
Titres non cotés (1)	119 443	5	-3 066	3 697	-4	120 075
Actions Embraer (1)	32 547	0	0	-3 471	0	29 076
Autres actifs financiers (2)	52 628	6 828	-1 066	0	189	58 579
Créances rattachées à des participations	*16 863*	*4 505*	*-483*	*0*	*0*	*20 885*
Dépôts de garantie	*33 822*	*2 079*	*-289*	*0*	*189*	*35 801*
Prêts logements et autres	*1 943*	*244*	*-294*	*0*	*0*	*1 893*
Autres actifs financiers non courants	**204 618**	**6 833**	**-4 132**	**226**	**185**	**207 730**

(1) Les titres de participation non consolidés, non cotés, et les actions Embraer classés en autres actifs financiers non courants sont évalués à la juste valeur en contrepartie des autres produits et charges comptabilisés en capitaux propres, non recyclables en résultat. L'analyse des risques relatifs à l'ensemble des autres actifs financiers non courants du Groupe est décrite à l'élément 24 de l'Annexe.

(2) dont à plus d'un an : 26 200 milliers d'euros.

Les coûts historiques des actifs non courants et les plus-values latentes associées sont présentés ci-après :

(en milliers d'euros)	31.12.2019			31.12.2018		
	Valeur au coût historique	Plus ou moins-value	Valeur à l'actif	Valeur au coût historique	Plus ou moins-value	Valeur à l'actif
Titres non cotés	89 646	30 429	120 075	92 711	26 732	119 443
Actions Embraer	32 120	-3 044	29 076	32 120	427	32 547
Autres actifs financiers	58 579	0	58 579	52 628	0	52 628
Autres actifs financiers non courants	**180 345**	**27 385**	**207 730**	**177 459**	**27 159**	**204 618**

Élément 7 - Stocks et en-cours

(en milliers d'euros)	31.12.2019			31.12.2018
	Brut	Dépréciation	Net	Net
Matières premières	205 570	-90 350	115 220	97 814
En-cours de production	2 533 318	-14 219	2 519 099	2 823 241
Produits intermédiaires et finis	1 064 390	-330 358	734 032	482 223
Stocks et en-cours	**3 803 278**	**-434 927**	**3 368 351**	**3 403 278**

La baisse liée à la livraison des prestations réalisées dans le cadre de l'exécution des contrats Rafale Export a été partiellement compensée par la hausse des stocks et en-cours Falcon et Défense France.

Élément 8 - Créances clients et autres créances

8.1 Détail

(en milliers d'euros)	31.12.2019			31.12.2018
	Brut	Dépréciation	Net	Net
Clients et comptes rattachés (1)	743 477	-81 258	662 219	534 438
Créances d'impôts courants sur les sociétés	56 133	0	56 133	87 271
Autres créances	247 856	0	247 856	340 721
Comptes de régularisation	258 161	0	258 161	105 882
Créances clients et autres créances	**1 305 627**	**-81 258**	**1 224 369**	**1 068 312**

(1) cf. élément 8.3 pour les créances relatives aux contrats de location-financement.

La part des créances échues non dépréciée fait l'objet d'un suivi individuel régulier. L'exposition de Dassault Aviation au risque de crédit est présentée à l'élément 24.2.

8.2 Échéancier

(en milliers d'euros)	31.12.2019			31.12.2018		
	Total	À moins d'un an	À plus d'un an	Total	À moins d'un an	À plus d'un an
Clients et comptes rattachés (1)	743 477	570 497	172 980	606 731	417 090	189 641
Créances d'impôts courants sur les sociétés	56 133	56 133	0	87 271	87 271	0
Autres créances	247 856	203 565	44 291	340 721	245 587	95 134
Comptes de régularisation	258 161	99 431	158 730	105 882	27 555	78 327
Créances clients et autres créances	**1 305 627**	**929 626**	**376 001**	**1 140 605**	**777 503**	**363 102**

(1) cf. élément 8.3 pour les créances relatives aux contrats de location-financement.

8.3 Créances relatives aux contrats de location-financement

(en milliers d'euros)	31.12.2019	31.12.2018
Créances sur loyers minimums à percevoir	178 421	193 181
Produits financiers non acquis	-17 255	-22 116
Provision pour dépréciation	-13 973	-5 484
Créances relatives aux contrats de location-financement	**147 193**	**165 581**

La part à moins d'un an des créances sur loyers à percevoir est de 20 795 milliers d'euros au 31 décembre 2019.

Élément 9 - Trésorerie

9.1 Trésorerie nette

(en milliers d'euros)	31.12.2019	31.12.2018
Équivalents de trésorerie (1)	2 617 278	1 923 547
Disponibilités	915 605	1 066 594
Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'actif	**3 532 883**	**2 990 141**
Concours bancaires courants	0	0
Trésorerie nette au tableau des flux de trésorerie	**3 532 883**	**2 990 141**

(1) principalement dépôts à terme et valeurs mobilières de placement équivalents de trésorerie. L'analyse des risques correspondante est décrite à l'élément 24.1.

9.2 Trésorerie disponible

Le Groupe utilise un indicateur alternatif de performance appelé « Trésorerie disponible » qui reflète le montant des liquidités totales dont dispose le Groupe, déduction faite des dettes financières à l'exception des dettes de location comptabilisées suite à l'application de la norme IFRS 16. Il est calculé comme suit :

(en milliers d'euros)	31.12.2019	31.12.2018
Autres actifs financiers courants (en valeur de marché) (1)	1 433 071	3 211 968
Trésorerie et équivalents de trésorerie (en valeur de marché)	3 532 883	2 990 141
Sous-total	**4 965 954**	**6 202 109**
Emprunts et dettes financières, hors dettes de location (2)	-380 534	-991 376
Trésorerie disponible	**4 585 420**	**5 210 733**

(1) les autres actifs financiers courants, qui comprennent en particulier des placements de trésorerie du Groupe sous forme de valeurs mobilières de placement cotées, sont évalués à la juste valeur par résultat. Compte tenu de leur liquidité, ces dernières pourraient être cédées à court terme.

(2) cf. élément 11.

