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 20/05/2021 sous le numéro de dépôt 35528

DASSAULT AVIATION

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

(Exercice clos le 31 décembre 2020)

PricewaterhouseCoopers Audit
63, rue de Villiers
92208 Neuilly-sur-Seine Cedex

MAZARS
Tour Exaltis - 61, rue Henri Regnault
92075 Paris La Défense

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

(Exercice clos le 31 décembre 2020)

À l'Assemblée générale
DASSAULT AVIATION
9, Rond-Point des Champs-Elysées - Marcel Dassault
75008 PARIS

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 2020, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

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

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

Fondement de l'opinion

Référentiel d'audit

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

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

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le code de commerce et par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes sur la période du 1er janvier 2020 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

La crise mondiale liée à la pandémie de COVID-19 crée des conditions particulières pour la préparation et l'audit des comptes de cet exercice. En effet, cette crise et les mesures exceptionnelles prises dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire induisent de multiples conséquences pour les entreprises, particulièrement sur leur activité et leur financement, ainsi que des incertitudes accrues sur leurs perspectives d'avenir. Certaines de ces mesures, telles que les restrictions de déplacement et le travail à distance, ont également eu une incidence sur l'organisation interne des entreprises et sur les modalités de mise en œuvre des audits.

C'est dans ce contexte complexe et évolutif que, 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 1.3.15, 14, 15 et 25 de l'annexe aux comptes consolidés)* *La norme IFRS 15 impose d'identifier un contrat ainsi que les différentes obligations de performance (ventes d'avions ou de services) 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 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 nouveaux contrats les plus significatifs en contribution au 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 ;*

Risque identifié	***Notre réponse***
Suivi des contrats Défense *(Notes 1.3.11, 1.3.15, 12.2, 14 et 15 de l'annexe aux comptes consolidés)* *Dassault Aviation 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 Défense, ainsi que les éventuelles provisions pour perte à terminaison et provisions pour risques et charges à la date de clôture dépendent de la capacité de l'entité :* • *à mesurer les coûts encourus sur un contrat et,* • *à estimer de manière fiable les coûts restant à engager jusqu'à la fin du contrat.* *Pour l'exercice 2020, le chiffre d'affaires Défense comptabilisé par le Groupe s'élève à 3 263 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 significatif au regard du chiffre d'affaires du Groupe.*	*À partir de discussions avec les Directions Opérationnelles concernées, nous avons pris connaissance des processus de recensement des coûts et d'évaluation des marges à terminaison. Nous avons également testé le fonctionnement des contrôles internes clés que nous avons estimé pertinents pour notre audit.* *Nos travaux ont notamment consisté à :* • *Tester les contrôles relatifs aux prévisions de chiffre d'affaires et de coûts 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'un échantillon de contrats les plus contributeurs au résultat de la période, afin :* – *de confirmer l'exécution des prestations du contrat lorsque le chiffre d'affaires est reconnu à 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 évolué de manière significative 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.*

Risque identifié	***Notre réponse***
Évaluation des provisions pour garantie *(Notes 12.1 et 1.3.11 de l'annexe aux comptes consolidés)* *Dassault Aviation assortit ses livraisons d'aéronefs de garanties contre les défauts matériels ou de logiciels et est soumis à l'obligation de corriger les non-conformités réglementaires identifiées après la livraison des matériels. Ces garanties constituent donc pour le Groupe un engagement dont il convient de provisionner les coûts attendus dès la livraison de l'avion.* *L'estimation des provisions est fondée d'une part, sur les données et coûts observés par modèle d'avion et type d'opérations prises en garantie, et d'autre part sur les coûts estimés, notamment par des devis de spécialistes, de traitement des dysfonctionnements et non-conformités réglementaires. Compte tenu de la flotte en service et de la diversité des coûts potentiellement à encourir, les provisions pour garanties font l'objet de modèles complexes impliquant le jugement de plusieurs Directions Opérationnelles.* *L'évaluation de ces engagements par la Direction a conduit Dassault Aviation à comptabiliser des provisions pour garanties à hauteur de 914 millions d'euros au 31 décembre 2020.* *L'évaluation de ces provisions constitue un point clé de l'audit en raison :* • *du niveau élevé de jugement requis pour leur détermination,* • *de la complexité de leur évaluation,* • *de leur montant significatif,* • *et, par conséquent, du caractère potentiellement significatif de leur incidence sur le résultat et les capitaux propres consolidés si leurs estimations devaient varier.*	*À partir de discussions avec les directions opérationnelles concernées, nous avons pris connaissance des processus de recensement des risques à garantir ainsi que des procédures mises en place pour déterminer les coûts et les autres données servant de base à l'évaluation des provisions pour garantie. Nous avons également testé le fonctionnement des contrôles clés que nous avons estimé pertinents pour notre audit.* *En outre, nos travaux ont consisté à :* • *apprécier la pertinence de la méthodologie de provisionnement retenue par la Direction du Groupe et les jugements exercés par celle-ci,* • *apprécier, notamment par entretiens avec les directions opérationnelles concernées, le caractère raisonnable des principales hypothèses utilisées pour la détermination des provisions pour garantie,* • *tester par sondage les données sources et coûts observés retenus pour l'évaluation des provisions ainsi que l'exactitude des calculs effectués.*

Vérifications spécifiques

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

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

Nous attestons que la déclaration consolidée de performance extra-financière prévue par l'article L.225-102-1 du code de commerce figure dans 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.

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

Format de présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel

Conformément au III de l'article 222-3 du règlement général de l'AMF, la direction de votre société nous a informés de sa décision de reporter l'application du format d'information électronique unique tel que défini par le règlement européen délégué n° 2019/815 du 17 décembre 2018 aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2021. En conséquence, le présent rapport ne comporte pas de conclusion sur le respect de ce format dans la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L.451-1-2 du code monétaire et financier.

Désignation des commissaires aux comptes

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de la société Dassault Aviation par vos assemblées générales du 12 mai 2020 pour le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit et du 19 juin 1990 pour le cabinet Mazars.

Au 31 décembre 2020, le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit était dans la première année de sa mission sans interruption et le cabinet Mazars dans la 31ème année.

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

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

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

d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider la société ou de cesser son activité.

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

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

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

Objectif et démarche d'audit

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

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

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

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

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

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

- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments

collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;

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

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

Rapport au comité d'audit

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

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

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

Fait à Neuilly sur Seine et Paris-La Défense, le 12 mars 2021

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit	MAZARS
Edouard Demarcq	Mathieu MOUGARD

COMPTES CONSOLIDÉS
AU 31 DÉCEMBRE 2020

ACTIF

(en milliers d'euros)	Notes	31.12.2020	31.12.2019
Écarts d'acquisition	2, 3	65 957	77 452
Immobilisations incorporelles	4	56 224	40 931
Immobilisations corporelles	4	1 130 072	819 416
Titres mis en équivalence	5	1 753 928	1 841 218
Autres actifs financiers non courants	6	189 791	207 730
Impôts différés actifs	20	334 762	438 261
Actifs non courants		**3 530 734**	**3 425 008**
Stocks et en-cours	7	3 381 541	3 368 351
Actifs sur contrats	14	10 252	14 788
Créances clients et autres créances	8	1 391 578	1 224 369
Avances et acomptes versés sur commandes	14	1 748 750	2 363 786
Instruments financiers dérivés	24	84 303	6 815
Autres actifs financiers courants	9	868 015	1 433 071
Trésorerie et équivalents de trésorerie	9	2 696 283	3 532 883
Actifs courants		**10 180 722**	**11 944 063**
TOTAL ACTIF		**13 711 456**	**15 369 071**

PASSIF

(en milliers d'euros)	Notes	31.12.2020	31.12.2019
Capital	10	66 790	66 790
Réserves et résultats consolidés		4 580 248	4 379 424
Écarts de conversion		-54 334	34 608
Actions propres	10	-32 753	-34 888
Total attribuable aux propriétaires de la société mère		**4 559 951**	**4 445 934**
Participations ne donnant pas le contrôle		0	151
Capitaux propres		**4 559 951**	**4 446 085**
Emprunts et dettes financières à plus d'un an	11	220 995	216 176
Impôts différés passifs	20	5 440	3 517
Passifs non courants		**226 435**	**219 693**
Passifs sur contrats	14	6 225 243	7 375 703
Dettes fournisseurs et autres dettes	13	922 898	1 075 599
Dettes fiscales et sociales	13	311 246	291 985
Emprunts et dettes financières à moins d'un an	11	49 419	342 042
Provisions pour risques et charges	12	1 412 702	1 540 323
Instruments financiers dérivés	24	3 562	77 641
Passifs courants		**8 925 070**	**10 703 293**
TOTAL PASSIF		**13 711 456**	**15 369 071**

COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)	Notes	2020	2019
Chiffre d'affaires	15	**5 491 592**	**7 370 616**
Autres produits de l'activité	16	79 382	60 164
Variation des stocks de produits en-cours		-237 184	-311 902
Achats consommés		-3 772 749	-4 698 415
Charges de personnel (1)		-1 206 355	-1 302 723
Impôts et taxes		-66 976	-71 887
Dotations aux amortissements	4	-156 880	-142 495
Dotations / reprises nettes aux provisions	12	159 511	-107 421
Autres produits et charges d'exploitation	17	-44 178	315
Résultat opérationnel		**246 163**	**796 252**
Coût de l'endettement financier net		-39 909	-61 288
Autres produits et charges financiers		52 125	-34 337
Résultat financier	19	**12 216**	**-95 625**
Quote-part dans les résultats nets des sociétés mises en équivalence	5	121 282	258 673
Impôts sur les résultats	20	-76 902	-246 578
Résultat net		**302 759**	**712 722**
Part attribuable aux propriétaires de la Société Mère		*302 759*	*712 704*
Part attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle		*0*	*18*
Résultat par action (en euros)	21	**36,4**	**85,7**
Résultat par action dilué (en euros)	21	**36,4**	**85,7**

(1) les charges de personnel comprennent l'intéressement et la participation (-70 822 milliers d'euros en 2020 et -155 581 milliers d'euros en 2019) ainsi que les cotisations versées aux régimes généraux de retraites français, assimilables à des régimes à cotisations définies (-95 952 milliers d'euros en 2020 et -96 432 milliers d'euros en 2019).

ÉTAT DES PRODUITS ET CHARGES COMPTABILISÉS

Année 2020

(en milliers d'euros)	Notes	Sociétés intégrées globalement	Sociétés mises en équivalence	2020
Résultat net		**181 477**	**121 282**	**302 759**
Instruments financiers dérivés (1)	5, 24	104 552	37 106	141 658
Impôts différés	5, 20	-29 178	-11 059	-40 237
Écarts de conversion		-61 625	-27 317	-88 942
Éléments recyclables ultérieurement en résultat		**13 749**	**-1 270**	**12 479**
Autres actifs financiers non courants	6	-19 493	-13 770	-33 263
Écarts actuariels sur engagements de retraites	5, 12	-9 008	-158 417	-167 425
Impôts différés	5, 20	6 417	13 368	19 785
Éléments non recyclables en résultat		**-22 084**	**-158 819**	**-180 903**
Produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres		**-8 335**	**-160 089**	**-168 424**
Produits et charges comptabilisés		**173 142**	**-38 807**	**134 335**
Propriétaires de la Société Mère		*173 142*	*-38 807*	*134 335*
Participations ne donnant pas le contrôle		*0*		*0*

(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 2019

(en milliers d'euros)	Notes	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.

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES

(en milliers d'euros)	Capital	Réserves et résultats consolidés		Écarts de conversion	Actions propres	Total attribuable aux propriétaires de la Société Mère	Participations ne donnant pas le contrôle	Capitaux propres totaux
		Primes, résultats consolidés et autres réserves	Instruments financiers dérivés					
Au 31.12.2018	**66 790**	**4 228 947**	**8 413**	**8 317**	**-36 432**	**4 276 035**	**554**	**4 276 589**
Impact norme IFRS 16		-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		-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**
Résultat net de l'exercice		*302 759*				*302 759*		*302 759*
Produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres		*-180 903*	*101 421*	*-88 942*		*-168 424*		*-168 424*
Produits et charges comptabilisés		121 856	101 421	-88 942		134 335		134 335
Dividendes versés (3)		0				0		0
Paiement en actions (1)		2 568				2 568		2 568
Mouvements sur actions propres (1)		-2 135			2 135	0		0
Autres variations (2)		-22 886				-22 886	-151	-23 037
Au 31.12.2020	**66 790**	**4 531 018**	**49 230**	**-54 334**	**-32 753**	**4 559 951**	**0**	**4 559 951**

(1) cf. note 10.

(2) il s'agit notamment, pour Thales, de l'impact des variations de périmètre, de l'évolution des actions propres, des souscriptions d'actions réservées aux salariés et des paiements en actions. En 2019, les autres variations comprenaient 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) du fait du contexte sanitaire, l'Assemblée Générale du 12 mai a approuvé la proposition du Conseil d'administration du 1er avril 2020 de ne verser aucun dividende au titre des résultats 2019.

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

(en milliers d'euros)	Notes	2020	2019
I - Flux de trésorerie des opérations d'exploitation			
RÉSULTAT NET		302 759	712 722
Annulation des résultats des sociétés mises en équivalence, nets des dividendes reçus	5	-95 833	-140 865
Annulation des résultats sur cessions d'actifs immobilisés	17	24 842	415
Variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés	24	-47 015	14 454
Variation de la juste valeur des autres actifs financiers courants	9	448	-1 311
Charge d'impôt (y compris impôts différés)	20	76 902	246 578
Dotations et reprises aux comptes d'amortissements et de provisions (à l'exclusion de celles liées au besoin en fonds de roulement)	4, 12	41 417	210 198
Autres éléments	10	2 568	2 279
Capacité d'autofinancement avant impôts		**306 088**	**1 044 470**
Impôts versés		**-5 885**	**-248 008**
Variation des stocks et en-cours (valeur nette)	7	-47 616	40 317
Variation des actifs sur contrats	14	4 482	2 179
Variation des créances clients et autres créances (valeur nette)	8	-172 529	-113 912
Variation des avances et acomptes versés	14	614 854	919 089
Variation des passifs sur contrats	14	-1 137 681	-1 831 850
Variation des dettes fournisseurs et autres dettes	13	-147 302	144 585
Variation des dettes fiscales et sociales	13	20 360	-23 103
Augmentation (-) ou diminution (+) du besoin en fonds de roulement		**-865 432**	**-862 695**
Total I		**-565 229**	**-66 233**
II - Flux de trésorerie des opérations d'investissement			
Acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles	4	-470 845	-216 706
Acquisitions des autres actifs financiers non courants	6	-2 455	-6 833
Cessions ou réduction d'actifs immobilisés		1 867	3 826
Trésorerie nette sur acquisitions et cessions de filiales	2	-13 257	-106 201
Total II		**-484 690**	**-325 914**
III - Flux de trésorerie des opérations de financement			
Variation nette, en coût d'acquisition, d'autres actifs financiers courants	9	564 608	1 780 208
Augmentation de capital et primes d'émission		0	0
Augmentation des dettes financières	11	116 546	107 429
Remboursement des dettes financières	11	-430 517	-783 408
Dividendes versés au cours de l'exercice	22	0	-176 238
Total III		**250 637**	**927 991**
IV - Impact des variations de change Total IV		-37 318	6 898
Variation de la trésorerie nette (I+II+III+IV)		**-836 600**	**542 742**
Trésorerie nette à l'ouverture	9	3 532 883	2 990 141
Trésorerie nette à la clôture	9	2 696 283	3 532 883

NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS

Généralités

1 Principes comptables

2 Périmètre de consolidation

2.1 Périmètre au 31 décembre 2020
2.2 Mouvements de périmètre

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 Impôts

20.1 Impôts sur les résultats
20.2 Impôts comptabilisés directement en capitaux propres
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

Note 1 - Principes comptables

1.1. Cadre général

Le 4 mars 2021, le Conseil d'administration a arrêté et autorisé la publication des comptes consolidés de Dassault Aviation au 31 décembre 2020. Ces comptes consolidés seront soumis à l'approbation de l'Assemblée Générale du 11 mai 2021.

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

1.1.1. Impact de la crise sanitaire

L'épidémie de la Covid-19 a déclenché une crise sanitaire et économique majeure, avec de fortes restrictions de voyage, ayant des conséquences sans précédent sur le secteur aéronautique. Toute l'industrie a été sévèrement touchée, désorganisant et fragilisant durablement le secteur.

Des informations complémentaires sur les impacts de la crise sanitaire figurent dans le rapport de gestion du Conseil d'administration.

Le Groupe a retenu une approche ciblée pour présenter les principaux impacts jugés pertinents sur ses états financiers. Une description de ces impacts figure ci-après.

Tests de dépréciation des écarts d'acquisition et des immobilisations

En conséquence de la dégradation de l'environnement économique, le Groupe a réalisé des tests de dépréciation des écarts d'acquisition et des immobilisations corporelles et incorporelles (cf. notes 3 et 4).

Les flux de trésorerie retenus pour chacune des unités génératrices de trésorerie reposent sur les meilleures estimations de la Direction, mises à jour au 31 décembre 2020 pour tenir compte des impacts de la pandémie sur l'activité du Groupe. Les taux d'actualisation ont été mis à jour pour tenir compte du contexte sanitaire.

Ces tests n'ont pas conduit le Groupe à comptabiliser de dépréciation.

Des tests de sensibilité sur les variables clés ont également été réalisés. Une augmentation de 10% du taux d'actualisation, une diminution de 10% du taux de croissance ou une diminution de 1 point de la rentabilité opérationnelle n'entraineraient pas de dépréciation.

Participation dans Thales

La valorisation boursière de Thales excédant la valeur comptable des titres, ces derniers n'ont pas fait l'objet de dépréciation au 31 décembre 2020 (cf. note 5.4).

Titres de participation cotés

La valeur de marché de la participation du Groupe dans Embraer a été impactée par la volatilité des marchés financiers, ce qui a conduit le Groupe à comptabiliser en autres produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres une perte de 19 812 milliers d'euros (cf. note 6).

Stocks et en-cours

Le Groupe a effectué une revue de ses stocks et en-cours (y compris stock d'avions d'occasion). Cette revue n'a pas conduit le Groupe à comptabiliser de dépréciation significative au 31 décembre 2020.

Les coûts de sous-activité induits par la crise sanitaire, notamment les heures non travaillées, ont été exclus de la valorisation des stocks et en-cours. Ces coûts sont la conséquence de la sous-utilisation de l'outil industriel du fait des périodes de fermeture ou de réduction du temps de travail induites par la Covid-19.

Impôts différés actifs

Le Groupe a effectué une revue du caractère recouvrable des impôts différés actifs (déficits reportables et autres différences temporelles). Seuls les actifs d'impôts différés recouvrables sont reconnus au bilan. Ces travaux n'ont pas conduit le Groupe à comptabiliser d'impacts matériels au 31 décembre 2020.

Trésorerie et liquidités

Le Groupe possède une structure financière solide et ne travaille qu'avec des banques de 1ère catégorie.

Le Groupe a remboursé ses derniers emprunts au cours du 1er semestre 2020 et n'en a pas souscrit de nouveaux (le Groupe n'a pas eu recours à des emprunts garantis par l'État, cf. note 11).

Le portefeuille de placements détenu par le Groupe étant principalement constitué de placements monétaires, les états financiers du Groupe ne sont pas impactés significativement par les variations de juste valeur de ces derniers.

Le contexte sanitaire n'a pas d'impact sur le classement de ces placements au bilan : ne figurent en équivalents de trésorerie que les placements dont le classement AMF est « monétaire » (cf. note 24).

Instruments financiers dérivés

La crise sanitaire de la Covid-19 ayant provoqué un ralentissement de l'activité Falcon, le Groupe a revu le caractère hautement probable des flux associés aux instruments financiers éligibles à la comptabilité de couverture.

Ce ralentissement a amené le Groupe à réévaluer les flux commerciaux $ des prochaines années du fait des décalages de commandes / livraisons.

En conséquence, le portefeuille de couvertures de change a été réaménagé. Ce réaménagement n'a pas d'impact matériel sur les comptes du Groupe.

Dépréciation des actifs financiers

Le Groupe a réalisé une revue des dépréciations des créances clients compte tenu des effets potentiels de la pandémie sur le risque de crédit de ses débiteurs.

Le Groupe n'a pas été amené à comptabiliser de pertes de crédit significatives, les créances commerciales militaires étant constituées de clients étatiques et la grande majorité des ventes de Falcon étant réalisée au comptant. Les créances des ventes à crédit sont quant à elles couvertes par des assurances ou des sûretés réelles et le risque résiduel est limité.

1.1.2. Évolution en 2020 du référentiel comptable applicable à Dassault Aviation

Normes, amendements, interprétations dont l'application est devenue obligatoire au 1er janvier 2020

Depuis le 1er janvier 2020, le Groupe applique les normes, amendements et interprétations suivants :

- l'amendement à IFRS 16 sur les allègements de loyers Covid-19,
- 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.

Ces textes n'ont pas d'incidence sur les états financiers consolidés du Groupe.

Par ailleurs, l'analyse par le Groupe des conséquences des décisions de l'IFRS IC du 26 novembre 2019 sur l'appréciation des durées de location dans le cadre de l'application d'IFRS 16 a été finalisée. Les impacts sur les états financiers du Groupe sont non matériels.

Normes, amendements, interprétations dont l'application est obligatoire après le 1er janvier 2020

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

- les amendements à IAS 1 « Présentation des états financiers » : clarifications quant à la classification des passifs comme courants ou non courants,
- les amendements à IFRS 3 « Regroupements d'entreprises »,
- les amendements à IAS 16 « Immobilisations corporelles »,
- les amendements à IAS 37 « Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels »,
- les améliorations annuelles des IFRS 2018-2020.

Ces textes n'ont pas été appliqués par anticipation par le Groupe lorsque cette disposition était offerte. Les impacts de ces textes sur les états financiers du Groupe sont en cours d'évaluation.

1.1.3. Choix comptables clés et estimations de la Direction

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

Ces estimations concernent notamment :

- les résultats sur les contrats en cours,
- la détermination du montant des provisions pour risques et charges et des 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.

1.1.4. Présentation des comptes consolidés

Le bilan consolidé est présenté sous la forme courant/non courant. Le Groupe exerce des activités à cycle d'exploitation long. En conséquence, les actifs/passifs généralement réalisés/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.

1.1.5. Information sectorielle

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

1.2. Principes et méthodes de consolidation

1.2.1. Périmètre et méthodes de consolidation

Sociétés sous contrôle exclusif

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

Sociétés sous influence notable

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

Sociétés sous contrôle conjoint

Les partenariats qualifiés de co-entreprise sont consolidés par mise en équivalence si leur importance relative le justifie.