Une analyse exhaustive des performances des valeurs mobilières de placement cotées, classées en autres actifs financiers courants et en équivalents de trésorerie, est réalisée à chaque arrêté. Le portefeuille de placements ne présente pas, ligne à ligne, d'indication objective de perte de valeur significative au 31 décembre 2019 (comme au 31 décembre 2018). L'analyse des risques correspondante est décrite à l'élément 24 de l'Annexe.

Élément 10 - Capitaux propres

10.1 Capital social

Le capital social s'élève à 66 790 milliers d'euros et se compose de 8 348 703 actions ordinaires de 8 euros chacune au 31 décembre 2019, comme au 31 décembre 2018.

La répartition du capital au 31 décembre 2019 est la suivante :

	Actions	% Capital	% Droits de vote
GIMD (1)	5 196 076	62,3%	76,9%
Flottant	2 289 498	27,4%	17,0%
Airbus	827 529	9,9%	6,1%
Dassault Aviation (actions propres)	35 600	0,4%	-
Total	**8 348 703**	**100%**	**100%**

(1) la Société Mère, le Groupe Industriel Marcel Dassault (GIMD), sise au 9, Rond-Point des Champs-Élysées - Marcel Dassault - 75008 Paris, consolide par intégration globale les comptes du Groupe.

Le Groupe distribue régulièrement des dividendes.

10.2 Actions propres

Les mouvements sur actions propres sont détaillés ci-dessous :

(en nombre de titres)	2019	2018
Actions propres au 1er janvier	**37 175**	**38 600**
Achats d'actions propres	0	0
Annulations d'actions	0	0
Paiement en actions (cf. élément 10.3)	-1 575	-1 425
Actions propres au 31 décembre	**35 600**	**37 175**

L'impact des actions propres sur les comptes consolidés du Groupe est détaillé au sein du tableau de variation des capitaux propres.

Les 35 600 actions propres détenues au 31 décembre 2019 (980 euros par action) sont affectées à d'éventuelles attributions d'actions de performance et à un éventuel contrat de liquidité permettant d'assurer l'animation du marché.

10.3 Paiement en actions

Le Groupe attribue aux dirigeants mandataires sociaux des actions de performance. Les caractéristiques de ces plans d'attribution sont décrites dans le rapport de gestion.

Date de décision d'attribution	Période d'acquisition	Nombre d'actions attribuées	Cours de l'action à la date d'attribution	Nombre d'actions livrées en 2019	Nombre d'actions annulées (1)	Solde d'actions de performance au 31.12.2019
07.03.2018	du 07.03.2018 au 06.03.2019	1 575	1 405 €	1 575	0	0
27.02.2019	du 27.02.2019 au 26.02.2020	2 025	1 400 €	0	0	2 025

(1) actions annulées en cas de non atteinte partielle ou totale des conditions de performance.

Le Groupe n'a pas attribué à ses salariés et cadres dirigeants d'options d'achat d'actions.

Plan 2018

Une charge de 1 221 milliers d'euros a été comptabilisée en 2019 au titre de ce plan, dont la juste valeur s'élève à 2 068 milliers d'euros (valeur moyenne de 1 313 euros par action).

Plan 2019

Une charge de 1 058 milliers d'euros a été comptabilisée en 2019 au titre de ce plan, dont la juste valeur s'élève à 2 515 milliers d'euros (valeur moyenne de 1 242 euros par action).

Élément 11 - Emprunts et dettes financières

(en milliers d'euros)	Emprunts auprès des établissements de crédit (1)	Dettes de location (2)	Dettes financières diverses (3)	Emprunts et dettes financières
Au 31 décembre 2018	**874 565**	**0**	**116 811**	**991 376**
1ère application de la norme IFRS 16	0	174 544	0	174 544
Mouvement de périmètre	13 478	27 310	0	40 788
Augmentation	4 787	30 402	102 642	137 831
Diminution	-625 582	-55 441	-106 313	-787 336
Autres	146	869	0	1 015
Au 31 décembre 2019	**267 394**	**177 684**	**113 140**	**558 218**

(1) Ces emprunts, majoritairement libellés en euros, sont remboursables en 2020. 250 millions d'euros initialement souscrits à taux variable ont été swappés à taux fixe.

(2) dettes de location comptabilisées suite à l'application de la norme IFRS 16 (cf. élément 1.A des principes comptables).

(3) les dettes financières diverses comprennent essentiellement la participation des salariés en compte courant bloqué. La participation des salariés correspond à un « autre avantage à long terme » et devrait être évaluée et actualisée selon les principes d'IAS 19 révisée. Cependant au regard des faibles écarts historiques entre taux de rémunération et taux d'actualisation, nous considérons que la méthode d'évaluation au coût amorti constitue une approximation satisfaisante de la dette de participation.

Par échéance la répartition des dettes financières est la suivante :

(en milliers d'euros)	Total au 31.12.2019	Dont part à moins d'un an	Dont part à plus d'un an		
			Total à plus d'un an	*Dont > à 1 an et < à 5 ans*	*Dont > à 5 ans*
Emprunts auprès des établissements de crédit	267 394	267 394	0	*0*	*0*
Dettes de location	177 684	54 825	122 859	*67 724*	*55 135*
Dettes financières diverses	113 140	19 823	93 317	*93 317*	*0*
Emprunts et dettes financières	**558 218**	342 042	216 176	*161 041*	*55 135*

(en milliers d'euros)	Total au 31.12.2018	Dont part à moins d'un an	Dont part à plus d'un an		
			Total à plus d'un an	*Dont > à 1 an et < à 5 ans*	*Dont > à 5 ans*
Emprunts auprès des établissements de crédit	874 565	624 557	250 008	*250 008*	*0*
Dettes financières diverses	116 811	31 513	85 298	*85 223*	*75*
Emprunts et dettes financières	**991 376**	656 070	335 306	*335 231*	*75*

La variation des emprunts et dettes financières entre 2019 et 2018 se décompose comme suit :

(en milliers d'euros)	31.12.2018	Flux de trésorerie	Reclasse-ment	Autres mouvements (1)	31.12.2019
Emprunts et dettes financières à plus d'un an	335 306	27 917	-324 656	177 609	216 176
Emprunts et dettes financières à moins d'un an	656 070	-703 896	324 656	65 212	342 042
Emprunts et dettes financières	**991 376**	**-675 979**	**0**	**242 821**	**558 218**

(1) les autres mouvements comprennent notamment les impacts liés à la mise en œuvre d'IFRS 16.

Élément 12 - Provisions

12.1 Provisions pour risques et charges et pour dépréciation

(en milliers d'euros)	31.12.2018	Dotations	Reprises	Autres (1)	31.12.2019
Provisions pour risques et charges					
Opérationnels	1 337 402	282 881	-215 664	135 704	1 540 323
	1 337 402	**282 881**	**-215 664**	**135 704**	**1 540 323**
Provisions pour dépréciation					
Sur immobilisations financières	154	0	0	0	154
Sur immobilisations corporelles	14 018	14 752	-14 266	216	14 720
Sur stocks et en-cours	395 132	434 638	-401 302	6 459	434 927
Clients et comptes rattachés	72 293	78 969	-72 587	2 583	81 258
	481 597	**528 359**	**-488 155**	**9 258**	**531 059**
Provisions pour risques et charges et pour dépréciation	**1 818 999**	**811 240**	**-703 819**	**144 962**	**2 071 382**

(1) dont écarts de change et écarts actuariels inscrits dans les produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres.

12.2 Détail des provisions pour risques et charges

(en milliers d'euros)	31.12.2018	Dotations	Reprises	Autres	31.12.2019
Garantie (1)	903 772	192 204	-101 189	1 035	995 822
Prestations de service (1)	226 023	43 562	-80 849	1 163	189 899
Coûts des départs à la retraite (2)	194 015	44 278	-27 433	133 417	344 277
sociétés françaises	*164 469*	*31 423*	*-18 090*	*64 393*	*242 195*
sociétés nord-américaines	*29 546*	*12 855*	*-9 343*	*69 024*	*102 082*
Divers opérationnels (3)	13 592	2 837	-6 193	89	10 325
Provisions pour risques et charges	**1 337 402**	**282 881**	**-215 664**	**135 704**	**1 540 323**

(1) les provisions tiennent compte de l'évolution de la flotte en service et des marchés livrés. En 2019, cette évolution est principalement liée aux marchés militaires livrés (cf. principes comptables C11-1).

(2) les écarts actuariels ont contribué à l'augmentation de la provision pour coûts des départs à la retraite pour 133 100 milliers d'euros. Ils se répartissent comme suit :

Sociétés françaises	*64 393*
Sociétés nord-américaines	*68 707*
Total écarts actuariels	*133 100*

(3) au 31 décembre 2019, les autres avantages à long terme relatifs aux médailles du travail s'élèvent à 3 645 milliers d'euros, contre 3 608 milliers d'euros à fin 2018. Les mesures d'adaptation des effectifs (congés de fin de carrière notamment) mises en place par le Groupe ont pris fin en 2019. Plus aucun montant n'est provisionné à ce titre au 31 décembre 2019. Ces dernières représentaient 5 317 milliers d'euros à fin 2018.

12.3 Provisions pour coûts des départs à la retraite

12.3.1 Modalités de calcul (régimes à prestations définies)

Les engagements liés aux coûts des départs à la retraite sont calculés pour l'ensemble du personnel du Groupe suivant la méthode des unités de crédit projetées. Ils sont provisionnés en totalité pour les obligations restant à courir.

La simulation de la projection de carrière est pondérée par la table de mortalité du code des assurances et par le taux de rotation du personnel constaté (variable suivant l'âge). Le coût de départ est retenu au prorata du nombre d'années d'ancienneté du salarié à la clôture de l'exercice par rapport à son espérance totale d'années de carrière.

Pour mémoire il est rappelé qu'aucune des sociétés du Groupe n'a d'engagement relatif à des plans de couverture maladie.

12.3.2 Hypothèse retenues

(en milliers d'euros)	France		États-Unis	
	2019	2018	2019	2018
Taux d'inflation	2,00%	2,00%	2,25%	2,25%
Taux d'actualisation	0,70%	1,60%	3,45%	4,55%
Taux moyen pondéré d'augmentation des salaires	3,80%	3,80%	2,25%	2,22%

Les taux d'actualisation ont été déterminés par référence au taux de rendement des obligations privées à long terme de première qualité (notées AA) correspondant à la monnaie et aux échéances de versements des prestations.

12.3.3 Évolution des engagements et des placements

L'évolution des engagements et des placements sur les 5 dernières années est la suivante :

(en milliers d'euros)	2019	2018	2017	2016	2015
Engagement total	965 305	794 245	800 621	800 609	741 037
Placements	621 028	600 230	500 007	525 740	446 435
Sous-financement	**344 277**	**194 015**	**300 614**	**274 869**	**294 602**

L'évolution au cours de la période du niveau des engagements s'analyse comme suit :

(en milliers d'euros)	2019			2018		
	France	États-Unis	**Total**	France	États-Unis	**Total**
A l'ouverture de l'exercice	491 088	303 157	**794 245**	494 020	306 601	**800 621**
Coût des services rendus	26 674	11 096	37 770	26 452	11 686	38 138
Coût financier	8 285	13 977	22 262	7 808	11 878	19 686
Prestations payées	-18 090	-11 037	-29 127	-20 569	-10 088	-30 657
Écarts actuariels	70 123	64 476	134 599	-16 623	-30 912	-47 535
Écarts de change	0	5 556	5 556	0	13 992	13 992
À la clôture de l'exercice	578 080	387 225	**965 305**	491 088	303 157	**794 245**

Une diminution des taux d'actualisation de 0,50 point augmenterait l'engagement total de 79 803 milliers d'euros, tandis qu'une augmentation des taux d'actualisation de 0,50 point diminuerait l'engagement total de 71 309 milliers d'euros.