Seuils de consolidation

Pour l'application du facteur d'importance relative, une société, contrôlée ou dans laquelle le Groupe exerce une influence notable, est incluse dans le périmètre de consolidation si tous les critères suivants sont satisfaits :

- total du bilan supérieur à 2% de celui du Groupe,
- chiffre d'affaires supérieur à 2% de celui du Groupe,
- montant des capitaux propres supérieur à 3% de ceux du Groupe.

Des entités peuvent être consolidées sur décision de gestion quand bien même elles ne remplissent pas les critères définis précédemment. Au 31 décembre 2020, l'ensemble des sociétés non consolidées ne dépasse pas collectivement les seuils décrits ci-dessus.

Élimination des opérations internes au Groupe

Toutes les transactions significatives entre les sociétés consolidées sont éliminées, ainsi que les résultats internes, compris dans l'actif immobilisé, les stocks et en-cours des sociétés consolidées.

1.2.2. Date d'arrêté

Toutes les sociétés consolidées clôturent leur exercice social au 31 décembre.

1.2.3. Conversion des comptes des filiales hors zone euro

La devise d'établissement des comptes consolidés est l'euro.

Les comptes des filiales hors zone euro sont convertis en euros de la manière suivante :

- actifs et passifs au cours de clôture,
- compte de résultat au cours moyen de l'exercice.

L'écart de conversion est inclus dans les capitaux propres et n'affecte pas le résultat.

1.3. Principes d'évaluation

1.3.1. Écarts d'acquisition et regroupements d'entreprises

Les regroupements d'entreprises sont comptabilisés selon la méthode de l'acquisition telle que définie dans la norme IFRS 3. En application de cette méthode, le Groupe comptabilise à la date de prise de contrôle les actifs acquis et passifs repris identifiables à leur juste valeur.

L'écart d'acquisition, reflétant l'écart entre le coût d'acquisition des titres et la quote-part dans l'actif net réévalué, est comptabilisé :

- immédiatement en résultat lorsque celui-ci est négatif,
- à l'actif du bilan lorsque celui-ci est positif :
    - dans la rubrique Écarts d'acquisition si la société acquise est intégrée globalement,
    - dans la rubrique Titres mis en équivalence si la société acquise est mise en équivalence.

L'affectation du prix d'acquisition est finalisée dans un délai maximum d'un an à compter de la date d'acquisition.

Ces écarts d'acquisition ne sont pas amortis mais font, chaque année, l'objet de tests de perte de valeur (cf. 1.3.3 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 aux regroupements (honoraires d'évaluateurs, de conseils…) sont enregistrés en résultat opérationnel dès qu'ils sont encourus.

1.3.2. Immobilisations corporelles et incorporelles

Principes comptables

Les immobilisations incorporelles et corporelles sont comptabilisées à leur coût d'acquisition ou de production, diminué du cumul des amortissements et des pertes de valeur. Chacun des composants identifiés d'une immobilisation fait l'objet d'une comptabilisation et d'amortissements séparés.

Les droits d'utilisation relatifs aux contrats de location tels que définis par la norme IFRS 16 sont comptabilisés au bilan dès l'origine du contrat de location pour la valeur actualisée des paiements futurs. Les contrats entrant dans le champ d'application de la norme IFRS 16 concernent principalement des contrats de location immobilière (terrains et constructions). Les durées retenues correspondent en général à la durée ferme du contrat sauf si une intention de renouveler ou de résilier le contrat est connue. Le Groupe applique les deux exemptions prévues par la norme (contrats de location d'une durée inférieure à 12 mois et contrats de location portant sur des actifs de faible valeur).

L'amortissement est calculé suivant la méthode linéaire. Aucune valeur résiduelle n'est prise en compte, sauf pour les avions.

Les durées d'amortissement retenues sont fonction des durées d'utilité estimées des actifs. Ces dernières sont revues à chaque clôture pour les actifs immobilisés significatifs.

Dans le cadre de l'application de la norme IAS 38 « Immobilisations incorporelles » sur les coûts de développement, le Groupe détermine la part du développement de ses programmes qui répond aux critères de capitalisation. Les frais de développement sont activés s'ils satisfont à l'ensemble des trois critères déterminants pour le Groupe :

- le critère technique est satisfait lorsque le délai de validation des résultats après le premier vol est écoulé sans que le projet n'ait été remis en cause,
- le critère économique est validé par les prises de commandes ou options obtenues le jour où le critère technique est réputé satisfait,
- le critère de fiabilité de l'information financière est satisfait sur les programmes importants car le système d'information permet de distinguer les phases de recherche et de développement. Si la distinction ne peut être faite, comme c'est le cas sur des petits développements (par exemple : modification, amélioration,...), les frais de développement ne sont pas capitalisés.

L'immobilisation devra dégager de façon probable des avantages économiques futurs clairement identifiables et attribuables à un produit spécifique.

Les coûts de développement immobilisés sont valorisés au coût de production. Leur amortissement est fonction du nombre d'avions livrés dans l'année, rapporté à une estimation du nombre d'avions à livrer au titre du programme.

Durées d'utilité

Les durées d'utilité initiales s'établissent comme suit :

Logiciels	3-4 ans
Frais de développement	fonction du nombre d'unités à produire
Bâtiments industriels	20-25 ans
Immeubles de bureau	20-25 ans
Agencements et aménagements	7-15 ans
Installations techniques, matériel et outillage	3-10 ans
Avions	4-15 ans
Matériel roulant	4 ans
Autres immobilisations corporelles	3-10 ans
Biens d'occasion	au cas par cas
Droits d'utilisation	fonction de la durée de chacun des contrats de location

La durée d'utilité initiale d'un bien est prolongée ou réduite si les conditions d'utilisation le justifient.

Décomptabilisation

Tout gain ou perte constaté lors de la décomptabilisation d'un actif (différence entre le produit net de cession et la valeur nette comptable) est inclus dans le compte de résultat l'année de sa sortie.

1.3.3. Perte de valeur et valeur recouvrable des actifs corporels, incorporels et 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. Les taux d'actualisation sont revus chaque année. Au 31 décembre 2020, le taux d'actualisation après impôts Groupe est de 8,7% (6,7% au 31.12.2019). 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.

1.3.4. Titres mis en équivalence

Les titres mis en équivalence font l'objet d'un test de dépréciation dès lors qu'il existe des indications objectives de perte de valeur durable.

Une dépréciation est comptabilisée si la valeur recouvrable devient inférieure à la valeur comptable, la valeur recouvrable étant la valeur la plus élevée entre la valeur d'utilité, telle que définie au paragraphe 1.3.3 et la juste valeur nette des coûts de transaction.

Concernant la participation détenue dans Thales, lorsqu'un test de dépréciation est effectué, les hypothèses opérationnelles et financières utilisées proviennent directement de la Direction de Thales.

La dépréciation peut être reprise si la valeur recouvrable excède à nouveau la valeur comptable.

1.3.5. Autres actifs financiers non courants

Titres non cotés et actions Embraer

Ces titres sont comptabilisés à leur juste valeur.

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 à être comptabilisés en résultat.

Autres actifs financiers non courants

Ils se composent principalement de dépôts de garantie, de prêts accordés aux participations et de prêts accordés au personnel dans le cadre du prêt logement. Les prêts sont comptabilisés au coût amorti (coût historique diminué des remboursements). Les autres actifs sont comptabilisés à leur valeur historique.

Les autres actifs financiers non courants comprennent également la participation de Dassault Aviation dans le fonds d'investissement aéronautique, valorisée à la juste valeur via le résultat.

1.3.6. Stocks et en-cours

Les articles entrant en stock de matières premières, produits intermédiaires ou produits finis sont évalués au coût d'acquisition pour les articles achetés et au coût de production pour les articles fabriqués. Les sorties de stocks sont valorisées au prix moyen pondéré, à l'exception des avions d'occasion qui sont sortis à leur coût d'acquisition. Les en-cours sont évalués en coût de production.

Les stocks et en-cours sont dépréciés si leur valeur nette de réalisation est inférieure à leur valeur constatée dans les comptes.

La valeur nette de réalisation correspond au prix de vente estimé dans le cours normal de l'activité, diminué des coûts estimés pour l'achèvement et la réalisation de la vente. Elle prend en compte l'obsolescence technique ou commerciale des articles et les risques liés à leur faible rotation.

1.3.7. 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.

1.3.8. 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.

1.3.9. 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.

1.3.10. Actions propres

Actions propres

Les actions propres sont inscrites pour leur coût d’acquisition en diminution des capitaux propres. Les résultats de cession de ces titres sont imputés directement dans les capitaux propres et ne contribuent pas au résultat de l’exercice.

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.

1.3.11. Provisions pour risques et charges

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 ».

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.

1.3.12. Dettes et emprunts

Les dettes et emprunts en devises, convertis par chaque filiale au taux du jour dans sa monnaie locale, sont réévalués à chaque arrêté sur la base du cours de clôture. L'écart de réévaluation constaté est enregistré en résultat opérationnel.

Les emprunts contractés par le Groupe sont initialement comptabilisés pour le montant reçu, net des frais de transaction, puis par la suite au coût amorti, calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif.

Les dettes locatives relatives aux contrats de location tels que définis par la norme IFRS 16 sont comptabilisées au bilan dès l'origine du contrat de location pour la valeur actualisée des paiements futurs.

1.3.13. Actualisation des créances, dettes et provisions

Les créances et dettes sont comptabilisées pour leur montant actualisé lorsque leur échéance de règlement est supérieure à un an et que les effets de l'actualisation sont significatifs.

La provision relative au coût des départs à la retraite et prestations assimilées est actualisée suivant la norme IAS 19 « Avantages du personnel » et les dettes de location sont actualisées suivant la norme IFRS 16 « Contrats de location ».

Les autres provisions sont évaluées, de fait, en valeur actuelle.

Conformément aux prescriptions des normes IFRS, les actifs et passifs d'impôts différés ne sont pas actualisés.

1.3.14. Instruments financiers dérivés

Instruments financiers dérivés souscrits par le Groupe

Le Groupe utilise des dérivés pour couvrir son exposition aux risques de variation des cours de change 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 avaient été mis en place pour couvrir ces risques.

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.

1.3.15. Chiffre d'affaires et résultats

Reconnaissance du chiffre d'affaires et du résultat opérationnel

Les résultats à terminaison sont déterminés à partir des estimations de chiffre d'affaires et des coûts à terminaison (prenant en compte les prévisions des Directions de Programmes) qui sont revus au fur et à mesure de l'avancement du contrat et tiennent compte des derniers éléments connus à la date d'arrêté. Les éventuelles pertes à terminaison sont comptabilisées dès qu'elles sont connues.

Vente de biens

Le chiffre d'affaires et le résultat sont comptabilisés à l'avancement du coût de revient si le transfert du contrôle des biens est progressif et à un instant donné dans le cas contraire.

Pour la grande majorité des contrats, les critères de la norme IFRS 15 pour une comptabilisation du chiffre d'affaires à l'avancement ne sont pas satisfaits, notamment pour les ventes de Rafale et 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 ».

Vente de services

Le chiffre d'affaires relatif aux prestations de services est reconnu à l'avancement du coût de revient, lorsque les critères de la norme IFRS 15 sont satisfaits, comme c'est le cas pour les contrats de maintenance. La méthode d'avancement retenue par le Groupe est la méthode de l'avancement des dépenses : le chiffre d'affaires est reconnu sur la base des coûts encourus à date rapportés à l'ensemble des coûts attendus à terminaison.

Les prestations de service pour lesquelles les critères de la norme IFRS 15 ne sont pas satisfaits, comme c'est le cas pour certains contrats de développement, sont comptabilisées à l'issue de la prestation.

Agent / principal

Les contrats impliquant des commettants et pour lesquels Dassault Aviation est seul signataire font l'objet d'une analyse afin de déterminer la qualité d'agent ou de principal de la Société. Si l'analyse conduit à qualifier la Société d'agent, seule la quote-part du chiffre d'affaires revenant à cette dernière est comptabilisée. Dans le cas contraire, la totalité du chiffre d'affaires et des charges correspondantes (y compris la part des commettants) est comptabilisée.

Subventions reçues de l'État

Les Crédits d'Impôt Recherche sont inclus dans le résultat opérationnel, dans le poste « autres produits de l'activité » lorsque leur obtention ne dépend pas de la réalisation d'un bénéfice fiscal.

Les allocations reçues dans le cadre des dispositifs d'activité partielle sont également classées en « autres produits de l'activité ».

Résultat financier

Le résultat financier est principalement constitué :

- des produits financiers liés à la trésorerie, aux équivalents de trésorerie et autres actifs financiers courants,
- des charges financières liées aux emprunts contractés par le Groupe et aux comptes courants de participation du personnel,
- de la composante de financement dès lors qu'il y a, pour un contrat donné, un décalage significatif entre le moment où sont perçus les encaissements et le moment où est reconnu le chiffre d'affaires,
- des charges d'intérêts liées aux obligations locatives en application de la norme IFRS 16,
- des dividendes perçus des sociétés non consolidées, comptabilisés lorsque le Groupe est en droit d'en percevoir le paiement,
- des produits financiers perçus au titre des 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.

1.3.16. Imposition différée

Les impôts différés liés aux différences temporelles sont calculés par société.

Dans le cadre des règles définies par la norme IAS 12 « Impôts », les actifs d'impôts ne sont constatés, société par société, que lorsque les bénéfices futurs estimés sont suffisants pour couvrir ces actifs et que leur échéance n'est pas supérieure à dix ans.

Les actifs et passifs d'impôts différés sont évalués aux taux d'impôts dont l'application est attendue sur l'exercice au cours duquel l'actif sera réalisé ou le passif réglé, sur la base des taux d'impôts locaux (et réglementations fiscales) qui ont été adoptés à la date de clôture.

Les impôts relatifs aux éléments reconnus directement en capitaux propres sont comptabilisés en capitaux propres.

Les impôts différés actifs et passifs sont, pour la présentation au bilan, compensés par société.

Note 2 - Périmètre de consolidation

2.1. Périmètre au 31 décembre 2020

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)
		31.12.2020	31.12.2019	
Dassault Aviation (3)	**France**	**Consolidante**	**Consolidante**	
Dassault Aviation Business Services	**Suisse**	**100**	**100**	**IG**
Dassault Falcon Jet	**États-Unis**	**100**	**100**	**IG**
- Dassault Falcon Jet Wilmington	États-Unis	100	100	IG
- Dassault Aircraft Services	États-Unis	100	100	IG
- Dassault Falcon Jet Leasing	États-Unis	100	100	IG
- Aero Precision	États-Unis	50	50	MEQ
- Midway	États-Unis	100	100	IG
- Dassault Falcon Jet Do Brazil	Brésil	100	100	IG
Dassault Falcon Service	**France**	**100**	**100**	**IG**
- Falcon Training Center	France	50	50	MEQ
ExecuJet				
- ExecuJet MRO Services Australia	Australie	100	100	IG
- ExecuJet MRO Services New Zealand	Nouvelle Zélande	100	100	IG
- ExecuJet MRO Services Belgium	Belgique	100	100	IG
- ExecuJet Services Malaysia	Malaisie	100	100	IG
- ExecuJet MRO Services	Afrique du Sud	100	100	IG
- ExecuJet MRO Services Middle East	Émirats Arabes Unis	100	-	IG
Sogitec Industries	**France**	**100**	**100**	**IG**
TAG Maintenance Services	**Suisse**	**100**	**100**	**IG**
- TAG Maintenance Services Le Bourget	France	100	100	IG
- TAG Maintenance Services Farnborough	Angleterre	100	100	IG
- TAG Maintenance Services Portugal	Portugal	100	100	IG
Thales	**France**	**25**	**25**	**MEQ**

(1) les pourcentages d'intérêts des capitaux propres sont identiques aux pourcentages de contrôle pour toutes les sociétés du groupe à l'exception de Thales, dont le Groupe détient 24,62% du capital, 24,68% des droits à intérêts et 29,79% des droits de vote au 31 décembre 2020.

(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

Dassault Aviation a fait l'acquisition en 2019 des activités de maintenance de trois réseaux de sociétés de maintenance aéronautique :

- ExecuJet, présent en Europe, au Moyen-Orient, en Afrique, en Asie et en Australie,
- TAG Maintenance Services, présent en France, au Portugal, au Royaume-Uni et en Suisse,
- Dassault Aviation Business Services (ex RUAG), présent en Suisse, également opérateur de services aéroportuaires.

Le 23 janvier 2020, Dassault Aviation a finalisé l'acquisition, dans le réseau de maintenance ExecuJet, de la société ExecuJet MRO Services Middle East (Émirats Arabes Unis).

Ces sociétés sont consolidées par intégration globale. Les impacts de ces acquisitions sur les états financiers du Groupe ne sont pas matériels.

Note 3 - Écarts d'acquisition

Les écarts d'acquisition s'élèvent à 65 957 milliers d'euros au 31 décembre 2020 :

(en milliers d'euros)	**31.12.2020**	**31.12.2019**
Dassault Aviation Business Services	6 625	9 640
Dassault Falcon Service	3 702	3 702
Dassault Falcon Jet	5 887	5 887
ExecuJet	34 914	26 683
Sogitec	4 777	4 777
TAG Maintenance Services	10 052	26 763
Écarts d'acquisition	**65 957**	**77 452**

Les travaux sur l'allocation du prix d'acquisition (PPA) de Dassault Aviation Business Services, de TAG Maintenance Services et d'ExecuJet MRO Services Middle East ont été finalisés en 2020. Ces travaux ont conduit le Groupe à reconnaître des actifs incorporels à hauteur de 9 629 milliers d'euros (relation clientèle et marque), à réévaluer les actifs corporels (constructions) pour 18 961 milliers d'euros et à reconnaître des impôts différés passifs pour 6 345 milliers d'euros.

Les tests effectués au titre de la norme IAS 36 « Dépréciation des actifs immobilisés » (cf. note 1 « Impact de la crise sanitaire ») n'indiquant pas de perte de valeur, aucune provision pour dépréciation des écarts d'acquisition n'a été constatée.

Une augmentation de 10% du taux d'actualisation, une diminution de 10% du taux de croissance ou une diminution de 1 point de la rentabilité opérationnelle n'entraineraient pas de dépréciation.

Conformément aux normes IFRS, l'écart d'acquisition relatif à Thales, consolidé par mise en équivalence, est inclus dans la rubrique « Titres mis en équivalence » (cf. note 5).

Note 4 - Immobilisations incorporelles et corporelles

4.1. Répartition géographique

(en milliers d'euros)	31.12.2020	31.12.2019
Valeur nette		
France	912 789	578 309
États-Unis	186 261	210 185
Autres	87 246	71 853
Total	**1 186 296**	**860 347**
dont immobilisations incorporelles	56 224	40 931
dont immobilisations corporelles	1 130 072	819 416

4.2. Immobilisations incorporelles

4.2.1. Évolution des immobilisations incorporelles nettes

(en milliers d'euros)	Actifs incorporels acquis (PPA)	Autres immobilisations incorporelles	**Total**
Valeur nette au 31 décembre 2019	**4 209**	**36 722**	**40 931**
Mouvements de périmètre	0	11	11
Acquisitions / augmentations	9 629	12 518	22 147
Cessions / diminutions	0	-20	-20
Dotations aux amortissements	-3 057	-10 194	-13 251
Écarts de conversion	-29	26	-3
Autres	0	6 409	6 409
Valeur nette au 31 décembre 2020	**10 752**	**45 472**	**56 224**

4.2.2. Détail par nature

(en milliers d'euros)	31.12.2020			31.12.2019
	Brut	Amortissements	**Net**	**Net**
Actifs incorporels acquis (PPA) (1)	14 596	-3 844	10 752	4 209
Coûts de développement (2)	162 925	-156 159	6 766	8 327
Logiciels, brevets, licences et valeurs similaires	185 269	-161 394	23 875	19 745
Immobilisations en-cours, avances et acomptes	14 831	0	14 831	8 650
Immobilisations incorporelles	**377 621**	**-321 397**	**56 224**	**40 931**

(1) cf. note 3.

(2) cf. § 1.3.2 des principes comptables.

4.3. Immobilisations corporelles

4.3.1. Évolution des immobilisations corporelles nettes

(en milliers d'euros)	Droits d'utilisation (1)	Autres immobilisations corporelles	**Total**
Valeur nette au 31 décembre 2019	**167 738**	**651 678**	**819 416**
Mouvements de périmètre	2 464	771	3 235
Acquisitions / augmentations (2)	27 039	477 288	504 327
Cessions / diminutions	-16	-25 387	-25 403
Dotations aux amortissements	-57 965	-85 664	-143 629
Dotations / reprises aux provisions pour dépréciation	0	-3 272	-3 272
Écarts de conversion	-2 837	-13 799	-16 636
Autres	0	-7 966	-7 966
Valeur nette au 31 décembre 2020	**136 423**	**993 649**	**1 130 072**

(1) contrats de location immobilière essentiellement (terrains et constructions).

(2) comprend l'acquisition de terrains et de bâtiments, jusqu'à présent loués, pour un montant de 263 millions d'euros.

4.3.2. Détail par nature

(en milliers d'euros)	**31.12.2020**				**31.12.2019**
	Brut	Amortissements	Dépréciation (1)	**Net**	**Net**
Droits d'utilisation	372 243	-235 820	0	136 423	167 738
Terrains	136 570	-6 881	0	129 689	32 558
Constructions	874 323	-375 630	0	498 693	274 535
Installations techniques	690 094	-559 456	0	130 638	128 449
Autres immobilisations corporelles	209 673	-127 222	-17 170	65 281	104 862
Immobilisations en-cours, avances et acomptes	169 348	0	0	169 348	111 274
Immobilisations corporelles	**2 452 251**	**-1 305 009**	**-17 170**	**1 130 072**	**819 416**

(1) tests de dépréciation des immobilisations corporelles (cf. § 1.3.3 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 2020,
- la provision pour dépréciation des avions d'affaires d'occasion immobilisés a été révisée à 17 170 milliers d'euros au 31 décembre 2020 contre 14 720 milliers d'euros au 31 décembre 2019.

Note 5 - Titres mis en équivalence

5.1. Part du Groupe dans la situation nette et le résultat des sociétés mises en équivalence

Au 31 décembre 2020, Dassault Aviation détient 24,68% des droits à intérêts du Groupe Thales, contre 24,69% au 31 décembre 2019. 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	
	31.12.2020	**31.12.2019**	**2020**	**2019**
Thales (1)	1 731 178	1 816 825	116 451	253 314
Autres	22 750	24 393	4 831	5 359
Total	**1 753 928**	**1 841 218**	**121 282**	**258 673**

(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 en note 5.3.