L'évolution des placements au cours de la période s'analyse comme suit :

(en milliers d'euros)	2019			2018		
	France	États-Unis	**Total**	France	États-Unis	**Total**
A l'ouverture de l'exercice	326 619	273 611	**600 230**	269 514	230 493	**500 007**
Rendement attendu des actifs	3 536	12 218	15 754	2 553	9 305	11 858
Écarts actuariels	5 730	-4 231	1 499	4 552	-2 269	2 283
Cotisations de l'employeur	0	9 343	9 343	50 000	34 258	84 258
Prestations payées	0	-11 037	-11 037	0	-10 088	-10 088
Écarts de change	0	5 239	5 239	0	11 912	11 912
À la clôture de l'exercice	335 885	285 143	**621 028**	326 619	273 611	**600 230**

Les charges des régimes à prestations définies s'analysent comme suit :

(en milliers d'euros)	2019			2018		
	France	États-Unis	**Total**	France	États-Unis	**Total**
Coûts des services rendus	26 674	11 096	37 770	26 452	11 686	38 138
Coût financier	8 285	13 977	22 262	7 808	11 878	19 686
Rendement attendu des actifs	-3 536	-12 218	-15 754	-2 553	-9 305	-11 858
Charge des régimes à prestations définies	31 423	12 855	**44 278**	31 707	14 259	**45 966**

La composition des placements est la suivante :

	2019		2018	
	France	États-Unis	France	États-Unis
Obligations et titres de dettes	85%	99%	86%	99%
Immobilier	9%	0%	8%	0%
Actions	6%	0%	6%	0%
Liquidités	0%	1%	0%	1%
Total	100%	**100%**	**100%**	**100%**

Les placements sont majoritairement obligataires avec un taux de rendement annuel minimal garanti.

Élément 13 - Dettes d'exploitation

(en milliers d'euros)	31.12.2019			31.12.2018		
	Total	À moins d'un an	À plus d'un an	Total	À moins d'un an	À plus d'un an
Dettes fournisseurs	902 153	902 153	0	738 873	738 873	0
Autres dettes diverses	169 896	169 896	0	173 015	173 015	0
Comptes de régularisation	3 550	2 102	1 448	2 410	542	1 868
Dettes fournisseurs et autres dettes	**1 075 599**	**1 074 151**	**1 448**	**914 298**	**912 430**	**1 868**
Dettes d'impôts courants sur les sociétés	1 056	1 056	0	6 257	6 257	0
Autres dettes fiscales et sociales	290 929	290 929	0	302 934	302 934	0
Dettes fiscales et sociales	**291 985**	**291 985**	**0**	**309 191**	**309 191**	**0**

Élément 14 - Actifs et passifs sur contrats

(en milliers d'euros)	Actifs sur contrats	Passifs sur contrats
Actifs / passifs sur contrats au 31 décembre 2018	**16 967**	**-9 198 007**
Avances et acomptes reçus	*-57 433*	*-9 231 141*
Autres actifs / passifs sur contrats	*74 400*	*33 134*
Variation des avances et acomptes reçus	-1 579	2 368 465
Variation des autres actifs / passifs sur contrats	-600	-546 161
Actifs / passifs sur contrats au 31 décembre 2019	**14 788**	**-7 375 703**
Avances et acomptes reçus	*-59 012*	*-6 862 676*
Autres actifs / passifs sur contrats	*73 800*	*-513 027*

La diminution des passifs sur contrats résulte principalement de la diminution des acomptes reçus au titre des contrats Rafale Export, suite aux livraisons de la période.

Dassault Aviation étant notamment principal sur les contrats Rafale Égypte, Qatar et Inde, les acomptes reçus comprennent la part des commettants. Les acomptes versés reflètent le reversement de ces parts aux commettants :

(en milliers d'euros)	31.12.2019	31.12.2018
Avances et acomptes reçus	-6 921 688	-9 288 574
Avances et acomptes versés	2 363 786	3 282 220
Avances et acomptes reçus nets des avances et acomptes versés	**-4 557 902**	**-6 006 354**

Élément 15 - Chiffre d'affaires

La répartition du chiffre d'affaires par zone géographique est la suivante :

(en milliers d'euros)	2019	2018
France (1)	915 312	1 132 841
Export (2)	6 455 304	3 986 378
Chiffre d'affaires	**7 370 616**	**5 119 219**

(1) principalement l'État Français, avec qui le Groupe réalise plus de 10% de son chiffre d'affaires total en 2019, tout comme en 2018.

(2) plus de 10% du chiffre d'affaires Groupe a été réalisé avec le Qatar et avec l'Inde en 2019. En 2018, plus de 10% avait été réalisé avec l'Égypte. Le chiffre d'affaires réalisé dans le cadre des contrats Rafale Export est comptabilisé sur une base brute (y compris part des commettants).

Par activité, le chiffre d'affaires se décompose comme suit :

(en milliers d'euros)	2019	2018
Falcon	2 222 473	2 634 824
Défense	5 148 143	2 484 395
Chiffre d'affaires	**7 370 616**	**5 119 219**

Par nature, le chiffre d'affaires se décompose comme suit :

(en milliers d'euros)	2019	2018
Ventes de biens	5 300 595	3 797 398
Ventes de services	2 070 021	1 321 821
Chiffre d'affaires	**7 370 616**	**5 119 219**

Par origine, le chiffre d'affaires se décompose comme suit :

(en milliers d'euros)	2019	2018
France	6 351 858	4 037 389
États-Unis	934 708	1 081 830
Autres pays	84 050	0
Chiffre d'affaires	**7 370 616**	**5 119 219**

Élément 16 - Autres produits de l'activité

(en milliers d'euros)	2019	2018
Crédits d'Impôts Recherche	33 217	32 443
Intérêts moratoires	446	2 073
Production immobilisée	5 706	0
Autres produits d'exploitation	20 795	75 978
Autres produits de l'activité	**60 164**	**110 494**

Élément 17 - Autres produits et charges d'exploitation

(en milliers d'euros)	2019	2018
Résultat de cessions d'éléments d'actifs immobilisés	-415	-4 444
Pertes et gains de change relatifs à des opérations commerciales (1)	2 118	2 323
Autres charges d'exploitation	-1 388	-731
Autres produits et charges d'exploitation	**315**	**-2 852**

(1) notamment pertes et gains de change sur comptes clients et fournisseurs.

Élément 18 - Charges de recherche et développement

Les dépenses de recherche et développement non activées sont enregistrées en charges sur la période au cours de laquelle elles sont constatées et représentent :

(en milliers d'euros)	2019	2018
Charges de recherche et développement	-527 287	-391 775

La stratégie et les axes d'efforts du Groupe en matière de recherche et développement sont décrits dans le rapport de gestion.

Élément 19 - Résultat financier

(en milliers d'euros)	2019	2018
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	12 508	3 374
Variation de juste valeur des autres actifs financiers courants	1 311	4 820
Coût de l'endettement financier brut (1)	-75 107	-94 701
Coût de l'endettement financier net	**-61 288**	**-86 507**
Dividendes et autres produits de participation	262	305
Produits d'intérêts et résultat de cession des autres actifs financiers (hors trésorerie et équivalents de trésorerie)	8 779	8 724
Résultat de change (2)	-43 378	-68 405
Autres produits et charges financiers	**-34 337**	**-59 376**
Résultat financier	**-95 625**	**-145 883**

(1) La charge financière comptabilisée au titre de la composante de financement des contrats Défense long terme est de -62 066 milliers d'euros en 2019 contre et -84 273 milliers d'euros en 2018. Le coût de l'endettement financier brut comprend également une charge financière de -3 086 milliers d'euros de charges financières sur dettes de location en 2019, suite à la mise en œuvre de la norme IFRS 16 (cf. élément 1.A des principes comptables).

(2) le résultat de change de la période comprend la variation de la valeur de marché et le résultat associé à l'exercice des instruments de couverture de change non éligibles à la comptabilité de couverture au sens de la norme IFRS 9 « Instruments financiers ». Les montants ne sont pas représentatifs des résultats qui seront constatés lors de la réalisation des couvertures.

Élément 20 - Situation fiscale

20.1 Effet net des impôts sur les résultats

(en milliers d'euros)	31.12.2019	31.12.2018
Charge d'impôts courants	-248 008	-222 409
Produit / Charge d'impôts différés	1 430	27 716
Impôts sur les résultats	**-246 578**	**-194 693**

20.2 Effet net des impôts sur les autres produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres des sociétés intégrées globalement

(en milliers d'euros)	31.12.2019	31.12.2018
Instruments financiers dérivés	21 246	33 839
Autres actifs financiers non courants	1 338	376
Écarts actuariels	31 363	-10 238
Impôts comptabilisés directement en capitaux propres	**53 947**	**23 977**

20.3 Rapprochement entre la charge d'impôts théorique et la charge d'impôts comptabilisée

(en milliers d'euros)	2019	2018
Résultat net	712 722	572 802
Annulation de la charge d'impôts	246 578	194 693
Annulation de la quote-part dans les résultats nets des sociétés mises en équivalence	-258 673	-205 849
Résultat avant impôts	700 627	561 646
Impôts théoriques au taux en vigueur (1)	**-241 226**	**-193 375**
Impact des crédits d'impôts (2)	12 562	14 805
Impact des différences de taux d'impôts (3)	-9 268	-24 922
Autres	-8 646	8 799
Impôts comptabilisés	**-246 578**	**-194 693**

(1) un taux de 34,43% s'applique sur l'année 2019, tout comme en 2018.

(2) le Crédit Impôt Recherche, comptabilisé en autres produits de l'activité, est de 33 217 milliers d'euros pour l'année 2019 contre 32 443 milliers d'euros pour l'année 2018. Le Crédit d'Impôt pour la Compétitivité et l'Emploi, comptabilisé en diminution des charges de personnel, avait représenté 8 367 milliers d'euros pour l'année 2018. Il a été remplacé par un allègement des charges sociales à compter du 1er janvier 2019.

(3) inclut l'incidence de la baisse du taux d'impôt sur les sociétés en France.

20.4 Sources d'impôts différés

(en milliers d'euros)	Bilan consolidé		Compte de résultat consolidé	
	31.12.2019	31.12.2018	2019	2018
Différences temporelles sur provisions (participation, retraite, etc.)	320 181	301 429	-13 116	42 062
Autres actifs financiers courants et non courants et équivalents de trésorerie	-2 932	-2 567	-2 181	-827
Instruments financiers dérivés	21 002	-3 921	3 677	10 592
Autres différences temporelles	96 493	83 787	13 050	-24 111
Produit / charge d'impôts différés			**1 430**	**27 716**
Impôts différés nets	**434 744**	**378 728**		
Impôts différés actifs	*438 261*	*378 728*		
Impôts différés passifs	*-3 517*	*0*		

20.5 Actifs d'impôts différés non reconnus au bilan

(en milliers d'euros)	31.12.2019	31.12.2018
Actifs d'impôts différés non pris en compte	8 968	10 948

Il s'agit de différences temporelles dont le renversement n'est pas attendu avant 10 ans.

Élément 21 - Résultat par action

Résultat par action	2019	2018
Résultat net attribuable aux propriétaires de la Société Mère (en milliers d'euros) (1)	712 704	572 741
Nombre moyen d'actions en circulation	8 312 823	8 293 441
Nombre moyen d'actions en circulation dilué	8 313 836	8 294 229
Résultat par action (en euros)	**85,7**	**69,1**
Résultat par action dilué (en euros)	**85,7**	**69,1**

(1) le résultat net est intégralement attribuable au résultat des activités poursuivies (pas d'abandon d'activité).

Le résultat par action se calcule en divisant le résultat net attribuable aux propriétaires de la Société Mère par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours de l'exercice, déduction faite des actions propres.

Le résultat par action dilué correspond au résultat net attribuable aux propriétaires de la Société Mère divisé par le nombre moyen pondéré des actions dilué. Ce dernier correspond au nombre moyen pondéré des actions ordinaires en circulation, augmenté des actions de performance attribuées.