5.2. Évolution des titres mis en équivalence

(en milliers d'euros)	**2020**	**2019**
Au 1er janvier	**1 841 218**	**1 924 093**
1ère application d'IFRS 16	0	1 408
Quote-part du résultat des sociétés mises en équivalence	121 282	258 673
Élimination des dividendes versés (1)	-25 449	-117 808
Produits et charges comptabilisés directement dans les capitaux propres		
- Actifs financiers à la juste valeur	-13 770	-3 062
- Instruments financiers dérivés (2)	37 106	-17 271
- Écarts actuariels sur engagements de retraite	-158 417	-129 525
- Impôts différés	2 309	20 074
- Écarts de conversion	-27 317	11 347
Part des sociétés mises en équivalence dans les autres produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres	-160 089	-118 437
Autres mouvements (3)	-23 034	-106 711
Au 31 décembre	**1 753 928**	**1 841 218**

(1) en 2020, le Groupe a perçu 21 013 milliers d'euros d'acompte sur les dividendes 2020 (Thales n'a pas versé en 2020 le solde du dividende au titre de l'exercice 2019). En 2019, Thales avait versé au Groupe 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.

(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'impact des variations de périmètre, de l'évolution des actions propres, des souscriptions d'actions réservées aux salariés et des paiements en actions. En 2019, les autres mouvements comprenaient 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)	**2020**	**2019**
Actifs non courants	14 381 300	15 344 700
Actifs courants (1)	17 426 500	15 878 700
Capitaux propres attribuables aux propriétaires de la Société Mère	5 114 900	5 449 200
Participations ne donnant pas le contrôle	195 000	232 900
Passifs non courants (2)	9 322 200	8 049 400
Passifs courants (3)	17 175 700	17 491 900
Total Bilan	31 807 800	31 223 400
Chiffre d'affaires	16 988 900	18 401 000
Résultat net attribuable aux propriétaires de la Société Mère (4)	483 400	1 121 900
Autres éléments du résultat global, nets d'impôts attribuables aux actionnaires de la Société Mère	-640 900	-483 300
Résultat global attribuable aux actionnaires de la Société Mère	-157 500	638 600

(1) dont trésorerie et équivalents de trésorerie : 5 003 900 milliers d'euros en 2020 (2 931 400 milliers d'euros en 2019).

(2) dont passifs financiers non courants : 5 223 200 milliers d'euros en 2020 (4 320 900 milliers d'euros en 2019).

(3) dont passifs financiers courants : 2 522 700 milliers d'euros en 2020 (2 118 800 milliers d'euros en 2019).

(4) dont dotations aux amortissements : -1 178 000 milliers d'euros en 2020 (-1 112 500 milliers d'euros en 2019),

dont intérêts financiers relatifs à la dette brute : -67 300 milliers d'euros en 2020 (-62 900 milliers d'euros en 2019),

dont produits financiers relatifs à la trésorerie et équivalents de trésorerie : 7 600 milliers d'euros en 2020 (19 600 milliers d'euros en 2019),

dont impôt sur les bénéfices : -90 300 milliers d'euros en 2020 (-301 000 milliers d'euros en 2019).

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)	**2020**	**2019**
Résultat Thales (100%)	**483 400**	**1 121 900**
Résultat Thales - Quote-part de Dassault Aviation	**119 303**	**276 997**
Amortissement de l'allocation du prix d'acquisition, net d'impôts (1)	-2 852	-22 228
Autres retraitements de consolidation	0	-1 455
Résultat mis en équivalence par Dassault Aviation	**116 451**	**253 314**

(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 2019.

5.4. Indice de perte de valeur

Sur la base du cours de Bourse de l'action Thales au 31 décembre 2020, soit 74,90 euros par action, la participation de Dassault Aviation dans Thales est valorisée à 3 935 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 2020.

Note 6 - Autres actifs financiers non courants

(en milliers d'euros)	31.12.2019	Acquisitions Augmentation	Cessions Diminution	Variation de juste valeur	Autres	31.12.2020
Titres non cotés (1)	120 075	0	-3 120	2 410	20	119 385
Actions Embraer (1)	29 076	0	0	-19 812	0	9 264
Autres actifs financiers (2)	58 579	2 455	-257	0	365	61 142
Créances rattachées à des participations	*20 885*	*553*	*0*	*0*	*0*	*21 438*
Dépôts de garantie	*35 801*	*1 150*	*-51*	*0*	*365*	*37 265*
Autres	*1 893*	*752*	*-206*	*0*	*0*	*2 439*
Autres actifs financiers non courants	**207 730**	**2 455**	**-3 377**	**-17 402**	**385**	**189 791**

(1) les titres de participation non consolidés, non cotés, et les actions Embraer sont évalués à la juste valeur en contrepartie des autres produits et charges comptabilisés en capitaux propres, non recyclables en résultat. L'analyse des risques relatifs à l'ensemble des autres actifs financiers non courants du Groupe est décrite en note 24.

(2) dont à plus d'un an : 38 835 milliers d'euros.

Les coûts historiques des actifs non courants et les plus-values latentes associées sont présentés ci-après :

(en milliers d'euros)	31.12.2020			31.12.2019		
	Valeur au coût historique	Plus ou moins-value	**Valeur à l'actif consolidé**	Valeur au coût historique	Plus ou moins-value	**Valeur à l'actif consolidé**
Titres non cotés	86 546	32 839	119 385	89 646	30 429	120 075
Actions Embraer	32 120	-22 856	9 264	32 120	-3 044	29 076
Autres actifs financiers	61 142	0	61 142	58 579	0	58 579
Autres actifs financiers non courants	179 808	9 983	**189 791**	180 345	27 385	**207 730**

Note 7 - Stocks et en-cours

(en milliers d'euros)	31.12.2020			31.12.2019
	Brut	**Dépréciation**	**Net**	**Net**
Matières premières	240 473	-81 481	158 992	115 220
En-cours de production	2 271 854	-16 948	2 254 906	2 519 099
Produits intermédiaires et finis	1 256 053	-288 410	967 643	734 032
Stocks et en-cours	**3 768 380**	**-386 839**	**3 381 541**	**3 368 351**

La hausse des stocks et en-cours Défense France a été compensée par la baisse des stocks et en-cours Défense Export consécutive à la livraison des prestations réalisées dans le cadre de l'exécution des contrats Rafale Export et par la baisse des stocks de Falcon d'occasion.

Note 8 - Créances clients et autres créances

8.1. Détail

(en milliers d'euros)	31.12.2020			31.12.2019
	Brut	Dépréciation	Net	Net
Clients et comptes rattachés (1)	794 780	-77 531	717 249	662 219
Créances d'impôts courants sur les sociétés	89 854	0	89 854	56 133
Autres créances	365 012	0	365 012	247 856
Comptes de régularisation	219 463	0	219 463	258 161
Créances clients et autres créances	**1 469 109**	**-77 531**	**1 391 578**	**1 224 369**

(1) cf. note 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 en note 24.2. Les effets de la pandémie sur le risque de crédit des débiteurs ne sont pas matériels (cf. note 1 « Impact de la crise sanitaire »).

8.2. Échéancier

(en milliers d'euros)	31.12.2020			31.12.2019		
	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)	794 780	656 548	138 232	743 477	570 497	172 980
Créances d'impôts courants sur les sociétés	89 854	89 854	0	56 133	56 133	0
Autres créances	365 012	345 985	19 027	247 856	203 565	44 291
Comptes de régularisation	219 463	163 126	56 337	258 161	99 431	158 730
Créances clients et autres créances	**1 469 109**	**1 255 513**	**213 596**	**1 305 627**	**929 626**	**376 001**

(1) cf. note 8.3 pour les créances relatives aux contrats de location-financement.

8.3. Créances relatives aux contrats de location-financement

(en milliers d'euros)	31.12.2020	31.12.2019
Créances sur loyers minimums à percevoir	121 021	178 421
Produits financiers non acquis	-12 464	-17 255
Provision pour dépréciation	-734	-13 973
Créances relatives aux contrats de location-financement	**107 823**	**147 193**

La part à moins d'un an des créances sur loyers à percevoir est de 15 339 milliers d'euros au 31 décembre 2020.

Note 9 - Trésorerie

9.1. Trésorerie nette

(en milliers d'euros)	31.12.2020	31.12.2019
Équivalents de trésorerie (1)	1 696 105	2 617 278
Disponibilités	1 000 178	915 605
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**2 696 283**	**3 532 883**
Concours bancaires courants	0	0
Trésorerie nette au tableau des flux de trésorerie	**2 696 283**	**3 532 883**

(1) principalement dépôts à terme et valeurs mobilières de placement équivalents de trésorerie. L'analyse des risques correspondante est décrite en note 24.1.

9.2. Trésorerie disponible

Le Groupe utilise un indicateur alternatif de performance appelé « Trésorerie disponible » qui reflète le montant des liquidités totales dont dispose le Groupe, déduction faite des dettes financières à l'exception des dettes de location comptabilisées suite à l'application de la norme IFRS 16. Il est calculé comme suit :

(en milliers d'euros)	31.12.2020	31.12.2019
Autres actifs financiers courants (en valeur de marché) (1)	868 015	1 433 071
Trésorerie et équivalents de trésorerie (en valeur de marché)	2 696 283	3 532 883
Sous-total	**3 564 298**	**4 965 954**
Emprunts et dettes financières, hors dettes de location (2)	-122 973	-380 534
Trésorerie disponible	**3 441 325**	**4 585 420**

(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. détail des dettes financières en note 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 2020 (comme au 31 décembre 2019). L'analyse des risques correspondante est décrite en note 24.

Note 10 - Capitaux propres

10.1. Capital social

Le capital social s'élève à 66 790 milliers d'euros et se compose de 8 348 703 actions ordinaires de 8 euros chacune au 31 décembre 2020, comme au 31 décembre 2019. La répartition du capital au 31 décembre 2020 est la suivante :

	Actions	% Capital	% Droits de vote
GIMD (1)	5 196 076	62,3%	76,9%
Flottant	2 291 677	27,4%	17,0%
Airbus SE	827 529	9,9%	6,1%
Dassault Aviation (actions propres)	33 421	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)	2020	2019
Actions propres au 1er janvier	**35 600**	**37 175**
Paiement en actions (cf. note 10.3)	-2 179	-1 575
Actions propres au 31 décembre	**33 421**	**35 600**

L'impact des actions propres sur les comptes consolidés du Groupe est détaillé au sein du tableau de variation des capitaux propres.

Les 33 421 actions propres détenues au 31 décembre 2020 sont affectées à d'éventuelles attributions d'actions de performance et à un éventuel contrat de liquidité permettant d'assurer l'animation du marché.

10.3. Paiement en actions

Le Groupe attribue aux dirigeants mandataires sociaux des actions de performance. Les caractéristiques de ces plans d'attribution sont décrites dans le rapport de gestion du Conseil d'administration.

Date de décision d'attribution	Période d'acquisition	Nombre d'actions attribuées	Cours de l'action à la date d'attribution	Nombre d'actions livrées en 2020	Nombre d'actions annulées (1)	Solde d'actions de performance au 31.12.2020
27.02.2019	du 27.02.2019 au 26.02.2020	2 025	1 400 €	2 179	0	0
26.02.2020	du 26.02.2020 au 25.02.2021	2 250	1 076 €	0	0	2 250

(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 2019

Une charge de 1 648 milliers d'euros a été comptabilisée en 2020 au titre de ce plan, dont la juste valeur s'élève à 2 706 milliers d'euros (valeur moyenne de 1 242 euros par action).

Plan 2020

Une charge de 920 milliers d'euros a été comptabilisée en 2020 au titre de ce plan, dont la juste valeur s'élève à 2 171 milliers d'euros (valeur moyenne de 965 euros par action).

Note 11 - Emprunts et dettes financières

(en milliers d'euros)	Emprunts auprès des établissements de crédit	Dettes de location	Emprunts et dettes financières diverses (1)	**Emprunts et dettes financières**
Au 31 décembre 2019	**267 394**	**177 684**	**113 140**	**558 218**
Mouvement de périmètre	0	2 464	0	2 464
Augmentation	467	27 039	116 079	143 585
Diminution	-267 632	-56 192	-106 709	-430 533
Autres	234	-3 554	0	-3 320
Au 31 décembre 2020	**463**	**147 441**	**122 510**	**270 414**

(1) les dettes financières diverses comprennent essentiellement la participation des salariés en compte courant bloqué. La participation des salariés correspond à un « autre avantage à long terme » et devrait être évaluée et actualisée selon les principes d'IAS 19 révisée. Cependant au regard des faibles écarts historiques entre taux de rémunération et taux d'actualisation, le Groupe considère que la méthode d'évaluation au coût amorti constitue une approximation satisfaisante de la dette de participation.

Par échéance la répartition des dettes financières est la suivante :

(en milliers d'euros)	**Total au 31.12.2020**	**Part à moins d'un an**	**Part à plus d'un an**		
			Total	*> à 1 an et < à 5 ans*	*> à 5 ans*
Emprunts auprès des établissements de crédit	463	463	0	*0*	*0*
Dettes de location	147 441	27 913	119 528	*55 255*	*64 273*
Emprunts et dettes financières diverses	122 510	21 043	101 467	*101 467*	*0*
Emprunts et dettes financières	**270 414**	**49 419**	**220 995**	*156 722*	*64 273*

(en milliers d'euros)	**Total au 31.12.2019**	**Part à moins d'un an**	**Part à plus d'un an**		
			Total	*> à 1 an et < à 5 ans*	*> à 5 ans*
Emprunts auprès des établissements de crédit	267 394	267 394	0	*0*	*0*
Dettes de location	177 684	54 825	122 859	*67 724*	*55 135*
Emprunts et 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*

La variation des emprunts et dettes financières entre 2019 et 2020 se décompose comme suit :

(en milliers d'euros)	**31.12.2019**	Flux de trésorerie	Dettes de location (1)	Autres mouvements	**31.12.2020**
Emprunts auprès des établissements de crédit	267 394	-267 165	0	234	463
Dettes de location	177 684	-56 176	27 039	-1 106	147 441
Emprunts et dettes financières diverses	113 140	9 370	0	0	122 510
Emprunts et dettes financières	**558 218**	**-313 971**	**27 039**	**-872**	**270 414**

(1) dettes des nouveaux contrats de location portés au bilan sur la période, sans impact sur la trésorerie.

Note 12 - Provisions

12.1. Provisions pour risques et charges et pour dépréciation

(en milliers d'euros)	31.12.2019	Dotations	Reprises	Autres (1)	31.12.2020
Provisions pour risques et charges					
Opérationnels	1 540 323	187 694	-306 429	-8 886	1 412 702
	1 540 323	**187 694**	**-306 429**	**-8 886**	**1 412 702**
Provisions pour dépréciation					
Actifs financiers non courants	154	0	0	0	154
Immobilisations corporelles	14 720	17 829	-14 557	-822	17 170
Stocks et en-cours	434 927	392 937	-433 308	-7 717	386 839
Clients et comptes rattachés	81 258	76 275	-79 952	-50	77 531
	531 059	**487 041**	**-527 817**	**-8 589**	**481 694**
Provisions pour risques et charges et pour dépréciation	**2 071 382**	**674 735**	**-834 246**	**-17 475**	**1 894 396**

(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)	31.12.2019	Dotations	Reprises	Autres	31.12.2020
Garantie (1)	995 822	66 308	-145 907	-2 493	913 730
Prestations de service	189 899	61 062	-94 398	-4 580	151 983
Coûts des départs à la retraite (2)	344 277	56 423	-64 493	-1 107	335 100
sociétés françaises	*242 195*	*39 384*	*-34 253*	*-25 693*	*221 633*
sociétés nord-américaines	*102 082*	*17 039*	*-30 240*	*24 586*	*113 467*
Divers opérationnels (3)	10 325	3 901	-1 631	-706	11 889
Provisions pour risques et charges	**1 540 323**	**187 694**	**-306 429**	**-8 886**	**1 412 702**

(1) les provisions tiennent compte de l'évolution de la flotte en service et des marchés livrés (cf. § 1.3.11 des principes comptables).

(2) les écarts actuariels ont contribué à l'augmentation de la provision pour coûts des départs à la retraite pour 9 008 milliers d'euros. Ils se répartissent comme suit :

Sociétés françaises	*-25 693*
Sociétés nord-américaines	*34 701*
Total écarts actuariels	*9 008*

(3) au 31 décembre 2020, les autres avantages à long terme relatifs aux médailles du travail s'élèvent à 3 698 milliers d'euros, contre 3 645 milliers d'euros à fin 2019.

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. Hypothèses retenues

	Sociétés françaises		Sociétés américaines	
	2020	**2019**	**2020**	**2019**
Taux d'inflation	2,00%	2,00%	1,93%	2,25%
Taux d'actualisation	0,30%	0,70%	2,90%	3,45%
Taux moyen pondéré d'augmentation des salaires	3,80%	3,80%	1,93%	2,25%

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)	**2020**	**2019**	**2018**	**2017**	**2016**
Engagements	1 029 185	965 305	794 245	800 621	800 609
Placements	694 085	621 028	600 230	500 007	525 740
Sous-financement	**335 100**	**344 277**	**194 015**	**300 614**	**274 869**

L'évolution au cours de la période du niveau des engagements s'analyse comme suit :

(en milliers d'euros)	**2020**			**2019**		
	France	États-Unis	**Total**	France	États-Unis	**Total**
A l'ouverture de l'exercice	578 080	387 225	**965 305**	491 088	303 157	**794 245**
Coût des services rendus	37 567	13 788	51 355	26 674	11 096	37 770
Coût financier	4 562	13 035	17 597	8 285	13 977	22 262
Prestations payées	-27 828	-11 330	-39 158	-18 090	-11 037	-29 127
Écarts actuariels	-18 570	33 187	14 617	70 123	64 476	134 599
Écarts de change et autres	55 561	-36 092	19 469	0	5 556	5 556
A la clôture de l'exercice	629 372	399 813	**1 029 185**	578 080	387 225	**965 305**

Une diminution des taux d'actualisation de 0,25 point augmenterait l'engagement total de 40 338 milliers d'euros, tandis qu'une augmentation des taux d'actualisation de 0,25 point diminuerait l'engagement total de 38 054 milliers d'euros.

L'évolution des placements au cours de la période s'analyse comme suit :

(en milliers d'euros)	**2020**			**2019**		
	France	États-Unis	**Total**	France	États-Unis	**Total**
A l'ouverture de l'exercice	335 885	285 143	**621 028**	326 619	273 611	**600 230**
Rendement attendu des actifs	2 745	9 784	12 529	3 536	12 218	15 754
Écarts actuariels	7 123	-1 514	5 609	5 730	-4 231	1 499
Cotisations de l'employeur	0	30 240	30 240	0	9 343	9 343
Prestations payées	-7 597	-11 330	-18 927	0	-11 037	-11 037
Écarts de change et autres	69 583	-25 977	43 606	0	5 239	5 239
A la clôture de l'exercice	407 739	286 346	**694 085**	335 885	285 143	**621 028**

Les charges des régimes à prestations définies s'analysent comme suit :

(en milliers d'euros)	2020			2019		
	France	États-Unis	**Total**	France	États-Unis	**Total**
Coût des services rendus	37 567	13 788	51 355	26 674	11 096	37 770
Coût financier	4 562	13 035	17 597	8 285	13 977	22 262
Rendement attendu des actifs	-2 745	-9 784	-12 529	-3 536	-12 218	-15 754
Charge des régimes à prestations définies	39 384	17 039	**56 423**	31 423	12 855	**44 278**

La composition des placements est la suivante :

	2020		2019	
	France	États-Unis	France	États-Unis
Obligations et titres de dettes	87%	93%	85%	99%
Immobilier	8%	0%	9%	0%
Actions	5%	0%	6%	0%
Liquidités	0%	7%	0%	1%
Total	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

Les placements sont majoritairement obligataires avec un taux de rendement annuel minimal garanti.

Note 13 - Dettes d'exploitation

(en milliers d'euros)	31.12.2020			31.12.2019		
	Total	**À moins d'un an**	**À plus d'un an**	**Total**	**À moins d'un an**	**À plus d'un an**
Dettes fournisseurs	824 377	824 377	0	902 153	902 153	0
Autres dettes diverses	93 665	93 665	0	169 896	169 896	0
Comptes de régularisation	4 856	3 734	1 122	3 550	2 102	1 448
Dettes fournisseurs et autres dettes	**922 898**	**921 776**	**1 122**	**1 075 599**	**1 074 151**	**1 448**
Dette d'impôts courants sur les sociétés	950	950	0	1 056	1 056	0
Autres dettes fiscales et sociales	310 296	310 296	0	290 929	290 929	0
Dettes fiscales et sociales	**311 246**	**311 246**	**0**	**291 985**	**291 985**	**0**

Note 14 - Actifs et passifs sur contrats

(en milliers d'euros)	Actifs sur contrats	Passifs sur contrats
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*
Variation des avances et acomptes reçus	32 362	1 231 799
Variation des autres actifs / passifs sur contrats	-40 419	-77 818
Reclassement	3 521	-3 521
Actifs / passifs sur contrats au 31 décembre 2020	**10 252**	**-6 225 243**
Avances et acomptes reçus	*-82 753*	*-5 574 774*
Autres actifs / passifs sur contrats	*93 005*	*-650 469*

La diminution des passifs sur contrats résulte principalement de la diminution des acomptes reçus au titre des contrats Rafale Export, suite aux prestations livrées sur 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)	31.12.2020	31.12.2019
Avances et acomptes reçus	-5 657 527	-6 921 688
Avances et acomptes versés	1 748 750	2 363 786
Avances et acomptes reçus nets des avances et acomptes versés	**-3 908 777**	**-4 557 902**

Note 15 - Chiffre d'affaires

La répartition du chiffre d'affaires par zone géographique est la suivante :

(en milliers d'euros)	2020	2019
France (1)	613 772	915 312
Export (2)	4 877 820	6 455 304
Chiffre d'affaires	**5 491 592**	**7 370 616**

(1) principalement l'État Français, avec qui le Groupe réalise plus de 10% de son chiffre d'affaires total en 2020, tout comme en 2019.

(2) plus de 10% du chiffre d'affaires Groupe a été réalisé avec le Qatar et avec l'Inde en 2020, tout comme en 2019. 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)	2020	2019
Falcon	2 228 791	2 222 473
Défense	3 262 801	5 148 143
Chiffre d'affaires	**5 491 592**	**7 370 616**

Par nature, le chiffre d'affaires se décompose comme suit :

(en milliers d'euros)	2020	2019
Ventes de biens	4 147 326	5 300 595
Ventes de services	1 344 266	2 070 021
Chiffre d'affaires	**5 491 592**	**7 370 616**

Par origine, le chiffre d'affaires se décompose comme suit :

(en milliers d'euros)	2020	2019
France	4 506 183	6 351 858
États-Unis	813 364	934 708
Autres	172 045	84 050
Chiffre d'affaires	**5 491 592**	**7 370 616**

Note 16 - Autres produits de l'activité

(en milliers d'euros)	2020	2019
Crédits d'Impôts Recherche	33 931	33 217
Intérêts moratoires	1 301	446
Production immobilisée	7 022	5 706
Autres produits (1)	37 128	20 795
Autres produits de l'activité	**79 382**	**60 164**

(1) les allocations reçues dans le cadre des dispositifs d'activité partielle se sont élevées à 8 397 milliers d'euros en 2020.