Élément 22 - Dividendes payés et proposés

Dividendes	2019	2018
Décidés et payés dans l'année (en milliers d'euros) (1)	176 238	126 604
Soit par action (en euros)	21,20	15,30
Proposés pour approbation à l'Assemblée Générale, non reconnus comme un passif au 31 décembre (en milliers d'euros)	212 057	176 993
Soit par action (en euros)	25,40	21,20

(1) déduction faite des dividendes sur les actions auto-détenues.

Élément 23 - Instruments financiers

Le mode de valorisation au bilan (coût ou juste valeur) des instruments financiers actifs ou passifs est détaillé dans les tableaux ci-dessous.

Le Groupe a utilisé la hiérarchie suivante pour l'évaluation des actifs et passifs financiers à la juste valeur :

- Niveau 1 : instruments cotés sur un marché actif,
- Niveau 2 : techniques de valorisation fondées sur des données de marché observables,
- Niveau 3 : techniques de valorisation fondées sur des données non observables sur un marché.

23.1 Instruments financiers actifs

(en milliers d'euros)	Valeur au bilan au 31.12.2019			
	Coût ou coût amorti (1)	Juste valeur		Total
		Impact en résultat	Impact en capitaux propres	
Actifs non courants				
Autres actifs financiers non courants	58 579		149 151	207 730
Actifs courants				
Créances clients et autres créances	1 224 369			1 224 369
Instruments financiers dérivés		5 876	939	6 815
Autres actifs financiers courants		1 433 071		1 433 071
Équivalents de trésorerie (2)		2 617 278		2 617 278
Total des instruments financiers actifs	**1 282 948**	**4 056 225**	**150 090**	**5 489 263**
Niveau 1 (2)		4 050 349	29 076	
Niveau 2		5 876	939	
Niveau 3		0	120 075	

(1) la valeur comptable des instruments financiers actifs comptabilisés au coût ou coût amorti correspond à une approximation raisonnable de la juste valeur.

(2) dont dépôts à terme au 31 décembre 2019 : 1 677 688 milliers d'euros.

Au 31 décembre 2018, les données étaient les suivantes :

(en milliers d'euros)	Valeur au bilan au 31.12.2018			
	Coût ou coût amorti (1)	Juste valeur		Total
		Impact en résultat	Impact en capitaux propres	
Actifs non courants				
Autres actifs financiers non courants	52 628		151 990	204 618
Actifs courants				
Créances clients et autres créances	1 068 312			1 068 312
Instruments financiers dérivés		7 984	32 423	40 407
Autres actifs financiers courants		3 211 968		3 211 968
Équivalents de trésorerie (2)		1 923 547		1 923 547
Total des instruments financiers actifs	**1 120 940**	**5 143 499**	**184 413**	**6 448 852**
Niveau 1 (2)		5 135 515	32 547	
Niveau 2		7 984	32 423	
Niveau 3		0	119 443	

(1) la valeur comptable des instruments financiers actifs comptabilisés au coût ou coût amorti correspond à une approximation raisonnable de la juste valeur.

(2) dont dépôts à terme au 31 décembre 2018 : 1 884 827 milliers d'euros.

23.2 Instruments financiers passifs

(en milliers d'euros)	Valeur au bilan au 31.12.2019			
	Coût ou coût amorti (1)	Juste valeur		Total
		Impact en résultat	Impact en capitaux propres	
Passifs non courants				
Emprunts auprès des établissements de crédit	0			0
Dettes de location	122 859			122 859
Dettes financières diverses (2)	93 317			93 317
Passifs courants				
Emprunts auprès des établissements de crédit	267 394			267 394
Dettes de location	54 825			54 825
Dettes financières diverses (2)	19 823			19 823
Dettes fournisseurs et autres dettes	1 075 599			1 075 599
Instruments financiers dérivés		30 564	47 077	77 641
Total des instruments financiers passifs	**1 633 817**	**30 564**	**47 077**	**1 711 458**
Niveau 1		0	0	
Niveau 2		30 564	47 077	
Niveau 3		0	0	

(1) la valeur comptable des instruments financiers passifs comptabilisés au coût ou au coût amorti correspond à une approximation raisonnable de la juste valeur.

(2) essentiellement la participation des salariés en compte courant bloqué.

Au 31 décembre 2018, les données étaient les suivantes :

(en milliers d'euros)	Valeur au bilan au 31.12.2018			
	Coût ou coût amorti (1)	Juste valeur		Total
		Impact en résultat	Impact en capitaux propres	
Passifs non courants				
Emprunts auprès des établissements de crédit	250 008			250 008
Dettes financières diverses (2)	85 298			85 298
Passifs courants				
Emprunts auprès des établissements de crédit	624 557			624 557
Dettes financières diverses (2)	31 513			31 513
Fournisseurs et autres dettes	914 298			914 298
Instruments financiers dérivés		18 218	7 907	26 125
Total des instruments financiers passifs	**1 905 674**	**18 218**	**7 907**	**1 931 799**
Niveau 1		0	0	
Niveau 2		18 218	7 907	
Niveau 3		0	0	

(1) la valeur comptable des instruments financiers passifs comptabilisés au coût ou au coût amorti correspond à une approximation raisonnable de la juste valeur.

(2) essentiellement la participation des salariés en compte courant bloqué.

Élément 24 - Gestion des risques financiers

24.1 Gestion des risques de liquidité et de trésorerie

24.1.1 Dettes financières

Le Groupe n'a pas de risque significatif sur ses dettes financières. Les contrats de ses emprunts comportent les clauses usuelles de défaut et de restrictions en matière de conditions de sûretés et d'opérations de fusions ou de cessions. Une des clauses des emprunts prévoit qu'un remboursement anticipé serait exigé si GIMD venait à détenir moins de 50% du capital de Dassault Aviation avant la date d'échéance des emprunts. Ces emprunts ne contiennent pas de clauses de remboursement ou d'exigibilité anticipées fondées sur le rating ou sur des ratios financiers. Les caractéristiques de ces emprunts figurent dans l'élément 11.

24.1.2 Trésorerie, équivalents de trésorerie et autres actifs financiers courants

Le portefeuille de placements du Groupe est principalement constitué de placements monétaires sans risque significatif de perte de valeur.