Note 17 - Autres produits et charges d'exploitation

(en milliers d'euros)	2020	2019
Résultat de cessions d'éléments d'actifs immobilisés	-24 842	-415
Pertes et gains de change relatifs à des opérations commerciales (1)	-18 502	2 118
Autres charges d'exploitation	-834	-1 388
Autres produits et charges d'exploitation	**-44 178**	**315**

(1) notamment pertes et gains de change sur comptes clients et fournisseurs.

Note 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)	2020	2019
Charges de recherche et développement	-537 775	-527 287

La stratégie et les axes d'efforts du Groupe en matière de recherche et développement sont décrits dans le rapport de gestion du Conseil d'administration.

Note 19 - Résultat financier

(en milliers d'euros)	2020	2019
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	2 283	12 508
Variation de juste valeur des autres actifs financiers courants	-448	1 311
Coût de l'endettement financier brut (1)	-41 744	-75 107
Coût de l'endettement financier net	**-39 909**	**-61 288**
Dividendes et autres produits de participation	0	262
Produits d'intérêts et résultat de cession des autres actifs financiers	6 187	8 779
Résultat de change (2)	45 938	-43 378
Autres produits et charges financiers	**52 125**	**-34 337**
Résultat financier	**12 216**	**-95 625**

(1) la charge financière comptabilisée au titre de la composante de financement des contrats Défense long terme est de -36 631 milliers d'euros en 2020 contre -62 066 milliers d'euros en 2019.

(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.

Note 20 - Impôts

20.1. Impôts sur les résultats

(en milliers d'euros)	2020	2019
Charge d'impôts courants	-5 885	-248 008
Produit / Charge d'impôts différés	-71 017	1 430
Impôts sur les résultats	**-76 902**	**-246 578**

20.2. Impôts comptabilisés directement en capitaux propres

(en milliers d'euros)	2020	2019
Instruments financiers dérivés	-29 178	21 246
Autres actifs financiers non courants	5 223	1 338
Écarts actuariels	1 194	31 363
Impôts comptabilisés directement en capitaux propres	**-22 761**	**53 947**

20.3. Rapprochement entre la charge d'impôts théorique et la charge d'impôts comptabilisée

(en milliers d'euros)	2020	2019
Résultat net	302 759	712 722
Annulation de la charge d'impôts	*76 902*	*246 578*
Annulation de la quote-part dans les résultats nets des sociétés mises en équivalence	*-121 282*	*-258 673*
Résultat avant impôts	258 379	700 627
Impôts théoriques au taux en vigueur (1)	**-82 733**	**-241 226**
Impact des crédits d'impôts (2)	12 024	12 562
Impact des différences de taux d'impôts (3)	-11 009	-9 268
Autres	4 816	-8 646
Impôts comptabilisés	**-76 902**	**-246 578**

(1) un taux de 32,02% s'applique sur l'année 2020. Le taux était de 34,43% en 2019.

(2) le Crédit Impôt Recherche, comptabilisé en autres produits de l'activité, est de 33 931 milliers d'euros pour l'année 2020 contre 33 217 milliers d'euros pour l'année 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	
	31.12.2020	31.12.2019	2020	2019
Différences temporelles sur provisions (participation, retraite, etc.)	249 474	320 181	-68 304	-13 116
Autres actifs financiers courants et non courants et équivalents de trésorerie	-2 998	-2 932	-5 289	-2 181
Instruments financiers dérivés	-21 932	21 002	-13 756	3 677
Autres différences temporelles	104 778	96 493	16 332	13 050
Produit / charge d'impôts différés			**-71 017**	**1 430**
Impôts différés nets	**329 322**	**434 744**		
Impôts différés actifs	*334 762*	*438 261*		
Impôts différés passifs	*-5 440*	*-3 517*		

20.5. Actifs d'impôts différés non reconnus au bilan

(en milliers d'euros)	31.12.2020	31.12.2019
Actif d'impôts différés non pris en compte	10 698	8 968

Il s'agit de différences temporelles dont le renversement n'est pas attendu avant 10 ans.

Note 21 - Résultat par action

Résultat par action	2020	2019
Résultat net attribuable aux propriétaires de la Société Mère (en milliers d'euros) (1)	302 759	712 704
Nombre moyen d'actions en circulation	8 314 943	8 312 823
Nombre moyen d'actions en circulation dilué	8 316 068	8 313 836
Résultat par action (en euros)	**36,4**	**85,7**
Résultat par action dilué (en euros)	**36,4**	**85,7**

(1) le résultat net est intégralement attribuable au résultat des activités poursuivies (pas d'abandon d'activité).

Le résultat par action se calcule en divisant le résultat net attribuable aux propriétaires de la Société Mère par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours de l'exercice, déduction faite des actions propres.

Le résultat par action dilué correspond au résultat net attribuable aux propriétaires de la Société Mère divisé par le nombre moyen pondéré des actions dilué. Ce dernier correspond au nombre moyen pondéré des actions ordinaires en circulation, augmenté des actions de performance attribuées.

Note 22 - Dividendes payés et proposés

Dividendes sur les actions ordinaires	2020	2019
Décidés et payés dans l'année (en milliers d'euros) (1)	0	176 238
Soit par action (en euros)	0	21,20
Proposés pour approbation à l'Assemblée Générale, non reconnus comme un passif au 31 décembre (en milliers d'euros)	102 689	0
Soit par action (en euros)	12,30	0

(1) déduction faite des dividendes sur les actions auto-détenues.

Du fait du contexte sanitaire, l'Assemblée Générale du 12 mai 2020 a approuvé la proposition du Conseil d'administration du 1er avril 2020 de ne verser aucun dividende au titre des résultats 2019.

Note 23 - Instruments financiers

Le mode de valorisation au bilan (coût ou juste valeur) des instruments financiers actifs ou passifs est détaillé dans les tableaux ci-dessous.

Le Groupe a utilisé la hiérarchie suivante pour l'évaluation des actifs et passifs financiers à la juste valeur :

- Niveau 1 : instruments cotés sur un marché actif,
- Niveau 2 : techniques de valorisation fondées sur des données de marché observables,
- Niveau 3 : techniques de valorisation fondées sur des données non observables sur un marché.

23.1. Instruments financiers actifs

(en milliers d'euros)	Valeur au bilan au 31.12.2020			
	Coût ou coût amorti (1)	Juste valeur		Total
		Impact en résultat	Impact en capitaux propres	
Actifs non courants				
Autres actifs financiers non courants	60 440	702	128 649	189 791
Actifs courants				
Clients et autres créances	1 391 578			1 391 578
Instruments financiers dérivés		23 148	61 155	84 303
Autres actifs financiers courants		868 015		868 015
Équivalents de trésorerie (2)		1 696 105		1 696 105
Total des instruments financiers actifs	**1 452 018**	**2 587 970**	**189 804**	**4 229 792**
Niveau 1 (2)		2 564 822	9 264	
Niveau 2		23 148	61 155	
Niveau 3		0	119 385	

(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 2020 : 1 361 444 milliers d'euros.

Au 31 décembre 2019, les données étaient les suivantes :

(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				
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.

23.2. Instruments financiers passifs

(en milliers d'euros)	Valeur au bilan au 31.12.2020			
	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 financières diverses (2)	101 467			101 467
Dettes de location	119 528			119 528
Passifs courants				
Emprunts auprès des établissements de crédit	463			463
Dettes financières diverses (2)	21 043			21 043
Dettes de location	27 913			27 913
Fournisseurs et autres dettes	922 898			922 898
Instruments financiers dérivés		821	2 741	3 562
Total des instruments financiers passifs	**1 193 312**	**821**	**2 741**	**1 196 874**
Niveau 1		0	0	
Niveau 2		821	2 741	
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 2019, les données étaient les suivantes :

(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 financières diverses (2)	93 317			93 317
Dettes de location	122 859			122 859
Passifs courants				
Emprunts auprès des établissements de crédit	267 394			267 394
Dettes financières diverses (2)	19 823			19 823
Dettes de location	54 825			54 825
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.

Note 24 - Gestion des risques financiers

24.1. Gestion des risques de liquidité et de trésorerie

24.1.1. Dettes financières

Le Groupe n'a pas de risque significatif sur ses dettes financières. Une description de ces dernières figure en note 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	2 786 349	78%
Placements obligataires (1)	46 995	1%
Placements non spécifiés (1)	730 954	21%
Total	**3 564 298**	**100%**

(1) les placements obligataires souscrits par le Groupe sont majoritairement des placements avec un horizon de gestion court terme et les placements non spécifiés au sens de la classification AMF sont majoritairement 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 2020 (comme au 31 décembre 2019).

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)	31.12.2020		
	Impact en résultat	Impact en capitaux propres	Total
Disponibilités, placements monétaires et dépôts à terme	2 786 349	0	2 786 349
Placements obligataires	46 995	0	46 995
Placements non spécifiés	730 954	0	730 954
Total	**3 564 298**	**0**	**3 564 298**

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 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. La crise sanitaire n'a pas eu d'impact matériel sur les dépréciations comptabilisées par le Groupe (cf. note 1 « Impact de la crise sanitaire »).

Le montant des garanties Bpifrance Assurance Export et des sûretés réelles obtenues et non exercées à la clôture figure dans le tableau des engagements hors bilan (cf. note 25).

Le risque de fabrication est aussi garanti auprès de la Bpifrance Assurance Export pour les contrats militaires exports significatifs.

24.3. Gestion des risques de marché

24.3.1. Risques de marché

Le Groupe couvre les risques de change et de taux en utilisant des instruments financiers dérivés dont la valeur comptable est présentée ci-dessous :

(en milliers d'euros)	31.12.2020		31.12.2019	
	Actif	**Passif**	**Actif**	**Passif**
Instruments dérivés de change	84 303	3 562	6 815	77 271
Instruments dérivés de taux	0	0	0	370
Instruments financiers dérivés	**84 303**	**3 562**	**6 815**	**77 641**
Instruments financiers dérivés nets	**80 741**			**70 826**

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.

La crise sanitaire de la Covid-19 ayant provoqué un ralentissement de l'activité Falcon, le Groupe a revu le caractère hautement probable des flux associés aux instruments financiers éligibles à la comptabilité de couverture. Ce ralentissement a amené le Groupe à réévaluer les flux commerciaux $ des prochaines années du fait des décalages de commandes / livraisons. En conséquence, le portefeuille de couvertures de change a été réaménagé. Ce réaménagement n'a pas d'impact matériel sur les comptes du Groupe.

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 31.12.2020**	**Valeur de marché au 31.12.2019**
Instruments éligibles à la comptabilité de couverture	58 414	-45 972
Instruments non éligibles à la comptabilité de couverture	22 327	-24 484
Instruments financiers dérivés de change	**80 741**	**-70 456**

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 2020, 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	14 474	66 267	**80 741**

Instruments dérivés de taux

Le Groupe n'est plus exposé à la volatilité des taux d'intérêts à travers des emprunts souscrits à taux variables, ces derniers ayant été remboursés au cours du 1er semestre 2020 (cf. note 11).

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)	**31.12.2019**	**Impact en capitaux propres (1)**	**Impact en résultat financier (2)**	**31.12.2020**
Instruments dérivés de change	-70 456	104 386	46 811	80 741
Instruments dérivés de taux	-370	166	204	0
Instruments financiers dérivés nets	**-70 826**	**104 552**	**47 015**	**80 741**

(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 2019 (1,1234 $/€) et le 31 décembre 2020 (1,2271 $/€).

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)	**31.12.2020**	
Position nette au bilan	80 741	
Cours du dollar à la clôture	1,2271 $/€	
Cours du dollar à la clôture +/- 10 centimes	1,1271 $/€	1,3271 $/€
Variation de la position nette au bilan (1)	-208 339	+171 221
Impact en résultat	*-64 728*	*+49 253*
Impact en capitaux propres	*-143 611*	*+121 968*

(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 2020, les titres de la société Embraer sont valorisés 9 264 milliers d'euros (cf. note 6). Le Groupe est soumis à un risque de change sur sa participation dans Embraer, cotée en réals sur le marché brésilien et à un risque de prix lié à la fluctuation du cours de bourse. Une variation à la hausse ou à la baisse de 10% du cours de change et/ou du cours de l'action n'aurait pas d'incidence significative sur les états financiers du Groupe.

Note 25 - Engagements hors bilan

Les engagements hors bilan du Groupe portent essentiellement sur ses activités opérationnelles et se ventilent comme suit :

(en milliers d'euros)	**31.12.2020**	**31.12.2019**
Engagements donnés dans le cadre de contrats commerciaux	10 094 570	11 476 515
Avals et cautions	59 479	90 659
Engagements garantis par des cautions bancaires	1 021 551	1 427 902
Engagements donnés	**11 175 600**	**12 995 076**

(en milliers d'euros)	**31.12.2020**	**31.12.2019**
Chiffre d'affaires restant à comptabiliser au titre des obligations de prestation	15 895 483	17 797 875
Autres engagements reçus dans le cadre de contrats commerciaux	1 633 129	1 633 129
Sûretés réelles	61 373	106 725
Garanties Bpifrance Assurance Export	17 807	25 957
Engagements garantis par des cautions bancaires	23 675	24 772
Engagements reçus	**17 631 467**	**19 588 458**

La répartition du chiffre d'affaires restant à comptabiliser au titre des obligations de prestation par échéance est la suivante :

(en milliers d'euros)	Moins d'un an	Un à cinq ans	A plus de cinq ans	**Total**
Chiffre d'affaires restant à comptabiliser au titre des obligations de prestation	6 274 521	7 390 101	2 230 861	**15 895 483**

Note 26 - Actifs et passifs éventuels

Il n'y a pas d'actifs ou passifs éventuels au 31 décembre 2020.

Note 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 2020, 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)	2020	2019
Ventes	2 957	4 062
Achats	1 138 904	1 298 868
Créances clients et autres créances	119 169	142 419
Avances et acomptes reçus	2 719	2 634
Dettes fournisseurs	54 834	338 024
Avances et acomptes versés	1 089 070	1 485 785
Dépôts de garantie	33 324	33 071

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)	2020	2019
Rémunérations fixes	3 012	2 953
Jetons de présence	512	523
Avantages en nature	18	17
Attribution d'actions de performance	2 706	2 068
Rémunérations des dirigeants et avantages assimilés	**6 248**	**5 561**

Note 28 - Effectifs moyens

Les effectifs moyens du Groupe sont de 12 750 personnes en 2020. Ils étaient de 12 101 personnes en 2019.

Note 29 - Honoraires des Commissaires aux Comptes

Les honoraires des Commissaires aux Comptes certifiant les comptes du Groupe au 31 décembre 2020 comptabilisés en charges sur les exercices 2020 et 2019 sont :

(en milliers d'euros)	PwC (1)		Mazars	
	2020	**2019**	**2020**	**2019**
Certification des comptes (2)	223	0	564	539
Services autres que la certification des comptes (3)	4	0	90	113
Honoraires des Commissaires aux Comptes	**227**	**0**	**654**	**652**

(1) en 2020, PricewaterhouseCoopers a été nommé Commissaire aux Comptes de Dassault Aviation en remplacement de Deloitte & Associés.

(2) 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.

(3) ces honoraires concernent principalement les prestations relatives aux vérifications de la déclaration de performance extra-financière, l'émission d'attestations ainsi que des consultations techniques.

Note 30 - Évènements postérieurs à la clôture

Aucun événement significatif pouvant avoir un impact sur les comptes n'est intervenu entre le 31 décembre 2020 et la date d'arrêté des comptes par le Conseil d'administration.

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 2020 et l'affectation du résultat, nous vous présentons nos résultats consolidés, nos activités Groupe et Société Mère au cours de l'exercice écoulé, ainsi que les perspectives d'avenir et les autres informations prescrites par la Loi.

Modèle d'affaires

Ressources

Humaines

12 441
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

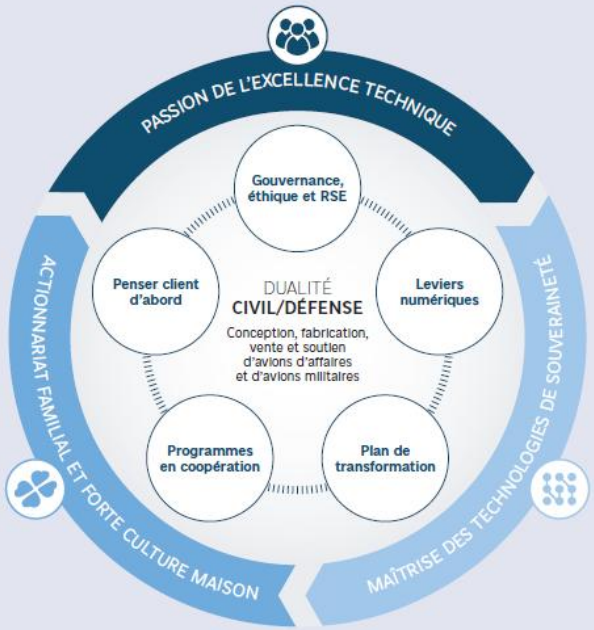
ISO 14001
Une politique de certification intégrant tous les sites de production

Financières

4,6 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 2020

Humaines

652
Recrutements, dont 25,3 % de femmes

Savoir-faire

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

Albatros
Lancement d'un Falcon de surveillance et d'intervention maritime

F4
Développement d'un nouveau standard Rafale

SCAF/NGF
Développement d'un démonstrateur

Industrielles

13
Rafale livrés

34
Falcon livrés

1 000
Avions d'armes soutenus

2 100
Falcon soutenus

Sociétales

Développement des territoires

Filière impression 3D en Auvergne-Rhône-Alpes

Filière de formation aéronautique en Inde

Fonds ACE pour soutenir la supply chain

Challenge intelligence artificielle avec la région IdF

Environnementales

↘8,6 %
Consommation d'électricité par rapport à 2019

78,2 %
Déchets valorisés

Financières

396 M€
Résultat net ajusté

89 %
Chiffre d'affaires réalisé à l'export

Apports financiers et extra-financiers

Collaborateurs

85 M€
Intéressement et participation, y compris forfait social

57 820 €
Rémunération moyenne annuelle brute, hors intéressement et participation

Actionnaires

103 M€
Dividendes (1)

Industrie

Pivot d'un écosystème français stratégique

Actionnaire industriel de référence de Thales

Société

Insertion, culture et humanitaire

Fondation AAE, musée de la Marine, Course du cœur, Rêves de Gosses, ASF, Nawraj

Actions anti-covid 19 : transport de soignants en Falcon, fabrication de visières et de systèmes d'oxygénation, dons de repas et de masques

Développement durable

Contribution à 8 objectifs de développement durable des Nations unies

(1) Proposés à l'assemblée générale du 11 mai 2021.

CONTEXTE EXCEPTIONNEL DE L'ANNÉE 2020 : CRISE DE LA COVID 19

L'épidémie de la covid 19 a déclenché une crise sanitaire et économique majeure, avec de fortes restrictions de voyage, ayant des conséquences sans précédent sur le secteur aéronautique. Toute l'industrie a été sévèrement touchée, désorganisant et fragilisant durablement le secteur.

Gestion de la crise chez Dassault Aviation Société Mère

La crise sanitaire a contraint la Société Mère à suspendre ses activités de production dès le 18 mars et ses activités tertiaires le 23 mars pour assurer la protection de ses salariés. Par ailleurs, Dassault Aviation a eu recours au « télétravail de crise », et lorsque c'était inévitable, au chômage partiel (essentiellement en production).

Dans un dialogue continu avec les Instances Représentatives du Personnel (le Comité Social et Économique Central et la Commission Santé Sécurité et Conditions de Travail), la reprise d'activité sur site s'est opérée par phases successives dès le 3 avril avec la poursuite des mesures d'urgence, la mise en place de protocoles sanitaires (gestes barrières, jauges, etc.), la poursuite du déploiement du « télétravail de crise » (passant de 500 personnes 1 ou 2 jours par semaine avant crise à un pic de 4 700 personnes 5 jours par semaine).

Les mesures d'accompagnement de chômage partiel ont été les suivantes :

- maintien de salaire à 100% jusqu'au 2 avril,
- signature d'un accord avec les Instances Représentatives du Personnel,
  - maintien de salaire à 92% de la rémunération nette (vs 84% assuré par l'État) à dater du 3 avril pour les salariés placés en activité partielle,
  - prise de jours de congés pour les salariés placés en activité partielle,
  - neutralisation des effets induits par le chômage partiel notamment sur le calcul de l'intéressement (parts fixe et proportionnelle) et de la participation, mais également les cotisations et prestations de santé et de prévoyance,
- création d'un fonds de solidarité permettant aux salariés non concernés par l'activité partielle de faire un don de jours de congés afin de réduire le nombre de jours chômés.

Le 3 avril, environ 12% des effectifs de la Société Mère étaient revenus sur site, puis 18% au 29 avril et 35% au 11 mai. À partir du 8 juin, suite au déconfinement, nous avons poursuivi le retour sur site en le combinant avec le télétravail afin de respecter les jauges d'occupation des locaux et nous avons réduit significativement le recours au chômage partiel, le maintenant uniquement pour les cas particuliers tels que garde d'enfants et personnes avec pathologie à risque.

Depuis le 2ème confinement, à partir du 2 novembre, le « télétravail de crise » a été partiellement redéployé, et nous avons, dans les usines, pu poursuivre la production tout en conservant des mesures sanitaires strictes.

Les protocoles sanitaires ont été suivis avec vigilance par les services médicaux, ressources humaines et sécurité au travail, en relation étroite avec les Instances Représentatives du Personnel. Ils ont été, de plus, adaptés à chaque évolution des instructions gouvernementales.

Gestion de la crise dans les filiales du Groupe

Nos filiales ont également été impactées :

- Dassault Falcon Jet (États-Unis) :
  - 245 licenciements ;
  - Teterboro : mise en place de mesures sanitaires, télétravail, chômage partiel ;
  - Little Rock : pas de fermeture mais réorganisation de la production en application des réglementations locales (mesures sanitaires) et recours au chômage partiel ;
  - Wilmington : cas de covid ayant nécessité une fermeture de 15 jours.

- Dassault Reliance Aerospace Ltd (Inde) : arrêt des activités pendant 1 mois en mars / avril suivi d'une reprise partielle (80% de l'activité) avec mise en place de mesures sanitaires. Reprise de l'activité à 100% avec retour en Inde des assistants techniques français fin août 2020.

- Dassault Falcon Service (France) : pas de fermeture, mise en place de mesures sanitaires, recours au télétravail, chômage partiel lorsqu'inévitable, et mise en place de l'activité partielle de longue durée (APLD) en novembre 2020.

- Sogitec (France) :
  - 1er confinement : mise en place généralisée du télétravail permettant d'éviter le chômage partiel et retour sur site à 100% fin juin 2020,
  - 2ème confinement : redéploiement du télétravail.

- TAG Maintenance Services (TMS), DABS, ExecuJet :
  - 35 licenciements (TMS) ;
  - Suisse et Afrique du Sud fortement impactés, Asie plus faiblement ;
  - mise en place de mesures sanitaires, télétravail, large recours au chômage partiel (Suisse) ;
  - reprise d'activité ExecuJet Dubai depuis fin septembre 2020.

Priorisation des activités

Faisant preuve d'agilité et de réactivité, et malgré les contraintes sanitaires et les restrictions de voyage, nous avons priorisé le respect de nos engagements :

- le soutien aux Forces Armées et aux clients Falcon,
- la livraison des Rafale Export et des Falcon,
- poursuite du développement du Falcon 6X.

Par ailleurs, certains retards ont été générés par les nécessaires changements d'organisation du travail (arrêt des plateaux physiques, « télétravail de crise », retards de nos sous-traitants, etc…).

Enfin, malgré les difficultés de tous ordres générées par cette crise, nous avons veillé au respect de nos engagements contractuels et éthiques auprès de nos clients et de nos fournisseurs (en particulier en privilégiant les paiements dus aux PME et ETI).

Soutien des actionnaires

Dans ces circonstances exceptionnelles, nos actionnaires nous ont soutenus en renonçant à percevoir leurs dividendes en 2020 au titre des résultats 2019 (212 millions d'euros prévus avant l'annulation de la proposition de dividendes) alors même que nous avons maintenu le versement de la Participation et de l'Intéressement au titre des résultats 2019.

Participation à l'effort national en France

Nous avons également souhaité participer à l'effort national, notamment dans le cadre de :

- l'opération Résilience :
  - mise à disposition du ministère des Armées de 2 Falcon opérés par notre filiale Dassault Falcon Service,
  - transport de personnels soignants et de matériel médical en France et dans le monde,
- l'opération organisée par Aviation Sans Frontières (ASF) pour le rapatriement et l'acheminement de personnel soignant ou de matériel médical à la demande.

De plus, nous avons :

- distribué des masques aux Agences Régionales de Santé et aux hôpitaux de la région parisienne,
- produit et distribué des visières en impression 3D aux hôpitaux, cliniques, chirurgiens-dentistes et cabinets médicaux et au CAP Sciences Bordeaux, centre de recherche scientifique,
- livré depuis le restaurant d'entreprise de notre établissement de Saint-Cloud des repas pour les soignants de l'hôpital Foch, à Suresnes.

Plan de soutien à l'aéronautique

Au-delà du chômage partiel, le plan de soutien gouvernemental en faveur de l'industrie aéronautique lancé le 9 juin 2020 continue son déploiement :

- Les Prêts Garantis par l'État et l'évolution du dispositif d'activité partielle ont permis d'éviter des défaillances majeures en 2020.

- Le fonds d'investissement mis en place par Airbus, Dassault Aviation, Thales et Safran et abondé par l'État, permet de supporter et consolider les PME et ETI de la filière.
- Enveloppe CORAC : plan de 1,5 milliard d'euros sur 3 ans.

En 2020, Dassault Aviation a :

- perçu 6 millions d'euros d'aides de l'État au titre du chômage partiel,
- versé 1 million d'euros dans le fonds d'investissement sur un engagement de 13 millions d'euros,
- reçu 8 millions d'euros au titre de CORAC.

1. GROUPE DASSAULT AVIATION

1.1 Résultats

1.1.1 Chiffres clés

	2020	2019
Prises de commandes	**3 463 M€** MCO OCEAN 15 Falcon	5 693 M€ MCO RAVEL 40 Falcon
Chiffre d'affaires ajusté (*)	**5 489 M€** 13 Rafale Export 34 Falcon	7 341 M€ 26 Rafale Export 40 Falcon
Carnet de commandes *au 31 décembre*	**15 895 M€** 62 Rafale *dont 28 Rafale France et 34 Rafale Export* 34 Falcon	17 798 M€ 75 Rafale *dont 28 Rafale France et 47 Rafale Export* 53 Falcon
Résultat opérationnel ajusté (*) *Marge opérationnelle ajustée*	**261 M€** 4,8% du chiffre d'affaires	765 M€ 10,4% du chiffre d'affaires
Recherche et Développement	**538 M€** *9,8% du chiffre d'affaires*	527 M€ *7,2% du chiffre d'affaires*
Résultat net ajusté (*) *Marge nette ajustée* *Résultat par action*	**396 M€** *7,2% du chiffre d'affaires* 47,6 € par action	814 M€ *11,1% du chiffre d'affaires* 97,9 € par action
Trésorerie disponible *au 31 décembre*	**3 441 M€**	4 585 M€
Dividendes	**103 M€** *12,3 € / action*	Proposé fév. 2020 : 212 M€ Révisé avril 2020 : 0 M€
Participation et intéressement y.c. forfait social de 20% *Effectif inscrit au 31 décembre*	**85 M€** *12 441*	187 M€ *12 757*

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*	*5 492 M€*	*7 371 M€*
(*) *Résultat opérationnel consolidé*	*246 M€*	*796 M€*
(*) *Résultat net consolidé*	*303 M€*	*713 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 2020 des ajustements sur les agrégats du compte de résultat est présentée ci-dessous :

(en milliers d'euros)	Compte de résultat consolidé 2020	Dérivés de change		PPA	Ajustements pratiqués par Thales	Compte de résultat ajusté 2020
		Résultat de change	Variation de juste valeur			
Chiffre d'affaires	5 491 592	-873	-1 608			**5 489 111**
Résultat opérationnel	246 163	-873	11 488	4 221		**260 999**
Résultat financier	12 216	873	-46 811			-33 722
Résultat des sociétés mises en équivalence	121 282			2 852	111 924	236 058
Impôts sur les résultats	-76 902		9 992	-802		-67 712
Résultat net	302 759	0	-25 331	6 271	111 924	**395 623**
Résultat net part du Groupe	*302 759*	*0*	*-25 331*	*6 271*	*111 924*	***395 623***
Résultat net part du Groupe par action *(en euros)*	36,4					47,6

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

1.1.4 Prises de commandes

Les **prises de commandes 2020** sont de **3 463 millions d'euros** contre 5 693 millions d'euros en 2019. La part des prises de commandes à l'**Export** est de **41%.**

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

	2020	2019	2018	2017	2016
Défense	**1 546**	3 385	2 710	905	8 139
Défense Export	**224**	769	1 672	353	7 443
Défense France	**1 322**	2 616	1 038	552	696
Falcon	**1 917**	2 308	2 314	2 384	1 419
Total prises de commandes	**3 463**	5 693	5 024	3 289	9 558
% Export	**41%**	49%	80%	82%	92%

Les prises de commandes sont constituées intégralement de commandes fermes.

Programmes Défense

Les **prises de commandes Défense** 2020 s'élèvent à **1 546 millions d'euros** contre 3 385 millions d'euros en 2019.

La **part Défense Export** s'élève à **224 millions d'euros** en 2020 contre 769 millions d'euros en 2019, année qui avait enregistré une forte activité support militaire.

La **part Défense France** s'établit à **1 322 millions d'euros** en 2020 contre 2 616 millions d'euros en 2019. Les prises de commandes comprennent notamment le contrat de l'Optimisation Continue de l'Entretien des Atlantique 2 de l'Aéronautique Navale (« OCEAN ») de MCO verticalisé (hors moteurs) pour 10 ans, l'affermissement de tranches complémentaires du standard F4 et les premières phases d'études du NGWS

(« Next Generation Weapon System »). En 2019, il avait été enregistré notamment la notification du contrat RAVEL pour le Maintien en Condition Opérationnelle du RAfale VErticalisé France pour 10 ans.

Programmes Falcon

En 2020, **15 commandes de Falcon** ont été enregistrées, contre 40 en 2019. Les prises de commandes représentent **1 917 millions d'euros** contre 2 308 millions d'euros en 2019. Elles comprennent notamment le contrat « AVSIMAR », pour la France, portant sur le développement et l'acquisition de 7 Falcon 2000 LXS « Albatros » pour la surveillance et l'intervention maritime et le soutien associé.

1.1.5 Chiffre d'affaires ajusté

Le chiffre d'affaires 2020 est de **5 489 millions d'euros** contre 7 341 millions d'euros en 2019. La part du chiffre d'affaires à l'**Export** est de **89%.**

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

	2020	2019	2018	2017	2016
Défense	**3 263**	5 148	2 485	1 875	1 244
Défense Export	**2 699**	4 261	1 419	1 402	719
Défense France	**564**	887	1 066	473	525
Falcon	**2 226**	2 193	2 599	3 001	2 342
Total chiffre d'affaires ajusté	**5 489**	7 341	5 084	4 876	3 586
% Export	**89%**	88%	78%	89%	83%

Programmes Défense

13 Rafale Export ont été livrés en 2020 contre 26 Rafale Export en 2019 conformément à notre prévision. Pour mémoire, nous avions publié le 27 février 2020 une prévision de livraison de 13 Rafale. Après avoir suspendu cette prévision le 1er avril en raison de la crise sanitaire de la covid 19, nous avons confirmé, le 23 juillet 2020, notre prévision de livraison de 13 Rafale.

Le chiffre d'affaires Défense 2020 s'élève **à 3 263 millions d'euros** contre 5 148 millions d'euros en 2019.

La part Défense Export s'élève à **2 699 millions d'euros** contre 4 261 millions d'euros en 2019. Cette baisse s'explique notamment par la diminution du nombre de Rafale livrés.

La part Défense France s'élève à **564 millions d'euros** contre 887 millions d'euros en 2019. Le chiffre d'affaires Défense France 2020 ne comprend pas de livraison de Rafale, conformément à la Loi de Programmation Militaire, mais prend en compte notamment les prestations de MCO Rafale au titre du contrat RAVEL. Pour mémoire, 2019 avait enregistré 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.

Programmes Falcon

34 Falcon ont été livrés en 2020, pour une prévision de 30 livraisons, contre 40 en 2019. Pour mémoire, nous avions publié le 27 février 2020 une prévision de livraison de 40 Falcon. Après avoir suspendu cette prévision le 1er avril, en raison de la crise de la covid 19, nous avons publié le 23 juillet 2020 une nouvelle prévision de livraison de 30 Falcon.

Le chiffre d'affaires Falcon 2020 s'élève à **2 226 millions d'euros** contre 2 193 millions d'euros en 2019. Le chiffre d'affaires est stable malgré la baisse du nombre de livraisons d'avions neufs compensée notamment par l'augmentation du nombre d'avions d'occasion livrés.

****

Le « book-to-bill ratio » (prises de commandes / chiffre d'affaires) est de 0,63 pour l'année 2020.

1.1.6 Carnet de commandes

Le carnet de commandes consolidé au 31 décembre 2020 est de **15 895 millions d'euros** contre 17 798 millions d'euros au 31 décembre 2019. Il est composé :

- du **carnet de commandes Défense Export** qui s'élève à **8 249 millions d'euros** contre 10 725 millions d'euros au 31 décembre 2019. Il est constitué principalement de 34 Rafale contre 47 Rafale au 31 décembre 2019,
- du **carnet de commandes Défense France** qui s'élève à **5 499 millions d'euros** contre 4 740 millions d'euros au 31 décembre 2019. Il comprend en particulier 28 Rafale (comme au 31 décembre 2019), les contrats de MCO Rafale (RAVEL), ATL2 (OCEAN), le standard F4 du Rafale et les premières phases d'études du NGWS,
- du **carnet de commandes Falcon** (y compris les avions de mission Albatros et Archange) qui s'élève à **2 147 millions d'euros** contre 2 333 millions d'euros au 31 décembre 2019. Il comprend notamment 34 Falcon contre 53 au 31 décembre 2019.

1.1.7 Résultats ajustés

Résultat opérationnel

Le **résultat opérationnel ajusté** 2020 est de **261 millions d'euros** contre 765 millions d'euros en 2019.

La **marge opérationnelle** s'établit à **4,8%** contre 10,4% en 2019. Elle est directement impactée par :

- les impacts financiers liés à la crise sanitaire (sous-activité, coût des mesures sanitaires, baisse d'activité des centres de maintenance Falcon, …). Les économies associées aux plans d'actions mis en place par le Groupe ont limité ces impacts,
- le haut niveau de recherche et développement autofinancé représentant 9,8% du chiffre d'affaires contre 7,2% en 2019. En effet, malgré la crise, nous avons tenu à maintenir nos développements en cours notamment le Falcon 6X et le futur Falcon,
- la moindre absorption des charges fixes liée à la baisse du chiffre d'affaires de 25%.

Le taux de couverture de change est de 1,18 $/€ en 2020 comme en 2019.

Résultat financier

Le résultat financier ajusté 2020 est de **-34 millions d'euros** contre -52 millions d'euros en 2019. En 2020, l'impact associé à la composante de financement comptabilisée au titre des contrats militaires long terme est moins important du fait des livraisons des Rafale Export. Le résultat financier 2020 est également favorablement impacté par les charges financières moins importantes suite au remboursement des emprunts fin 2019 et début 2020.

Résultat net

Le **résultat net ajusté** 2020 est de **396 millions d'euros** contre 814 millions d'euros en 2019, en baisse de 51%. La contribution de Thales dans le résultat net du Groupe est de 231 millions d'euros contre 346 millions d'euros en 2019.

La **marge nette ajustée** s'établit ainsi à **7,2%** en 2020 contre 11,1% en 2019. Cette baisse s'explique principalement par la baisse du résultat opérationnel et la moindre contribution de Thales au résultat net (4,2% du chiffre d'affaires en 2020 contre 4,7% en 2019).

Le résultat net par action 2020 s'établit à 47,6 euros contre 97,9 euros en 2019.

1.1.8 Dividendes et Participation / Intéressement

Le Conseil d'administration a décidé de proposer à l'Assemblée Générale des actionnaires la distribution, en 2021, d'un dividende de **12,3 €/action** correspondant à un montant de **103 millions d'euros**, soit un payout de 26%. Rappelons qu'au titre des résultats de l'année 2019, le Conseil d'administration avait initialement proposé le versement d'un dividende de 212 millions d'euros, soit un payout de 26%, proposition annulée le 1er avril compte tenu de la crise de la covid 19.

Au titre de 2020, le Groupe versera **85 millions d'euros** de participation et intéressement y compris forfait social de 20% alors même que l'application de la formule légale aurait conduit à un versement de 2 millions d'euros.

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, à l'exception des dettes de location comptabilisées suite à la mise en œuvre d'IFRS 16.

La trésorerie disponible du Groupe s'élève à **3 441 millions d'euros,** en baisse de 1 144 millions d'euros par rapport au 31 décembre 2019. La baisse est principalement liée à l'augmentation du Besoin en Fonds de Roulement en raison de la diminution des avances et acomptes reçus au titre des contrats export suite aux livraisons et aux investissements importants réalisés sur la période (dont l'acquisition de terrains et bâtiments précédemment loués). Ces éléments sont partiellement compensés par la capacité d'autofinancement générée sur l'année. De plus, en 2020, aucun dividende n'a été versé aux actionnaires.

1.2.2 Bilan (en données IFRS)

Le total des capitaux propres s'établit à **4 560 millions d'euros** au 31 décembre 2020 contre 4 446 millions d'euros au 31 décembre 2019.

Les emprunts et dettes financières s'établissent à 270 millions d'euros au 31 décembre 2020 contre 558 millions d'euros au 31 décembre 2019, 250 millions d'euros d'emprunts bancaires ayant été remboursés début 2020. Les emprunts et dettes financières comprennent essentiellement la participation des salariés placée en compte courant bloqué pour 123 millions d'euros et les dettes de location, comptabilisées suite à la mise en œuvre d'IFRS 16, pour 147 millions d'euros.

Les stocks et en-cours ont légèrement augmenté pour s'établir à 3 382 millions d'euros au 31 décembre 2020, contre 3 368 millions d'euros au 31 décembre 2019. La hausse des stocks et en-cours Défense France a été compensée par la baisse des stocks et en-cours Défense Export consécutive à la livraison des prestations réalisées dans le cadre de l'exécution des contrats Rafale Export et par la baisse des stocks de Falcon d'occasion.

Les avances et acomptes reçus sur commandes nets des avances et acomptes versés diminuent de 649 millions d'euros au 31 décembre 2020 en raison principalement de la reprise des acomptes suite à la livraison des Rafale Export au cours de la période.

La valeur de marché des instruments financiers dérivés s'établit à 81 millions d'euros au 31 décembre 2020 contre -71 millions d'euros au 31 décembre 2019. Cette hausse est essentiellement liée à la variation du cours du dollar US entre le 31 décembre 2020 et le 31 décembre 2019 (1,2271 $/€ contre 1,1234 $/€).

1.3 Transactions avec les parties liées

Les parties liées 2020 sont identiques à celles identifiées en 2019. 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 2020 sont mentionnées en élément 27 de l'annexe aux comptes consolidés.

1.4 Activités du Groupe

2020 fut une année très dense, et nous avons, notamment lors du premier confinement, priorisé le respect de nos engagements :

- soutien aux Forces Armées et aux clients Falcon,
- livraison des Rafale Export et des Falcon,
- poursuite du développement du Falcon 6X.

1.4.1 Évolution des programmes

Programmes Défense

Rafale

Pour le Rafale, l'année 2020 a été marquée par :

- l'annonce par la Grèce, le 12 septembre 2020, de son intention d'acquérir 18 Rafale. La négociation s'est concrétisée par la signature du contrat le 25 janvier 2021.

  Cette commande comprend 12 appareils récemment mis en service dans l'Armée de l'Air et de l'Espace Française, et 6 appareils neufs à produire dans nos usines. Afin de répondre au besoin urgent des autorités grecques, la livraison des avions d'occasion débutera à l'été 2021, et s'échelonnera sur deux ans.

  La Grèce, client historique de notre Société, devient le 1er pays européen à acquérir des Rafale Export. Cela porte à 102 le nombre total de Rafale Export commandés.

  Suite à ce contrat, l'Armée de l'Air et de l'Espace Française a annoncé la commande de 12 Rafale complémentaires afin de remplacer ses 12 appareils vendus à la Grèce, portant le total des Rafale pour la France à 180 commandés et 12 annoncés,
- la livraison de 13 Rafale à l'Inde et au Qatar, conformément à nos engagements,
- l'entrée en service du Rafale en Inde,
- la continuation des travaux de développement du standard F4,
- l'absence de livraison de Rafale aux forces françaises en 2020, conformément à la Loi de Programmation Militaire. La reprise des livraisons de Rafale à la France est prévue pour 2022,
- le début des travaux préliminaires pour la Tranche 5 du Rafale France ; les premières livraisons étant prévues par la Loi de Programmation Militaire à partir de 2027, (pour une commande attendue en 2023)
- la poursuite des prospections Export malgré les contraintes liées à la covid 19.

Système de Combat Aérien Futur (« SCAF »)

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

Après le lancement de la JCS (études technico-opérationnelles), l'année 2020 a débuté par l'attribution, le 20 février, à Dassault Aviation, Airbus Defence and Space GmbH et leurs partenaires, Safran Aircraft Engines, MTU Aero Engines, MBDA et Thales, du contrat cadre initial (phase 1A) qui initie le lancement des démonstrateurs du SCAF et notamment celui du NGF. Ce contrat cadre s'étend sur une période de 18 mois et constitue la 1ère étape d'un ambitieux programme de démonstration technologique.

L'intégration de l'Espagne a été concrétisée, le 3 décembre 2020, avec la notification d'un avenant au contrat cadre initial, génère de nouveaux équilibres.

En préparation des phases 1B et 2 des démonstrateurs, des propositions ont été remises, mais l'équilibre entre les 3 pays est difficile : Dassault Aviation a le leadership pour le NGF, mais la règle des 3 tiers pour les charges et les responsabilités (equal partners / quality balanced) conduit l'Allemagne / l'Espagne et Airbus à un désaccord avec la France et Dassault Aviation.

Des difficultés subsistent sur la contractualisation en terme de maîtrise d'œuvre et de propriété intellectuelle.

Eurodrone

Le contrat entre l'organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement (« OCCAR ») et Airbus Defence & Space GmbH, maître d'œuvre, a été finalisé.

Les contrats entre Airbus Defence & Space et ses principaux partenaires, Leonardo et Dassault Aviation sont en cours de finalisation. La notification est attendue mi-2021.

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

PATrouille MARitime

Concernant les avions de Patrouille Maritime, le 3ème ATL2 modernisé a été livré à la Marine Nationale ; 4 autres chantiers seront réalisés par Dassault Aviation sur les 18 appareils à moderniser ; les chantiers suivants seront assurés par le SIAé.

Falcon multi-missions

Concernant les Falcon multi-missions, pour l'année 2020, il convient de noter :

pour la France :

- la notification du contrat « AVSIMAR » portant sur des AVions de Surveillance et d'Intervention MARitime Falcon 2000LXS Albatros (7 commandés, 5 en option),
- le lancement du programme Archange pour des avions de renseignement stratégique Falcon 8X (2 commandés en 2019, 1 en option),
- la livraison des 3ème et 4ème Falcon 50M, avions dotés d'une trappe de largage de chaînes SAR (Search and Rescue) ;

pour le Japon :

- la livraison du 5ème Falcon 2000 de Surveillance Maritime pour les Japan Coast Guard sur les 6 commandés,

pour l'Allemagne :

- la livraison du Falcon 2000LX au DLR (centre de recherche aérospatiale allemand).

Programmes Falcon

Les restrictions de voyage liées à l'épidémie de la covid 19 et les conséquences économiques sévères de la crise sanitaire affectent le marché de l'aviation d'affaires :

- 15 commandes dont 7 Albatros en raison du manque de visibilité des clients,
- persistance des tensions sur les prix,
- sous-activité de nos centres de maintenance liée à la baisse de l'activité aérienne.

Malgré la crise, nous sommes parvenus à respecter nos engagements vis-à-vis de nos clients :

- continuité du service client,
- livraison des avions,
- poursuite du développement du Falcon 6X.

Les faits marquants pour cette année sont :

- la livraison de 34 Falcon, pour une prévision initiale de 40 révisée, en raison de la crise de la covid 19, à 30 livraisons,
- la prise de commandes de 15 Falcon, dont 7 Falcon 2000LXS Albatros dans le cadre du contrat AVSIMAR,
- l'avancement du programme Falcon 6X malgré l'impact la crise sanitaire, pour un 1er vol prévu début 2021 et une entrée en service prévue fin 2022 :
  - le Falcon 6X a été dévoilé, lors d'un roll-out virtuel, le 8 décembre 2020,
  - les 3 premiers avions de développement sont en cours d'essais, et l'assemblage a débuté sur les avions de série n°4 et n°5,
  - le développement du moteur PW812D progresse de façon nominale avec des essais au sol et en vol menés à bien, validant l'aptitude de l'avion à effectuer sa mise en vol.