(en milliers d'euros)	Valeur de marché	En %
Disponibilités, placements monétaires et dépôts à terme	3 707 939	75%
Placements obligataires (1)	646 125	13%
Placements non spécifiés (1)	611 890	12%
Total	**4 965 954**	**100%**

(1) les placements obligataires souscrits par le Groupe sont des placements avec un horizon de gestion court terme et les placements non spécifiés au sens de la classification AMF sont investis en OPCVM obligataires court terme et monétaires.

Une analyse exhaustive des performances des valeurs mobilières de placement cotées est réalisée à chaque arrêté. Le portefeuille de placements ne présente pas, ligne à ligne, d'indication objective de perte de valeur significative au 31 décembre 2019 (comme au 31 décembre 2018).

La trésorerie ainsi que le portefeuille de valeurs mobilières de placement permettent au Groupe de faire face à ses engagements sans risque de liquidité. Le Groupe n'est pas confronté à des restrictions quant à la disponibilité de sa trésorerie et de son portefeuille de valeurs mobilières de placement.

Classement des justes valeurs :

(en milliers d'euros)	31.12.2019		
	Impact en résultat	Impact en capitaux propres	Total
Disponibilités, placements monétaires et dépôts à terme	3 707 939	0	3 707 939
Placements obligataires	646 125	0	646 125
Placements non spécifiés	611 890	0	611 890
Total	**4 965 954**	**0**	**4 965 954**

24.2 Gestion des risques de crédit et de contrepartie

24.2.1 Risque de crédit sur les contreparties bancaires

Le Groupe répartit ses placements et réalise ses opérations de trésorerie et de change avec des organismes financiers reconnus. Le Groupe n'a pas de placement ni de compte auprès d'établissements financiers présentant des risques majeurs de défaut.

24.2.2 Risque de défaillance des clients

Le Groupe limite les risques liés au défaut des contreparties clients en réalisant la majorité de ses ventes au comptant et en faisant garantir par la Bpifrance Assurance Export ou par des sûretés réelles les crédits accordés. La part des créances non couvertes par ces dispositifs fait l'objet d'un suivi individuel régulier et si besoin d'une provision pour dépréciation.

Compte tenu des dispositifs de couverture mis en place et des provisions constituées dans ses comptes, l'exposition résiduelle du Groupe au risque de défaillance d'un client situé dans un pays soumis à des incertitudes est limitée.

Le montant des garanties Bpifrance Assurance Export et des sûretés réelles obtenues et non exercées à la clôture figure dans le tableau des engagements hors bilan (cf. élément 25).

Le risque de fabrication est aussi garanti auprès de la Bpifrance Assurance Export pour les contrats militaires exports significatifs.

24.3 Gestion des risques de marché

24.3.1 Risques de marché

Le Groupe couvre les risques de change et de taux en utilisant des instruments financiers dérivés dont la valeur comptable est présentée ci-dessous :

(en milliers d'euros)	31.12.2019		31.12.2018	
	Actif	Passif	Actif	Passif
Instruments dérivés de change	6 815	77 271	40 407	22 043
Instruments dérivés de taux	0	370	0	4 082
Instruments financiers dérivés	**6 815**	**77 641**	**40 407**	**26 125**
Instruments financiers dérivés nets		**70 826**	**14 282**	

Instruments dérivés de change

Le Groupe est exposé à un risque de change au travers de la Société Mère sur les ventes Falcon qui sont pour la quasi-totalité libellées en dollars US. Ce risque est couvert partiellement en utilisant des contrats de change à terme et des options de change.

Le Groupe couvre ses flux de trésorerie reconnus hautement probables de manière partielle. Il s'assure que les premières rentrées de trésorerie futures seront suffisantes pour exercer les couvertures de change mises en place. Le montant de la couverture peut être ajusté en fonction de l'évolution dans le temps des flux nets attendus.

Les instruments dérivés de change souscrits par le Groupe ne sont pas tous éligibles à la comptabilité de couverture au sens de la norme IFRS 9 « Instruments financiers ». La ventilation des instruments est présentée dans le tableau ci-dessous :

(en milliers d'euros)	Valeur de marché au 31.12.2019	Valeur de marché au 31.12.2018
Instruments éligibles à la comptabilité de couverture	-45 972	27 990
Instruments non éligibles à la comptabilité de couverture	-24 484	-9 626
Instruments financiers dérivés de change	**-70 456**	**18 364**

Le risque de contrepartie sur les instruments dérivés de change (CVA/DVA) est calculé à partir de la méthode dite des add-on forfaitaires et en utilisant les probabilités de défaut historiques par classe de rating communiqué par les agences de notation. Au 31 décembre 2019, ce risque de contrepartie est non significatif.

La ventilation de la juste valeur des instruments financiers dérivés par bande de maturité est la suivante :

(en milliers d'euros)	À moins d'un an	À plus d'un an	Total
Instruments financiers dérivés de change	-39 346	-31 110	**-70 456**

Instruments dérivés de taux

Le Groupe est exposé à la volatilité des taux d'intérêt à travers ses emprunts souscrits à taux variables (cf. élément 11). Ces derniers ont été swappés à taux fixe pour limiter ce risque.

24.3.2 Impacts des instruments dérivés sur les états financiers du Groupe

L'impact en résultat et en capitaux propres sur la période de la variation de juste valeur des instruments de couverture est la suivante :

(en milliers d'euros)	31.12.2018	Impact en capitaux propres (1)	Impact en résultat financier (2)	31.12.2019
Instruments dérivés de change	18 364	-73 962	-14 858	-70 456
Instruments dérivés de taux	-4 082	3 308	404	-370
Instruments financiers dérivés nets	**14 282**	**-70 654**	**-14 454**	**-70 826**

(1) comptabilisation dans la rubrique produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres, part des sociétés intégrées globalement.

(2) variation de juste valeur des instruments de couverture de change non éligibles à la comptabilité de couverture au sens de la norme IFRS 9 « Instruments financiers ».

La variation de juste valeur des instruments dérivés de change s'explique notamment par l'évolution du cours de clôture entre le 31 décembre 2018 (1,1450 $/€) et le 31 décembre 2019 (1,1234 $/€).