  Le Falcon 6X est un biréacteur doté d'une distance franchissable de 5 500 nautiques, d'un confort inégalé avec une largeur de cabine de 2,7 mètres pour un volume de 52,2 m^3, et d'une vitesse maximum de Mach 0,9. La cabine du Falcon 6X a obtenu *l'International Yacht and Aviation Award for Interior Design*, prix sponsorisé par le magazine *design et al*. Cet avion est la nouvelle référence du segment des jets d'affaires à long rayon d'action et très large cabine.
- la poursuite du développement de la gamme Falcon ; le futur Falcon sera annoncé au 1er semestre 2021.

Eco-responsabilité :

La gamme Falcon est 100% compatible avec les biocarburants, dont le circuit de distribution se développe. Dassault Aviation a par ailleurs adopté une démarche éco-responsable sur l'ensemble du cycle de vie de l'avion : conception, production, choix des matériaux, recyclage, etc. Nous participons activement aux programmes de recherche sur l'environnement, français, européens et internationaux. De plus, la réduction de l'empreinte carbone de nos avions passe aussi par la promotion et la diffusion d'un outil de navigation calculant une optimisation des plans de vol. Enfin, Dassault Aviation a également poursuivi des études sur la décarbonation des avions.

Make in India

Notre Joint Venture Dassault Reliance Aerospace Limited (« DRAL ») a poursuivi sa montée en puissance malgré le contexte difficile de crise de la covid 19, à la fois en Inde et en France. La production et l'assemblage de nouveaux éléments de Falcon 2000 et de Rafale se déroulent en conformité avec le plan industriel de déploiement de nos activités aéronautiques civiles et militaires en Inde. Cela contribue également à la satisfaction de nos obligations d'offsets prévues au contrat signé en 2016 pour la fourniture de 36 Rafale.

En 2020, les éléments suivants ont été transférés en Inde :

- Falcon 2000 : tronçon avant et éléments du fuselage,
- Rafale : verrière, pare-brise, gouverne.

Les portes moteurs dont les premiers jeux ont été montés sur chaîne Rafale en France.

DRAL a été intégrée à nos Agréments de Production Falcon et a passé avec succès son premier audit par les autorités de navigabilité.

Nous poursuivons également :

- le développement d'une supply chain indienne (pièces primaires, outillages, pylônes, bidons, etc…),
- la montée en puissance du centre d'ingénierie à Pune,
- la « Dassault Skill Academy » (programme de formation professionnelle au métier d'ajusteur aéronautique et parcours d'excellence dans le supérieur entre acteurs académiques indiens et français et industrie aéronautique) dont le lancement de la 2ème promotion du Bac professionnel aéronautique a démarré en janvier 2021, et le démarrage de la formation en France des futurs ingénieurs et techniciens indiens de la ligne d'assemblage finale du Falcon 2000.

1.4.2 Après-vente

Après-vente militaire

Les éléments majeurs de l'année 2020 ont été :

- le maintien de la priorité donné au soutien des avions en service au sein des flottes de nos clients militaires, durant la période de la crise la covid 19,
- la notification du contrat Optimisation Continue de l'Entretien des Atlantique 2 de l'Aéronautique Navale (« OCEAN »). Dassault Aviation devient seul maître d'œuvre, hors moteurs, du Maintien en Condition Opérationnelle verticalisé (y compris Thales), pour une durée de 10 ans des ATL 2. L'organisation de ce soutien est fondée, au même titre que le contrat RAVEL, sur une plateforme Big Data Dassault Aviation / Dassault Systèmes, qui a connu sa 1ère application avec ce contrat,
- l'exécution du contrat MCO RAfale VErticalisé (RAVEL), avec le respect des objectifs de disponibilité des Rafale, au sein de l'Armée de l'Air et de l'Espace et de l'Aéronautique Navale,
- la mise en place des personnels d'assistance technique et de l'ensemble des moyens de soutien en Inde pour accueillir et accompagner la mise en service des 5 premiers Rafale indiens sur la base locale d'Ambala,
- la poursuite de la formation, tout au long de l'année, au sein de notre « Conversion Training Center » à Mérignac, des pilotes et mécaniciens indiens,
- la poursuite du soutien des Rafale égyptiens et qatariens.

Après-vente Falcon

L'année 2020 a été marquée par une forte baisse du trafic aérien qui a impacté le niveau d'activité de notre réseau de centres de maintenance.

Pour la 2ème année consécutive, les efforts déployés dans le domaine du support depuis plusieurs années (Falcon Response, disponibilité de pièces de rechange, réseau de centres de maintenance…) ont été reconnus au meilleur niveau par le magazine *Aviation International News* :

- n°1 classement général
- n°1 disponibilité des pièces de rechange
- n°1 réactivité AOG
- n°1 respect des conditions de garantie

Ceci valide notre démarche qui a justifié, en particulier, l'acquisition en 2019 de 17 centres de maintenance dans le monde. Le Groupe a, en 2020, poursuivi l'intégration de son réseau d'excellence tout en accroissant sa part de marché dans la maintenance Falcon avec :

- la finalisation de l'acquisition d'ExecuJet Dubaï en janvier,
- l'adaptation des installations de maintenance de Dassault Falcon Service au Bourget pour accroître sa capacité d'accueil des Falcon 7X et 8X. Le hangar rénové est entré en service début 2020,
- la poursuite du développement des capacités Falcon en Malaisie (Kuala Lumpur), en Australie (Brisbane) et au Moyen-Orient (Dubaï).

Le réseau mondial de centres de maintenance Dassault Aviation est désormais composé de plus de 60 sites.

Par ailleurs, nous avons, dès le début de la crise de la covid 19, grâce à une réorganisation rapide permettant d'assurer la continuité du niveau de service (Command Center, Falcon Response, rechanges, réseau de centres de maintenance), maintenu la proximité avec la « Famille Falcon » par l'organisation de visio-conférences et de sessions de formation en e-learning (Customer Webinars, OAB E-Forums).

Nous avons par ailleurs :

- signé le 500ème contrat de maintenance FalconCare,
- soutenu nos clients à travers l'offre Falcon Response grâce à 2 Falcon dédiés, qui ont effectué 5 400 heures de vol en 830 missions depuis le lancement du service en 2015.

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 2020, 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 Corp. (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 Corp. (États-Unis), services et maintenance aéronautiques,
- Dassault Aircraft Services Corp. (États-Unis), promotion des ventes de services et de maintenance aéronautiques aux États-Unis,
- Aero Precision Repair And Overhaul Company Inc. (APRO) (États-Unis) (détenue à 50/50 avec Safran Landing Systems Miami Inc.), réparation et maintenance des trains d'atterrissage et des commandes de vol,
- Midway Aircraft Instrument Corp. (États-Unis), révision et réparation d'équipements aéronautiques civils pour les équipementiers français,
- Dassault Falcon Jet Do Brasil Ltda (Brésil), services et maintenance aéronautiques,
- Dassault Falcon Jet Leasing LLC (États-Unis), société chargée d'accueillir les structures des financements Falcon.

Dassault Falcon Service (DFS) (France), implantée au Bourget et à Mérignac, contribue à l'après-vente des Falcon par ses centres de maintenance 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) conçoit, produit et distribue des outils de simulation.

Dassault Aviation a fait l'acquisition en 2019 des activités de maintenance de trois réseaux de sociétés de maintenance aéronautique (Luxaviation/ExecuJet, TAG Aviation et RUAG). Au cours de l'exercice 2020, Dassault Aviation a finalisé l'acquisition dans le réseau de maintenance ExecuJet, de la société ExecuJet MRO Services Middle East (Dubaï).

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),
- **Dassault Aviation Business Services SA** (ex RUAG Business Aviation AG) **(Suisse)**, opérateur de services aéroportuaires.
- **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).
- **ExecuJet MRO Services Middle East (émirats Arabes Unies).**

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

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

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

Le Groupe s'attache aussi à améliorer les produits existants et à préparer les produits futurs avec le souci constant de réduire les impacts environnementaux, tout en offrant toujours plus d'efficacité et de services à nos clients. 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 le 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 particulière aux relations avec un écosystème dynamique de start-ups.

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

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

- l'allègement des structures par de nouveaux matériaux et procédés (nouveaux alliages métalliques, composites, fabrication additive métallique et thermoplastique),
- la consolidation des principes de conception et de fabrication de surfaces à laminarité augmentée et des performances atteignables grâce à la réduction de traînée ainsi obtenue,
- 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),
- la préparation et la gestion de mission optimisée pour réduire l'impact environnemental, les trajectoires de décollage et d'atterrissage réduisant les émissions de CO_2 et/ou le bruit externe.

Par ailleurs, nous continuons à 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).

Avec CORAC, nous poursuivons des travaux collaboratifs sur les technologies pour avions plus électriques, et sur les procédés de production de l'usine aéronautique du futur, qui avaient été lancés dans le cadre du Programme Investissement d'Avenir. Dans le cadre du nouveau plan de soutien à l'aéronautique civile initié dans le contexte de la crise sanitaire, nous lançons de nouvelles actions de R&D dédiées :

- à la conception et au développement de pièces composites et métalliques de grandes dimensions optimisées en masse,
- au développement de fonctions de protection pour le pilotage,
- à l'optimisation du système d'air cabine.

CleanSky 2 est un espace de collaboration avec une vingtaine de partenaires majeurs de sept pays européens afin de répondre aux enjeux environnementaux selon des approches multiples. Réduire les émissions de gaz à effet de serre 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 notifié par la Direction Générale de l'Armement (« DGA »).

Au-delà des actions menées dans le cadre de ce Plan d'Études Amont nous renforçons nos collaborations scientifiques dans deux domaines de l'Intelligence Artificielle (IA) : l'IA cognitive et l'IA de confiance. Parmi les acteurs de la recherche, les Instituts de Recherche Technologiques montent en puissance dans ces domaines et offrent actuellement de bons cadres de collaboration, ce qui nous a permis de lancer plusieurs projets en 2020.

Ces projets s'inscrivent techniquement dans la préparation des futurs cockpits militaires et civils : tête haute augmentée, outil de gestion de mission collaborative, synthèse tactique 3D, monitoring équipage, multi-modalité et assistant virtuel.

1.7 Plan de transformation : Piloter Notre Avenir

Le plan de transformation « Piloter Notre Avenir » doit nous permettre le développement et la réalisation d'avions de qualité plus compétitifs et toujours mieux adaptés aux attentes de nos clients présents et futurs. 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.

3 axes sont aujourd'hui prioritaires :

- le bureau d'étude étendu, les filières et les outils numériques (Big Data, 3DExperience, SAP prod, etc.),
- la performance industrielle,
- la modernisation des infrastructures.

Cette transformation est fondée sur des nouveaux outils numériques, dans un environnement de Big Data, où la qualité et la maîtrise 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 opérationnelle et ouverte à nos partenaires. Elle supporte le développement de notre futur Falcon, 1er programme avion à utiliser pleinement 3DExperience™.

En ce qui concerne le Big Data, nous avons déployé une plateforme Dassault Aviation / Dassault Systèmes qui nous permet notamment :

- de répondre aux engagements de performance du MCO Rafale RAVEL,
- de mettre en place les cockpits digitaux de pilotage de nos opérations en temps réel.

La modernisation de nos installations et de nos méthodes de travail s'est poursuivie en 2020 à travers le déploiement du bureau d'étude étendu, en particulier, l'organisation des programmes Falcon de missions.

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.

De même, nous avons :

- généralisé la démarche Advanced Product Quality Planning (APQP : assurance qualité en conception et industrialisation) et l'avons déployée sur les nouveaux programmes avec nos partenaires,
- appliqué la politique « ReUse » (réutilisation de solutions techniques matures et des standards de la profession) à nos nouveaux programmes,
- déployé les premières applications de l'usine 4.0 comme l'aide aux compagnons par la réalité augmentée.

Malgré la crise sanitaire, nous avons poursuivi la spécialisation industrielle de nos usines et la modernisation de nos bâtiments :

- Argonay :
  - travaux d'extension permettant d'accueillir les nouveaux traitements de surface compatibles REAch,
  - démarrage de la plateforme industrielle collaborative de fabrication additive métallique (ALM) à base de poudre titane,
- Biarritz : livraison du nouveau bâtiment,
- Cergy : obtention du permis de construire en cours,
- Istres : début agrandissement du bâtiment des bancs d'intégration systèmes,
- Martignas : mise en opération des activités de pyrotechnie dans le nouveau bâtiment,
- Poitiers : nouvel espace du hangar aménagé pour accueillir la production des emports.
- Mérignac et Saint-Cloud : nouveaux bâtiment et plateaux collaboratifs, dans la logique du bureau d'études étendu et de la centralisation de certaines activités vers Mérignac,
  - Mérignac : aménagement intérieur du nouveau bâtiment tertiaire ; démarrage des travaux du nouveau laboratoire de système d'air,
  - Saint-Cloud : rénovation du bâtiment Sénard et création de plateaux collaboratifs multi-métiers,

1.8 Qualité totale

Dans le cadre de son Système de Management Intégré, Dassault Aviation a confirmé en 2020 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 le suivi de nos agréments de conception, production et entretien des avions civils et militaires.

En 2020, nous avons en particulier déployé :

- une démarche de prévention « des corps étrangers » en vol,
- une campagne de formation Facteurs Humains adaptée au contexte covid 19.

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

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

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

Le Groupe est exposé à des risques et incertitudes variés qui peuvent affecter ses activités, sa réputation ou sa capacité à réaliser ses objectifs.
Ces différents facteurs sont appréhendés au moyen d'un dispositif de management global par les risques pour :

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

2.1 Risques conjoncturels et de marchés

Risques liés à l'environnement économique et géopolitique mondial

La nature de l'activité du Groupe Dassault Aviation l'expose à des risques liés aux incertitudes et à la volatilité de l'économie mondiale ainsi qu'à l'instabilité politique.

- Le Groupe réalise une part importante de son activité auprès de clients gouvernementaux, notamment sur les marchés de défense. Sur ces marchés, les dépenses publiques dépendent de facteurs politiques et économiques qui sont susceptibles d'influer sur les opportunités.
- Dans le domaine de l'aviation d'affaires, les clients sont sensibles à la situation économique mondiale, et leurs capacités de financement peuvent en dépendre.

Risques induits par la crise de la covid 19

L'épidémie de la covid 19 a déclenché une crise sanitaire sans précédent par ses conséquences sur la santé publique, par son ampleur et par ses effets induits sur l'économie et sur les activités du Groupe.

Les risques identifiés sont de natures distinctes :

- Le risque sanitaire pour lequel le Groupe a mis en place un ensemble de mesures visant à la protection de ses salariés et à la préservation de la continuité des opérations ;
- Le risque marché du fait de la crise du secteur aérien ;
- Les risques liés à la pérennité de nos sous-traitants et aux difficultés d'approvisionnement, nous exposant sur les capacités de production et les livraisons aux clients ;
- Les risques liés aux restrictions de voyage impactant les démarches de prospection et l'exécution de nos programmes, notamment les nouveaux développements en coopération.

Risques liés aux marchés

Les conséquences de la crise économique actuelle dans le domaine aéronautique civil sont significatives et risquent d'être durables sur les prochaines années, et ce dans un environnement qui reste très incertain. Elles se traduisent par :

- Un marché très attentiste, avec un manque de visibilité à moyen terme quant à la reprise réelle du marché de l'aviation d'affaires, qui impacte directement nos prises de commandes et notre chiffre d'affaires. Des signes de reprise des transactions pour les avions d'occasion sont toutefois constatés avec des marques d'intérêt de nos clients, désireux d'une disponibilité immédiate des avions mais prudents quant à l'achat d'avions neufs.
- Une baisse importante du trafic aérien qui impacte nos activités de maintenance et de distribution de pièces de rechange.

Dans l'environnement très concurrentiel du marché civil, tant en termes de politique commerciale et tarifaire qu'en termes d'innovation technologique, nos concurrents bénéficient de facteurs économiques favorables et de flexibilité, dus à leur implantation en zone dollar.

Pour faire face à cette contrainte, nous poursuivons nos efforts d'innovation et d'élargissement de notre

gamme Falcon, ainsi que de rationalisation de notre production et de réduction de nos coûts.

Par ailleurs, soucieux de l'empreinte carbone de nos clients, nous sommes pleinement impliqués dans les engagements de la filière sur la transition écologique et avons inscrit dans notre stratégie la conception de futurs avions décarbonés. À court terme, nous poursuivons les études d'optimisation des avions en opération ainsi que la recherche de solutions technologiques sur nos projets.

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

2.2 Risques opérationnels

Risques liés à la maîtrise des programmes

Compte tenu des cycles nécessaires aux développements et à la production de nos produits, ainsi que de la complexité des technologies de l'aéronautique, la maîtrise de nos programmes est essentielle pour respecter nos calendriers et nos engagements clients, et ainsi sécuriser notre chiffre d'affaires.

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

Nos investissements en matière de Recherche et Développement, nos choix techniques et technologiques, et nos innovations sur les programmes doivent correspondre aux attentes et besoins opérationnels de nos clients sur le long terme, tout en intégrant les exigences de normes environnementales d'émissions de plus en plus strictes pour les avions civils (bruit, NOx, CO_2, etc.).

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

En 2020, l'efficacité du management de nos programmes a été impactée par le contexte de crise et le pilotage rendu encore plus complexe par les restrictions de voyage et les contraintes apportées par le télétravail.

Risques liés à la mise en œuvre du Make In India

Le Groupe a initié le Make in India dans le cadre de l'exécution des obligations d'offsets liées au contrat d'acquisition des 36 Rafale par l'Inde. Ainsi, 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.

En 2020, dans un environnement rendu encore plus complexe par le contexte de crise sanitaire, nous avons poursuivi le déploiement de nos installations, de nos filières de production et de nos activités de bureau d'études avec nos partenaires indiens. La montée en charge continuera en 2021 par l'exécution des transferts prévus tout en maitrisant la qualité, les coûts et les délais.

Risques de dépendance envers la Supply chain

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

La crise du secteur aéronautique provoquée par la covid 19, touchant tous les donneurs d'ordres, entraîne une baisse d'activité importante chez nos partenaires et fournisseurs avec une fragilisation de leur situation financière et par voie de conséquence des risques de pérennité, de maintien de compétences, de cessions / acquisitions ou de restructuration, ainsi que d'augmentations de prix.

La performance de production étant dépendante de la bonne alimentation de nos chaines de fabrication, les instabilités ou défaillances de la supply chain peuvent conduire à des perturbations significatives, des

retards, voire à des arrêts de production, nous exposant 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 futur Falcon).

Les risques fournisseurs peuvent être de différentes natures :

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

Ces risques font l'objet de Comités des risques fournisseurs examinant les mesures de prévention ou correction adaptées. En complément de ces mesures, Dassault Aviation a renforcé le processus d'évaluation et de gestion des performances opérationnelles des fournisseurs, afin de mieux identifier leurs risques structurels et opérationnels au plus près des besoins de nos chaines de production.

Risques Cyber sur les Systèmes d'Information

Avec la crise de la covid 19, la surface d'exposition cyber des entreprises a augmenté et les risques d'attaques sont par conséquent devenus beaucoup plus élevés pour le Groupe et sa supply chain. En 2020, une filiale du Groupe a été victime d'une cyber-attaque, sans que ses opérations n'en soient affectées et sans impact au niveau du Groupe.

Une défaillance de notre système d'information pouvant se traduire par des pertes de données et des dysfonctionnements préjudiciables à la bonne marche de l'Entreprise, le Groupe a mis en place des procédures et une organisation destinées à se protéger contre le risque d'atteinte à la sécurité de ses systèmes d'information. Le facteur humain étant un enjeu majeur de la cyber sécurité, des actions de sensibilisation et d'appel à la vigilance des collaborateurs et des partenaires ont été entreprises.

Nos dispositifs de surveillance et de protection sont en constante adaptation afin de faire face à l'évolution de la menace. Les infrastructures et les systèmes de communication ont progressé pour répondre dans un environnement sécurisé aux nouveaux besoins de travail et d'échanges dématérialisés.

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

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

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

Risques de Sûreté

La menace terroriste est restée très élevée en 2020. Par la nature de ses activités industrielles et l'emploi de ses avions de combat dans la lutte contre l'islamisme radical, le risque d'atteinte aux biens et aux personnes reste important.

La préservation de la sécurité du personnel, du patrimoine industriel, technique et scientifique du Groupe est assurée par des procédures de contrôle d'accès systématique aux sites, des systèmes de protection physique, ainsi que par un processus d'évaluation opérationnelle des fournisseurs et par une étape « Sûreté » dans les dossiers de recrutement.

Le risque sûreté est également appréhendé par la protection de nos systèmes d'information. Avec la crise de la covid 19, l'exposition au risque de pillage industriel a augmenté significativement et le Groupe a été exposé à un nombre croissant de tentatives de vols de données.

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

Enfin, le Groupe ne déplore aucune tentative d'atteinte à son image ou à sa réputation. Le bon usage des réseaux sociaux justifie d'une bonne pédagogie auprès des salariés pour garantir le maintien du bon niveau de sécurité de notre patrimoine industriel.

Risques dans le domaine social

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

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

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

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

Les activités du Groupe Dassault Aviation peuvent générer diverses situations mettant en jeu la santé et la sécurité de son personnel. Depuis plusieurs années, une politique systématique de réduction des risques professionnels et d'amélioration des conditions de travail a été engagée. Les mesures prises sont décrites au §4.4 « Informations sociales ».

Le risque sanitaire que représente l'épidémie de covid 19 expose en première ligne nos personnels et pourrait occasionner des impacts sur leur santé et leur disponibilité. Le protocole sanitaire, mis en place en 2020, a permis de maitriser les risques de contamination au sein de l'entreprise.

Risques environnementaux (cf. DPEF)

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

Risques de pollution ou de dommages causés à l'environnement

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

Le Groupe n'a jamais été, par décision de justice, condamné pour pollution ni contraint à verser des indemnités en réparation de dommages causés à l'environnement. En 2020, le Groupe n'a pas eu à comptabiliser de passif environnemental.

Les mesures de prévention prises sont décrites au §4.5.1 « Risques de pollution ou de dommages causés à l'environnement ».

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

Risques liés aux conséquences du changement climatique

Du fait de sa localisation géographique, le Groupe présente une faible exposition aux conséquences physiques du changement climatique, que ce soit pour ses implantations industrielles ou sa supply chain.

Le Groupe peut être exposé aux risques de transition associés au changement climatique sur la technologie de ses produits et services, ce qui nécessite une évolution vers des solutions moins émissives en CO_2.

La lutte contre le changement climatique fait partie des ambitions stratégiques européennes et nationales

qui se déclinent en un objectif de neutralité carbone à horizon 2050 et des objectifs intermédiaires ambitieux en 2030 et 2040. Ces objectifs sont pris en compte par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (« OACI ») à travers des normes environnementales intégrées dans les exigences de conception de nos produits.

Les mesures prises sont décrites au §4.5.4 « Changement climatique : Gaz à Effet de Serre ».

Renforcement des sanctions liées à la protection de l'environnement

Le projet de loi portant sur la « lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets » introduit la notion d'écocide et renforce les sanctions associées.

2.3 Risques de réputation, réglementaires et juridiques

2.3.1 Responsabilité sociétale d'entreprise

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

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

2.3.2 Respect de la conformité

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

- en termes de navigabilité des produits, les développements des programmes aéronautiques sont concernés par des réglementations au niveau national, européen et international.
- en matière sociale, cf. DPEF §4.4 « Informations sociales » ;
- en termes d'environnement et de santé sécurité au travail, cf. DPEF §4.8 « Exigences règlementaires HSE et régimes administratifs » ;
- en termes de réglementation douanière, économique, fiscale et financière.

D'autres règlementations, parfois à caractère extraterritorial (États-Unis notamment), créent de nouvelles contraintes ou incertitudes (embargo, mesures restrictives, ITAR, Éthique, …).

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

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

Risques liés à la Protection des Données Personnelles

Conformément au règlement UE 2016/679 du 27 avril 2016 (RGPD), relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, le Groupe a mis en place une organisation dédiée avec un cadre de référence complet et un registre de suivi des traitements des données sensibles.

Risques liés au Devoir de vigilance (cf. DPEF)

Face aux risques d'atteintes graves dans les domaines des Droits humains, des libertés fondamentales, de la santé et de la sécurité des personnes et de l'environnement, liés à ses filiales et à une importante supply chain ayant une composante internationale, le Groupe met en œuvre un plan de vigilance permettant d'évaluer et de surveiller les Sociétés à risque potentiel.

Ces mesures sont conformes à la loi n° 2017-399 du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance et sont exposées au §4.7.1 « Devoir de vigilance »

Risques liés au respect des Droits humains (cf. DPEF)

Le Groupe traite ces risques et s'engage en faveur du respect des Droits humains au travers de sa Charte d'éthique, de son organisation interne, et de son plan de vigilance qui détaille les mesures mises en place pour prévenir et atténuer les risques relatifs aux Droits humains, dans le respect des conventions internationales.

Les mesures prises en faveur de cet engagement sont détaillées au § 4.7.3 « Droits humains ».

Risques liés à la lutte contre la corruption (cf. DPEF)

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

Ces mesures sont détaillées au § 4.7.4 « Lutte contre la corruption ».

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

Nous traitons ces risques en respectant l'ensemble de la réglementation fiscale en vigueur, comme exposé au § 4.7.5 « Lutte contre l'évasion fiscale ».

2.3.3 Protection de 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. Dans le cadre du contrat SCAF/NGF, la Société devra se prémunir du risque de fuite du savoir-faire.

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.

Le portefeuille de brevets de Dassault Aviation est en croissance régulière. Il est constitué de brevets français ou de brevets étrangers, déposés dans les pays stratégiques. Des marques sont également 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.

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. Un « Comité Propriété Intellectuelle » se réunit régulièrement pour décider des protections dont doivent bénéficier les inventions stratégiques pour la Société.

2.4 Risques financiers et de marché

Risques financiers

Risques de liquidité et de trésorerie

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

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

Risques de crédit et de contrepartie

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

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

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

Risques de marché

Risques de change

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 américain pour la vente de nos avions militaires, la comparaison avec nos concurrents s'effectuant dans cette devise.

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

Par ailleurs, 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 ».

Risques de taux

Le Groupe n'est plus exposé au risque de taux suite aux remboursements de ses emprunts à taux variables au cours de l'année 2020.

2.5 Assurances

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

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

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

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

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

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

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

Dassault Assurances Courtage 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.

3.2 Environnement et organisation générale du contrôle interne

Documents de référence du contrôle interne

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

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

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

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 sont exposés au paragraphe 1.9 du Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise. Chaque membre de ce Comité assure le contrôle interne de sa fonction.

Les actions 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 (DAIR)

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

Éléments externes de contrôle

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

- le calcul de nos éléments de coût de revient (taux horaires, frais d'approvisionnement et frais hors production) ainsi que les coûts de revient de nos activités liées aux marchés publics français sont enquêtés par la Direction Générale de l'Armement (DGA),
- dans le domaine de l'aviation militaire, la surveillance des produits, de notre reconnaissance d'aptitude à la conception et de notre reconnaissance d'aptitude à la production Rafale Export est assurée par la DGA,
- la Société, dans le domaine de l'aviation civile, détient les agréments de conception, de production et d'entretien. Ces agréments sont soumis à une surveillance continue des autorités de navigabilité qui les ont délivrés :
  - Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC),
  - European Aviation Safety Agency (EASA),
  - Federal Aviation Administration (FAA).

La Société Mère et ses filiales DFJ et DFS, sont certifiées EN9100, ISO9001 et ISO14001. Les audits réalisés en 2020 par des organismes extérieurs ont confirmé la conformité de nos systèmes de management aux exigences des normes.

3.3 Procédures de gestion des risques

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 2020, telles qu'adoptées par l'Union Européenne et d'application obligatoire pour les exercices ouverts à dater du 1er janvier 2020, 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 2020, 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 2020

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 2021

Pour 2021, la Direction Générale de la Qualité Totale et la Direction de l'Audit Interne ont pour mission de poursuivre les audits visant à assurer la surveillance du dispositif de contrôle interne et de gestion des risques ainsi que la bonne application des procédures.

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

4.1 Politique générale et Objectifs de Développement Durable (ODD)

Depuis 2003, date 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 participent, à l'échelle du Groupe, aux défis des 17 objectifs de développement durable adoptés par l'ONU en 2015.

Les actions menées dans ce cadre, par le Groupe, contribuent principalement à 8 des objectifs de développement durable.

Contribution du Groupe Dassault Aviation aux Objectifs de Développement Durable

PAIX, JUSTICE ET INSTITUTIONS EFFICACES

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

MESURES RELATIVES À LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Les innovations apportées par les équipes de Dassault Aviation 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.

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.

INÉGALITÉS RÉDUITES

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

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 Crise de la covid 19

2020 a été marquée par la crise sanitaire mondiale du covid 19. Le Groupe a dû faire face aux contraintes générées par la crise en faisant preuve d'agilité et de réactivité tant dans le tertiaire que dans son organisation industrielle. (cf introduction du présent Rapport « Contexte exceptionnel de l'année 2020 »).

Pour y répondre, plusieurs cellules de crise ont été activées au sein du Groupe, en fixant comme priorité la santé et la sécurité des collaborateurs ainsi que de leur famille. Dans ce cadre, une organisation spécifique a été mise en place pour assurer la continuité de notre activité dans le respect des consignes gouvernementales propres à chaque État dans lequel le Groupe est implanté.

En France, nos activités ont été suspendues temporairement afin de définir et mettre en place les dispositions sanitaires indispensables, incluant un recours massif au télétravail et à des mesures de chômage partiel en dernier recours. Une concertation continue avec les Institutions Représentatives du Personnel (IRP) a contribué à la reprise progressive du travail in situ dans des conditions sanitaires satisfaisantes.

Nos protocoles sanitaires sont mis à jour régulièrement en fonction de l'évolution de l'épidémie.

Par ailleurs, le Groupe s'est mobilisé en participant à l'effort national dans le cadre des opérations « Résilience » et « Aviation Sans Frontières » ainsi que par des dons de masques, de visières, de repas aux personnels soignants.

4.3 Identification des risques extra-financiers

L'identification des enjeux et des risques extra-financiers (DPEF) est réalisée par un groupe de travail impliquant les principales Directions support de Dassault Aviation[1] à partir d'une analyse de matérialité 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.

[1] Direction des Affaires Juridiques et des Assurances, Direction de la Communication, Direction de l'Éthique, Direction Financière, Direction Générale des Achats, Direction Générale de la Qualité Totale Hygiène Sécurité et Environnement, Direction des Ressources Humaines.

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

Enjeux	Risques	Politiques	Indicateur clé de performance	Objectifs de Développement Durable (ODD) concernés
Attractivité, emploi et compétences	§2.2 Risques liés à l'attractivité du Groupe, au développement et à la rétention des talents	§4.4	% de personnel formé	5 ÉGALITÉ ENTRE LES SEXES 10 INÉGALITÉS RÉDUITES
Santé, sécurité et conditions de travail	§2.2 Risques liés à la santé et sécurité du travail	§4.4.7	Taux de fréquence des accidents du travail Taux de gravité des accidents du travail	3 BONNE SANTÉ ET BIEN-ÊTRE 8 TRAVAIL DÉCENT ET CROISSANCE ÉCONOMIQUE
Changement climatique	§2.2 Risques liés aux conséquences du changement climatique	§4.5.2 §4.5.4	Consommation d'énergie par source Émissions de Gaz à Effet de Serre, scopes 1 et 2	13 MESURES RELATIVES À LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES
Conformité règlementaire HSE	§2.3.2 Respect de la conformité	§4.8	Nombre moyen de textes règlementaires Nombre maximal d'exigences applicables	3 BONNE SANTÉ ET BIEN-ÊTRE 9 INDUSTRIE, INNOVATION ET INFRASTRUCTURE
Traçabilité et obsolescence des substances dangereuses	§2.3.2 Respect de la conformité	§4.5.3	Nombre de produits dangereux substitués	3 BONNE SANTÉ ET BIEN-ÊTRE 12 CONSOMMATION ET PRODUCTION RESPONSABLES
Supply Chain : devoir du donneur d'ordre	§2.3.2 Risques liés au Devoir de vigilance	§4.6.3 §4.7.1	% de nouveaux fournisseurs traités % fournisseurs à risques potentiels	8 TRAVAIL DÉCENT ET CROISSANCE ÉCONOMIQUE 12 CONSOMMATION ET PRODUCTION RESPONSABLES
Éthique des affaires	§2.3.2 Risques liés à la lutte contre la corruption §2.3.2 Risques liés à la lutte contre l'évasion fiscale	§4.7.4 §4.7.5	Nombre de faits de corruption Nombre de formations dispensées Nombre de personnes formées	16 PAIX, JUSTICE ET INSTITUTIONS EFFICACES

4.4 Informations sociales

Contribution aux ODD

4.4.1 Une politique de l'emploi responsable

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

Évolution des effectifs inscrits

	Effectifs au 31/12/2020	Effectifs au 31/12/2019
Dassault Aviation Société Mère	**8 681**	8 819
Dassault Falcon Jet	**2 052**	2 329
Dassault Falcon Service	**589**	595
Sogitec	**243**	246
TAG Maintenance Services / DABS	**458**	516
ExecuJet (*)	**418**	252
Total	**12 441**	12 757

(*) Acquisition par Dassault Aviation de ExecuJet MRO Services Middle East - EAU (Dubaï)

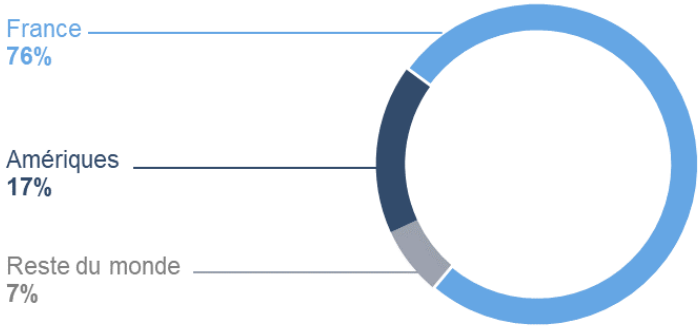
Évolution des effectifs actifs

	Effectifs au 31/12/2020	Effectifs au 31/12/2019
Dassault Aviation Société Mère	**8 372**	8 464
Dassault Falcon Jet	**2 048**	2 320
Dassault Falcon Service	**546**	555
Sogitec	**237**	241
TAG Maintenance Services / DABS	**443**	502
ExecuJet*	**418**	252
Total	**12 064**	12 334

** Acquisition par Dassault Aviation de Execujet MRO Services Middle East - EAU (Dubai)*

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

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



4.4.2 Une politique dynamique de détection des talents

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

À ce titre, le Groupe Dassault Aviation mène des actions de coopération avec le monde de l'enseignement (notamment par du mécénat de compétence), fondées sur deux axes : la formation et la recherche.

Dans ce cadre, les Sociétés du Groupe :

- accompagnent les étudiants pendant leurs études par le biais de stages, de contrats d'alternance et de Volontariat International en Entreprise. Les Sociétés du Groupe ont ainsi accueilli 256 stagiaires et comptent près de 248 alternants, pour répondre à notre volonté d'accompagner la formation des jeunes à nos métiers et de favoriser leur entrée dans la vie professionnelle. Malgré les périodes de confinement, les Sociétés du Groupe ont fait le choix de poursuivre les stages et les formations en alternance engagés sur l'année 2020 dans le cadre de protocoles sanitaires robustes,
- participent aux réflexions pour l'adaptation des cursus aux besoins, à moyen ou long terme, de l'industrie aéronautique. Ces réflexions sont menées au sein d'organisations professionnelles, comme le GIFAS, et avec les organismes et les établissements d'enseignement (écoles d'ingénieurs, universités, lycées professionnels),
- encouragent leur personnel à participer à des enseignements métiers ou multidisciplinaires, à des jurys d'examen et à encadrer des projets techniques. Une organisation de cours à distance a été mise en place pour assurer la continuité des cours pendant la crise sanitaire,
- mettent à disposition des établissements d'enseignement, plusieurs fois par an, leurs recruteurs pour faire passer des entretiens d'entrainements aux futurs diplômés,
- favorisent la connaissance de nos métiers en organisant des rencontres (forums, présentations du Groupe…) et des visites de nos sites pour les élèves, les étudiants et leurs prescripteurs (enseignants, responsables d'orientation, proviseurs…).

Nous contribuons également au développement général des compétences des futurs techniciens, ingénieurs et chercheurs par la création ou la participation à des chaires d'enseignement et de recherche. 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.

Créé en 2018 pour développer en Inde de nouvelles filières de formation au profit de l'industrie aéronautique indienne, la « Dassault Skill Academy » a conçu et fait valider par le gouvernement indien une formation en 2 ans équivalente au Baccalauréat professionnel aéronautique français. Une première session a été ouverte à la rentrée scolaire 2019-2020 dans un lycée public de Nagpur (État du Maharashtra). En parallèle des premières promotions, les professeurs du lycée ainsi que des « professeurs de professeurs » sont formés pour permettre la démultiplication des cours dans le pays.

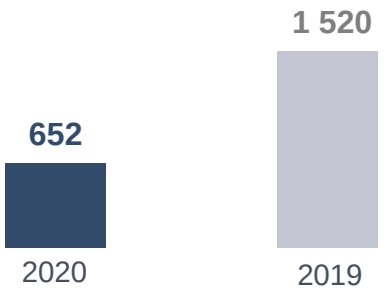
Concernant l'enseignement supérieur, des réseaux d'excellence ont été créés afin de mettre en relation des écoles indiennes d'ingénieurs avec des écoles partenaires françaises. Ainsi :

- le College of Engineering de Pune a été associé à l'ISAE-ENSMA de Poitiers et l'ESTIA de Bidart pour développer des compétences en conception aéronautique intégrée,
- l'école d'ingénieurs DIAT de Pune a été associée à l'ISAE-SUPAERO de Toulouse pour développer des compétences en systèmes aéronautiques et essais en vol,
- l'école d'ingénieurs VNIT de Nagpur a été associée à l'ESTIA de Bidart et le CESI de Nanterre pour développer des compétences en industrie numérique.

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

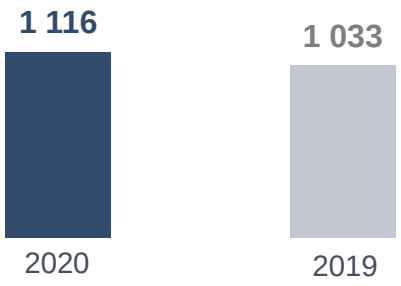
Dans un contexte 2020 difficile, le Groupe a poursuivi ses recrutements en recherchant la meilleure adéquation possible entre charges, effectifs et besoin de compétences.

Cette politique a contribué au recrutement de 652 collaboratrices et collaborateurs.



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

Les actions en matière de recrutement et d'intégration sont essentielles du fait des 1 116 départs du Groupe en 2020.



4.4.3 Développement et transmission des compétences

Le développement individuel de chaque collaborateur est une condition essentielle du succès collectif.
Avec 77% des personnels formés en 2020, le Groupe a affiché sa volonté d'assurer le maintien et le développement des compétences de ses collaborateurs, malgré le contexte de la crise sanitaire.

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

Afin de mieux détecter et préparer les futurs managers, l'Institut Dassault a poursuivi le déploiement de parcours de formation qui complètent ses programmes de management ouverts aux filiales françaises du Groupe. En 2020, 382 collaborateurs ont ainsi été formés.

TAG Maintenance Services a également revu son programme d'évaluation de la performance destiné à améliorer l'écoute et le dialogue entre le collaborateur et son manager.

Les actions menées en 2020 ont permis de maintenir et d'enrichir les compétences des collaborateurs en tenant compte des besoins opérationnels des sociétés du Groupe, des évolutions des métiers et technologies, ainsi que des souhaits individuels. Lorsque cela a été possible, les Sociétés du Groupe ont organisé des formations à distance du fait de la crise sanitaire.

La formation professionnelle représente 207 377 heures de formation pour le Groupe Dassault Aviation.

Dassault Falcon Jet s'appuie également sur un dispositif d'aide aux frais de scolarité afin de permettre à ses salariés d'adhérer à un programme d'études supérieures visant au développement de leurs compétences. Ce programme est en lien direct avec le poste occupé par le collaborateur, ou s'inscrit dans la perspective d'une évolution de carrière. En 2020, 14 salariés ont pu bénéficier de ce dispositif.

4.4.4 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 2020 des salariés du Groupe est de 57 820 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 du Groupe, y compris participation et intéressement, s'élève à 73 087 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).

Le Groupe propose à tous ses collaborateurs une couverture médicale.

De plus, les Sociétés françaises du Groupe ont versé près de 26,6 millions d'euros (soit plus de 5% de la masse salariale) aux comités sociaux et économiques d'établissements, permettant aux salariés de bénéficier de nombreuses activités sociales, sportives et culturelles à des prix très avantageux.

4.4.5 Un dialogue social constructif

Le Groupe Dassault Aviation met en œuvre une politique sociale basée sur la confiance, le compromis et le respect mutuel.

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

En 2020, 22 accords et avenants ont été conclus, démontrant l'importance et le dynamisme du dialogue social. Ils ont notamment porté sur des thématiques telles que le temps de travail, les salaires, la qualité de vie au travail, la gestion des emplois et des parcours professionnels, l'égalité professionnelle et salariale des femmes et des hommes, l'emploi et le maintien dans l'emploi des personnes en situation de handicap, l'activité partielle pour le maintien en emploi, et les mesures d'urgence dans le cadre de l'épidémie de la covid 19…

Ces échanges constructifs et réguliers avec les partenaires sociaux ont permis de faire face à la crise sanitaire ensemble. Les représentants du personnel se sont prononcés très majoritairement pour la reprise progressive de l'activité sur site des entités françaises du Groupe dès le mois d'avril, affichant leur confiance dans les mesures sanitaires mises en œuvre pour protéger la santé des collaborateurs.

Ce dialogue social au sein du Groupe contribue à maintenir un climat propice au bon fonctionnement des Sociétés.

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

4.4.6 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. Convaincu que la diversité est un enjeu majeur et représente un facteur de performance pour l'entreprise, le Groupe réaffirme son engagement dans la prévention des discriminations et s'attache à promouvoir l'égalité des chances et de traitement.

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 de :

- l'équilibre entre les générations,
- 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.

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

Égalité professionnelle entre les femmes et les hommes

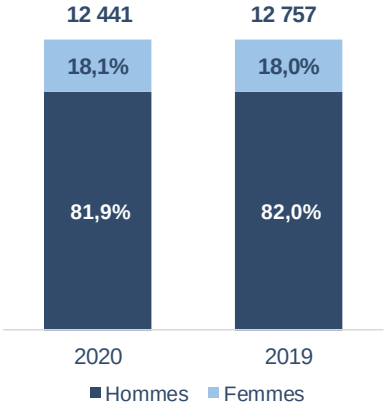
Le Groupe poursuit sa politique de développement de la mixité dans l'entreprise par la mise en place d'actions destinées à faire évoluer durablement les mentalités et les pratiques internes afin de conduire à une plus grande mixité en particulier dans les métiers techniques, industriels et de maintenance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

Le Groupe Dassault Aviation est confronté à une proportion plus réduite de femmes dans les formations techniques et industrielles. 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 » 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 25,3 % de femmes sur l'ensemble des recrutements en 2020.

Les femmes représentent 18,1 % du personnel du Groupe, en légère augmentation par rapport à 2019.



Le Groupe porte 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 pour aménager les postes ainsi que pour faciliter et encourager les reconnaissances de la qualité de travailleurs handicapés (RQTH) et leurs renouvellements.

Fin 2020, le Groupe Dassault Aviation employait 492 travailleurs handicapés, contre 529 en 2019.

Carrière des représentants du personnel

Dassault Aviation et Dassault Falcon Service ont mis en œuvre les accords signés en 2019 sur le dialogue social destiné à faciliter le fonctionnement des organisations syndicales et des institutions représentatives du personnel. Ces accords prévoient notamment un dispositif de suivi des carrières des représentants du personnel afin de s'assurer 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.

4.4.7 Un environnement de travail de qualité, sûr et sain

Qualité de vie au travail

Le Groupe applique depuis de nombreuses années une démarche permettant de favoriser la conciliation vie professionnelle et vie personnelle. Ainsi, ont notamment été développés des dispositifs en faveur de la parentalité et des aménagements individualisés des horaires de travail.

Un service de crèches d'entreprise est proposé au sein de certaines Sociétés du Groupe.

La crise sanitaire a conduit les Sociétés du Groupe à déployer un dispositif massif et généralisé de travail à distance, bien au-delà des pratiques habituelles de télétravail.

Dans un contexte de confinement et de travail à distance à temps plein, des formations e-learning ont été mises en place pour les managers afin qu'ils s'approprient les bonnes pratiques et soient proactifs dans la prévention des risques liés notamment à l'isolement des télétravailleurs.

Des sessions de e-learning ont également été proposées aux télétravailleurs pour faciliter leur adaptation à ce nouveau mode de travail.

Santé des salariés

Suivi médical des salariés

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

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

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.

Gestion du risque sanitaire de la crise covid 19

L'année 2020 a été marquée par la pandémie mondiale de la covid 19.