24.3.3 Test de sensibilité des instruments dérivés de change

Une analyse de sensibilité a été réalisée afin de déterminer l'impact d'une variation du cours du dollar US par rapport à l'euro de plus ou moins 10 centimes.

Valeur de marché du portefeuille (en milliers d'euros)	**31.12.2019**		**31.12.2018**	
Position nette au bilan	-70 456		18 364	
Cours du dollar à la clôture	1,1234 $/€		1,1450 $/€	
Cours du dollar à la clôture +/- 10 centimes	1,2234 $/€	1,0234 $/€	1,2450 $/€	1,0450 $/€
Variation de la position nette au bilan (1)	+254 977	-293 839	+157 947	-190 721
Impact en résultat	*+107 992*	*-118 129*	*+35 209*	*-44 496*
Impact en capitaux propres	*+146 985*	*-175 710*	*+122 738*	*-146 225*

(1) données calculées à partir des conditions de marché existantes aux dates d'arrêté. Elles ne sont pas représentatives des résultats qui seront constatés lors de la réalisation des couvertures.

24.3.4 Risques liés aux titres Embraer

Au 31 décembre 2019, les titres de la société Embraer sont valorisés 29 076 milliers d'euros (cf. élément 6). Le Groupe est soumis à un risque de change sur sa participation dans Embraer, cotée en réals sur le marché brésilien et à un risque de prix lié à la fluctuation du cours de bourse. Une variation à la hausse ou à la baisse de 10% du cours de change et/ou du cours de l'action n'aurait pas d'incidence significative sur les capitaux propres et le résultat du Groupe.

Élément 25 - Engagements hors bilan

Les engagements hors bilan du Groupe portent essentiellement sur ses activités opérationnelles et se ventilent comme suit :

(en milliers d'euros)	**31.12.2019**	**31.12.2018**
Engagements donnés dans le cadre de contrats commerciaux	11 476 515	12 142 096
Avals et cautions	90 659	46 458
Engagements donnés garantis par des cautions bancaires	1 427 902	1 688 860
Engagements donnés	**12 995 076**	**13 877 414**

(en milliers d'euros)	**31.12.2019**	**31.12.2018**
Chiffre d'affaires restant à comptabiliser au titre des obligations de prestation	17 797 875	19 375 871
Autres engagements reçus dans le cadre de contrats commerciaux	1 633 129	1 633 129
Sûretés réelles	106 725	71 029
Garanties Bpifrance Assurance Export	25 957	62 854
Engagements reçus garantis par des cautions bancaires	24 772	11 684
Engagements reçus	**19 588 458**	**21 154 567**

La répartition du carnet de commandes par échéance est la suivante :

(en milliers d'euros)	**Moins d'un an**	**Entre un et quatre ans**	**A plus de quatre ans**	**Total**
Chiffre d'affaires restant à comptabiliser au titre des obligations de prestation	5 141 851	10 273 692	2 382 332	**17 797 875**

Élément 26 - Actifs et passifs éventuels

Il n'y a pas d'actifs ou passifs éventuels au 31 décembre 2019.

Élément 27 - Transactions avec les parties liées

Les parties liées avec le Groupe sont :

- le Groupe Industriel Marcel Dassault et ses filiales,
- le groupe Thales et ses filiales,
- le Président-Directeur Général et le Directeur Général Délégué de Dassault Aviation,
- les administrateurs de Dassault Aviation.

Termes et conditions des transactions avec les parties liées

Les ventes et achats sont réalisés au prix de marché. Les soldes à la fin de l'exercice ne sont pas garantis et les règlements se font en trésorerie. Il n'y pas eu de garanties fournies ou reçues pour les créances sur les parties liées. Pour l'exercice 2019, le Groupe n'a pas enregistré de provision pour créances douteuses relatives aux montants dus par les parties liées. Cette évaluation est effectuée lors de chaque exercice en examinant la situation financière des parties liées ainsi que le marché dans lequel elles opèrent.

27.1 Détail des transactions

(en milliers d'euros)	2019	2018
Ventes	4 062	5 662
Achats	1 298 868	465 564
Créances clients	783	3 501
Avances et acomptes reçus	2 634	1 834
Dettes fournisseurs	196 388	40 508
Avances et acomptes versés	1 485 785	1 938 151
Dépôts de garantie	33 071	31 879

27.2 Rémunération des dirigeants et avantages assimilés

Les rémunérations et avantages assimilés versés par le Groupe Dassault Aviation aux mandataires sociaux se décomposent comme suit :

(en milliers d'euros)	2019	2018
Rémunérations fixes	2 953	2 865
Jetons de présence	523	580
Avantages en nature	17	17
Attribution d'actions de performance	2 068	1 425
Autres	0	4
Rémunérations des dirigeants et avantages assimilés	**5 561**	**4 891**

Élément 28 – Effectifs moyens

Les effectifs moyens du Groupe sont de 12 101 personnes en 2019. Ils étaient de 11 395 personnes en 2018.

Élément 29 - Honoraires des Commissaires aux Comptes

Les honoraires des Commissaires aux Comptes comptabilisés en charges sur les exercices 2019 et 2018 sont :

(en milliers d'euros)	DELOITTE & ASSOCIÉS		MAZARS	
	2019	2018	2019	2018
Certification des comptes (1)	756	311	539	596
Services autres que la certification des comptes (2)	65	50	113	64
Honoraires des Commissaires aux Comptes	**821**	**361**	**652**	**660**

(1) ces honoraires concernent principalement la revue et la certification des comptes consolidés du Groupe, la certification des comptes statutaires de Dassault Aviation et de ses filiales et le respect des règlementations au plan local.

(2) ces honoraires concernent principalement les prestations relatives aux vérifications de la déclaration de performance extra-financière, l'émission d'attestations, les consultations techniques ainsi que les prestations rendues à l'occasion de cessions ou d'acquisitions d'entités.

Élément 30 - Évènements postérieurs à la clôture

Aucun événement significatif pouvant avoir un impact sur les comptes n'est intervenu entre le 31 décembre 2019 et la date d'arrêté des comptes par le Conseil d'Administration.