Afin de lutter contre le risque épidémique, le Groupe a mis en place des consignes sanitaires conformes aux préconisations gouvernementales, communiquées en France sous forme de protocoles nationaux d'entreprise.

Une organisation et un ensemble de mesures de protection ont été définis afin de protéger les personnels, et d'assurer la remontée en puissance de l'activité en toute sécurité.

Des protocoles décrivant l'ensemble des mesures sanitaires précisent notamment :

- les consignes au poste de travail prenant en compte les mesures spécifiques à l'activité,
- la mise à disposition des moyens nécessaires à la sécurité du personnel (gel hydro-alcoolique, produit de nettoyage/désinfection, masque de protection, lunettes, etc.),
- les procédures d'accès et de retour sur sites,
- le déploiement du télétravail sur les postes le permettant,
- l'adaptation des horaires de travail,
- la sensibilisation de l'ensemble du personnel à ce nouveau risque,
- les consignes en cas de suspicion de contamination,
- les modalités de gestion des cas contact.

L'efficacité du protocole Dassault Aviation est évaluée hebdomadairement par des indicateurs spécifiques.

Culture prévention

Le développement d'une culture sécurité est nécessaire pour atteindre le meilleur niveau de performance. En 2020, Dassault Aviation a poursuivi ses actions pour amplifier 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 a mis en place un référentiel de management HSE basé sur la norme ISO45001, et y a intégré en 2020 les exigences de la norme ISO14001.

Les objectifs de maturité fixés initialement pour l'année 2020 ont été décalés en 2021 en raison de la crise liée à la covid 19.

Ergonomie et conditions de travail

La prise en compte de l'ergonomie dans les activités reste une priorité. La transformation des postes de travail, qui s'est poursuivie en 2020, a ciblé :

- la diminution des risques d'accidents (ex : manutention de charge),
- la réduction des causes à l'origine de maladies professionnelles liées notamment aux troubles musculo-squelettiques,
- l'adaptation des 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…

Les aspects ergonomiques ont également été pris en compte avec l'accélération du télétravail pendant la crise sanitaire. Des préconisations d'amélioration des conditions de travail à domicile ont ainsi été proposées au travers d'un guide diffusé aux salariés en télétravail.

Parallèlement, des études prospectives innovantes sont toujours en cours pour introduire des technologies de type robot collaboratif, exosquelette (membres supérieurs / dos) 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. En 2020, la rénovation de cabines de peinture et de systèmes d'aspiration/ventilation a été menée.

Les actions de sécurisation vis-à-vis des risques de « chute de hauteur » et de « travaux sous charge » sont en cours.

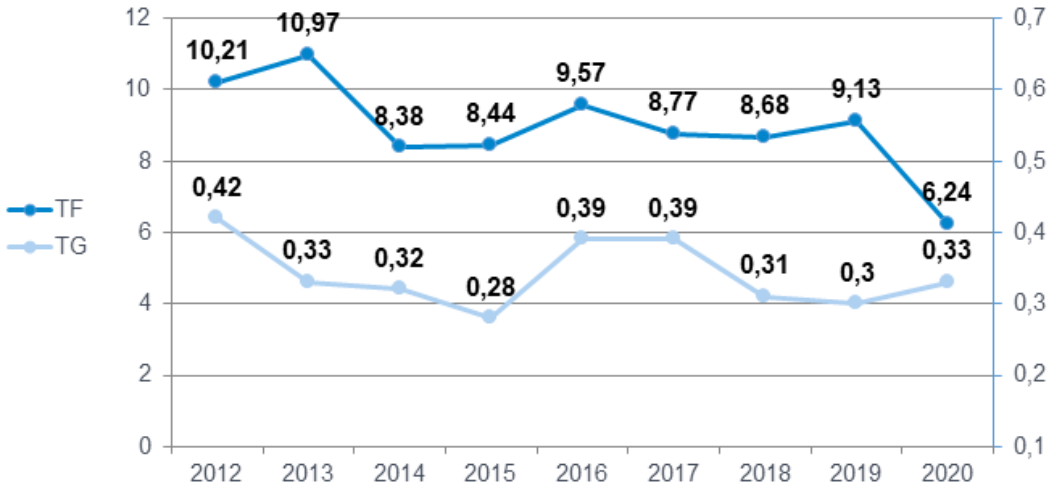
Indicateurs de suivi

Pour le Groupe Dassault Aviation, le nombre de jours d'absence s'élève à 154 941 jours en 2020 contre 89 748 jours en 2019, toutes causes confondues, hors maternité et congés parentaux. Cette augmentation s'explique par la hausse des arrêts de travail liés à la crise sanitaire (arrêts des personnes vulnérables, des cas contacts, pour garde d'enfants, des collaborateurs touchés par le virus…) et les mesures mises en œuvre pour préserver la santé des salariés (fermeture des usines pendant 15 jours le temps de la mise en place des protocoles sanitaires, reprise progressive du travail …).

Le nombre d'accidents du travail avec arrêt est de 122 en 2020. Le nombre de journées perdues correspondant s'élève à 6 391 jours.

Le taux de fréquence[1] est en baisse en 2020, passant de 9,13 à 6,24. Dassault Aviation atteint les objectifs fixés dans le cadre de sa politique RSE, avec un taux de fréquence en baisse de 39% sur 2020.

Le taux de gravité[2] augmente de 0,30 à 0,33.



En 2020, 15 maladies professionnelles ont été identifiées par les différentes autorités compétentes, contre 18 en 2019. Il s'agit principalement de troubles musculo-squelettiques.

4.5 Informations environnementales

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

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

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

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

4.5.1 Risques de pollution ou de dommages causés à l'environnement

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

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

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

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.

4.5.2 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 :

- de l'engagement « The Sustainability of Aviation » avec 6 autres acteurs majeurs de l'aéronautique (Airbus, Boeing, GE Aviation, Safran, Rolls Royce, United Technologies),
- du « Joint Declaration of European Aviation Research Stakeholders Related to Clean Aviation » (signature conjointe de 23 sociétés du monde aéronautique), complété en octobre 2020 par la signature du « Joint Memorandum of Commitment for the "European Partnership for Clean Aviation" », futur partenariat de recherche dans le Programme européen Horizon Europe.

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 dirige ou participe à des études de concepts et de développement en lien 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,
- la conception et la réalisation de surfaces portantes laminaires 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,
- le développement d'une solution opérationnelle de choix de route optimisant significativement la consommation pour une mission donnée,
- la poursuite des travaux, permettant dès aujourd'hui à la flotte Falcon de voler avec des carburants alternatifs, et la qualification (moteur et systèmes) pour l'utilisation des futurs carburants de synthèse durables,
- l'exploration de la possibilité de propulser les futurs avions d'affaires avec de l'hydrogène,
- l'écoconception par l'étude de nouveaux matériaux et procédés.

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 disponible pour tous les opérateurs de la flotte Falcon en service, identifiant les bonnes pratiques à mettre en œuvre pour minimiser les consommations de carburant des avions en service.

Sustainable Aviation Fuels (SAF)

Dassault Aviation travaille avec les motoristes sur la compatibilité des carburants aéronautiques durables (SAF) avec les circuits et réservoirs d'avions.

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. Les circuits d'approvisionnement en SAF commencent à se structurer, particulièrement aux États-Unis. Dassault Aviation s'investit pour en promouvoir l'usage en interne, ainsi qu'auprès de nos clients, en étroite relation avec les associations GAMA, NBAA et EBAA notamment.

4.5.3 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.

À l'issue de cette période marquée par la mise en œuvre du plan de transformation « Piloter notre avenir » et par la crise liée à la covid 19, les objectifs ont été atteints. De nouveaux objectifs pour la période 2021-2023 seront fixés à l'issue de l'analyse des performances obtenues en tenant compte des hypothèses de reprise progressive de l'activité du secteur aéronautique.

En 2020, les consommations de ressources et la production de déchets ont été directement impactées par la crise sanitaire et la crise économique qui lui a succédé. Les variations majoritairement à la baisse sont le résultat des actions d'amélioration menées par le Groupe dans le cadre de sa politique RSE, ainsi que la conséquence de la crise sanitaire.

Thèmes		**Objectifs 2020** (Réf. 2017)	**Performance Groupe**		
			2020	2019	Variation depuis 2017 à isopérimètre
Optimiser les consommations de ressources	Électricité (GJ)	**-5%**	**486 112**	527 744	-7,6%
	Gaz (GJ)	**-5%**	**300 774**	342 075	-15,0%
	Fioul domestique (GJ)	**stabilité**	**5 571**	5 570	6,4%
	TOTAL	**-5%**	**792 456**	875 390	-10,4%
	Kérosène (GJ)	**NA**	**508 439**	556 321	NA
	Eau (m3)	**stabilité**	**200 377**	206 091	-0,7%
Minimiser l'utilisation de produits chimiques dangereux	Produits dangereux supprimés ou substitués	**NA**	**385 *(depuis 2013)***	356 *(depuis 2013)*	55
Réduire la production de déchets ainsi que les rejets dans l'eau et l'air	COV (T)	**stabilité**	**104**	145	-24,8%
	Déchets totaux (T)	**stabilité**	**5 808**	9 512	-23,7%

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).

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 moins 30%), tout en favorisant l'installation de panneaux photovoltaïques sur les surfaces qui s'y prêtent.

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

Les consommations de kérosène sont en baisse significative, conséquence directe du nombre de livraisons d'avions militaires à l'export conformément au planning prévu, et de l'impact de la covid 19 sur les livraisons Falcon.

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 2020 montrent à isopérimètre une baisse de plus de 20% par rapport à 2019, liée à la diminution de la présence sur site (corollaire de l'augmentation du télétravail) ainsi qu'à la résolution de certaines fuites importantes survenues en 2019.

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% est issu de matières premières recyclées) est prépondérant dans les structures des 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 métalliques et plastiques 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.

L'effet de la crise sanitaire et du recours au télétravail est perceptible sur la consommation de papier. Cela se traduit par une baisse de la consommation de 6,6% par rapport à 2019.

Produits chimiques

Depuis plusieurs années, des actions visant à limiter l'emploi de produits chimiques dangereux sont menées vis-à-vis des produits CMR (Cancérigènes, Mutagènes, Reprotoxiques) notamment soumis à la réglementation REACh (ex : chromates, nonylphénols, siloxanes, terphenyls, etc.).
La modernisation du parc de machines et les changements de procédés, favorisés par le plan de transformation « Piloter Notre Avenir », contribuent à l'optimisation des quantités de produits chimiques utilisés.

Cette optimisation passe par la qualification et le déploiement de procédés alternatifs : remplacement de l'usinage chimique par l'usinage mécanique (démantèlement en 2020), suppression des chromates dans les procédés de traitements de surface (Oxydation Anodique Chromique remplacée par l'Oxydation Anodique Sulfurique, décapage sans chrome VI), ou dans les primaires de peinture ou encore suppression des octylphénols dans les mastics d'interposition.

Depuis 2013, 385 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.

La baisse des émissions de COV annuelle est liée à l'impact de la covid 19 sur l'activité industrielle.

Lutte contre le gaspillage et la précarité alimentaire

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

Déchets

2020 est marquée par une baisse de plus de 39% du tonnage de déchets totaux, en partie due à la crise sanitaire. Cette baisse se ressent particulièrement sur les déchets métalliques (-55% pour la Société Mère).

Le développement des procédés de fabrication directe contribue également à cette diminution.

Développement de l'économie circulaire

Thèmes		**Objectifs 2020** (Réf. 2017)	**Performance Groupe**		
			2020	**2019**	Variation depuis 2017 à isopérimètre
Développer l'économie circulaire notamment par la valorisation des déchets	% valorisation déchets totaux	**80,0**	78,2	**77,1**	8,9
	% valorisation déchets non dangereux	**90,0**	83,1	**86,5**	6,1

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 rapidement vers les 100%.

4.5.4 Changement climatique : Gaz à Effet de Serre

Contribution aux ODD

Thèmes		Objectifs 2020 (Réf. 2017)	Performance Groupe		
			2020 *(TCO2e)*	**2019** *(TCO2e)*	Variation depuis 2017 à isopérimètre
Maîtriser les émissions de GES	Scope 1 hors kérosène	**-5%**	18 291	**20 142**	-20,8%
	Scope 2	**-5%**	25 753	**27 960**	-12,1%
	Scope 1 kérosène	**NA**	34 409	**37 649**	NA

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.

Suite à la réduction des consommations énergétiques, les émissions du scope 1 sont en baisse sur l'année, de près de 9%.

Le parc des véhicules de fonction historiquement composé de véhicules diesel continue à évoluer vers des motorisations hybride, électrique ou essence.

Le parc de véhicules de service est quant à lui constitué de plus d'un tiers de véhicules électriques à fin 2020.

Les émissions du scope 2 liées à la consommation électrique sont également en baisse en 2020. Le remplacement d'équipements énergivores (éclairages, moteurs et compresseurs par exemple) s'est poursuivi.

Conformément aux exigences réglementaires, une réactualisation des bilans GES et des audits énergétiques a été menée sur les sites éligibles en France fin 2019. L'évaluation de faisabilité des améliorations proposées est en cours afin d'alimenter les actions bas carbone Société.

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.

Émissions indirectes scope 3

Dassault Aviation a identifié aujourd'hui trois postes d'émissions indirectes significatives sur lesquels il convient de concentrer les efforts.

Utilisation du produit

Le Groupe Dassault Aviation, en tant qu'acteur responsable du secteur aéronautique, est pleinement conscient des émissions de Gaz à Effet de Serre occasionnées par l'utilisation de ses produits.

La réduction des consommations de carburant et de l'empreinte carbone résultante est une préoccupation historique de Dassault Aviation. Les avions Falcon sont reconnus comme faisant partie des aéronefs les moins émetteurs du marché à gamme équivalente. Pour aller toujours plus loin, de nombreuses actions sont menées tant dans les domaines techniques et opérationnels que vers les carburants alternatifs (cf. § 4.5.2).

Déplacements professionnels et domicile-travail

L'année 2020, marquée par la covid 19 et les contraintes de déplacement associées, a conduit à déployer à grande échelle le télétravail, les outils collaboratifs et la visioconférence. Ceci a contribué à réduire les émissions carbone de la Société Mère de plus de 5 600 tonnes de CO_2 soit une baisse de 61,8% par rapport à 2019.

Cette situation exceptionnelle a également favorisé la diminution des émissions liées aux déplacements entre domicile et lieu de travail par le recours aux moyens de déplacement individuels décarbonés, tels que le vélo. Ces évolutions conjoncturelles viennent compléter les actions engagées dans le cadre des plans de mobilité existant dans les principaux établissements en France.

La politique voyage de la Société Mère privilégie l'utilisation :

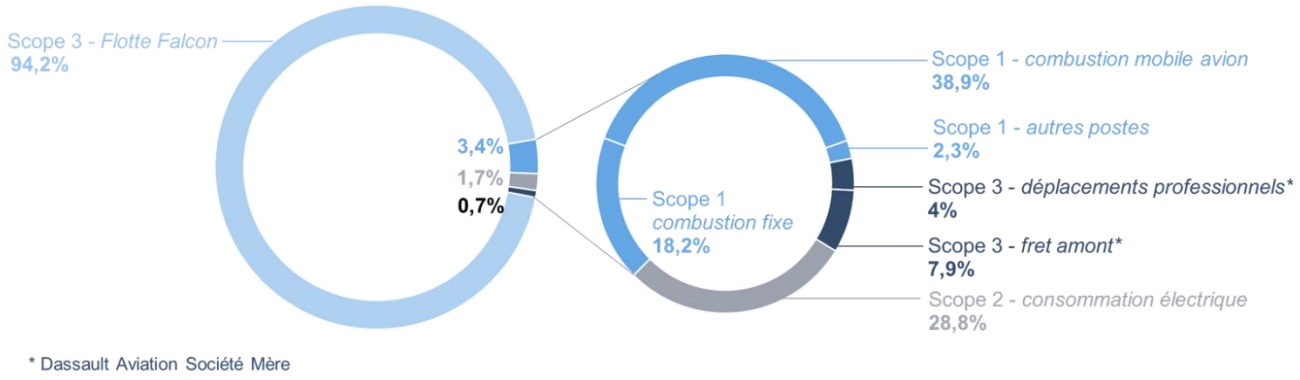
- du train dans le cas de déplacements de courte durée,
- de compagnies aériennes pratiquant une politique de compensation carbone. Les vols domestiques effectués en 2020 représentent 1 108 tonnes de CO_2, dont 98,5% ont été compensées.

Fret amont

En 2020, les échanges avec les prestataires de transport de marchandises se sont poursuivis 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



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.

4.5.5 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 (oiseaux, papillons, amphibiens, orchidées).

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

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

4.6 Informations sociétales

4.6.1 Politique de durabilité

Contribution aux ODD

La durée de service des avions (plusieurs décennies) 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).

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.

4.6.2 Culture de la sécurité

Le Groupe travaille en étroite collaboration avec les autorités de navigabilité françaises et internationales, civiles et militaires. Dassault Aviation s'est doté d'une organisation pour répondre aux exigences de navigabilité pour les avions civils (PART 21 et PART 145) et militaires (FRA 21-G et FRA 145).

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

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

En 2020, le SMS a été déployé sur deux sites pilotes. Il sera généralisé à l'ensemble du Groupe d'ici 2022.

4.6.3 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,
- réalise l'aménagement intérieur des avions d'affaires Falcon selon les exigences de ses clients,
- assure la maîtrise de sa Supply Chain,
- met en place les matériels de rechange et de maintenance qui garantissent aux clients le meilleur service,
- assure la disponibilité opérationnelle des avions,
- instruit les non-pérennités d'approvisionnement pour respecter ses engagements sur les productions d'avions et pour toute la durée de leur exploitation.

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

PME-ETI

Dans le contexte de la crise économique consécutive à la crise sanitaire, Dassault Aviation :

- a participé, sous l'égide du GIFAS, à l'élaboration du plan de relance de la filière aéronautique, annoncé le 9 juin 2020. Dans le cadre de ce plan de relance, Dassault Aviation a contribué à la rédaction et a signé la « Charte d'engagement sur les relations clients et fournisseurs au sein de la filière aéronautique française ».
- a mis en place des mesures d'accompagnement pour limiter, autant que possible, les conséquences de la crise sur ses fournisseurs :
  - dématérialisation des factures : pour s'affranchir des difficultés à émettre et expédier des factures papier, les factures fournisseurs dématérialisées ont été acceptées jusqu'à la fin de la tolérance de l'Administration Fiscale,
  - diminution des délais de paiement des factures : mise en place d'un dispositif spécifique impliquant la Direction Financière et la Direction Générale des Achats, permettant, après analyse des dossiers, d'apporter une réponse personnalisée à nos fournisseurs (avec notamment des échéances de paiement avancées et des délais de paiement réduits jusqu'à 48 heures).
- a adopté une approche collaborative pour aboutir à des plans d'approvisionnement partagés avec les fournisseurs.

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 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 est signataire de 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.

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

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 dans la politique Achats.

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

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

- Santé financière,
- Sécurité / Conformité / Anticorruption,
- 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.

À ce titre, Dassault Aviation a réalisé l'analyse structurelle de 100% des nouveaux fournisseurs référencés au cours de l'exercice 2020.

Le travail collaboratif avec les fournisseurs s'appuie sur le déploiement de la plateforme numérique « BoostAeroSpace/Air Supply », standard de notre industrie aéronautique. Dassault Aviation renforce cette démarche dans le cadre des engagements du plan de relance et de la Charte Fournisseurs.

En 2020, pour un meilleur pilotage de la Supply Chain, la Direction Générale des Achats s'est réorganisée en regroupant tous les approvisionneurs au sein d'une seule et même entité : les achats opérationnels.

Pour renforcer la maîtrise des fournisseurs, Dassault Aviation s'est doté d'un comité Supply Chain constitué des plus hautes instances de la Société (directeurs généraux des Achats, de la Qualité Totale et des Opérations Industrielles). Ce comité propose à la Direction Générale les actions stratégiques dans ce domaine.

Volume des achats

En 2020, les engagements de commandes du Groupe Dassault Aviation s'élèvent à environ 2,7 milliards d'euros.

Chacune des filiales du Groupe réalise ses propres achats :

- Dassault Falcon Jet, 313 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), 33 millions d'euros,
- Sogitec, 30 millions d'euros,

4.6.4 Rayonnement territorial

Contribution aux ODD

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

- Dassault Aviation : neuf sites en France,
- 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 : deux sites en Europe,
- TAG Maintenance Services SA et ses filiales : quatre sites en Europe,
- Sociétés ExecuJet et leurs filiales : neuf sites, un en Afrique du Sud, deux en Belgique, un en Malaisie, un aux Émirats Arabes Unis et quatre en Australie / Nouvelle Zélande,
- Dassault Reliance Aerospace Limited : un site en Inde.

Toutes ces entités s'appuient sur un grand nombre de fournisseurs qui contribuent à l'activité économique des territoires.

Dassault Aviation est certifié Opérateur Économique Agréé.

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

- en France : Chambres de Commerce et d'Industrie, conseils économiques et sociaux territoriaux, comités d'Environnement, Aerospace Valley, SAFE en Provence-Alpes-Côte d'Azur, BAAS, Aérocampus, campus de l'ESTIA, Agence de Développement et de l'Innovation (ADI), Alpha route des lasers (Alpha RLH), Bordeaux Technowest, PDIE et AEROTEAM en région Nouvelle Aquitaine, et Astech en Ile-de-France,

- aux États-Unis : Little Rock Regional Chamber of Commerce, State of Arkansas Work-force Development, Delaware River Administration, Agences de développement de l'Arkansas, du Delaware, du New Jersey (Economic Advisory Committee).

Pour mémoire, Dassault Aviation met en œuvre un protocole d'accord pour l'industrialisation de la fabrication additive appliquée à l'aéronautique (protocole signé le 5 novembre 2018 avec la région Auvergne-Rhône-Alpes en France). Le projet 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.

4.6.5 Actions caritatives

Au travers de conventions de mécénat et d'actions caritatives, le Groupe Dassault Aviation a supporté en 2020 plusieurs associations telles que la Course du Cœur (pour le don d'organes), Rêves de Gosses (permettant d'offrir le baptême de l'air à des enfants handicapés), le Musée de la Libération, ou encore la Fondation de l'Armée de l'Air et de l'Espace, et le musée de la Marine.

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

À la suite de l'explosion d'un stock de nitrate d'ammonium dans le port de Beyrouth, Dassault Aviation a acheté et acheminé, pour le compte de l'ONG Nawraj, du matériel médical pour équiper un hôpital du quartier de Gemmayzé, très endommagé par l'accident.

Dassault Aviation s'est également mobilisé pour contribuer à la lutte contre la pandémie de covid 19 :

- Opération Résilience : des avions d'affaires Falcon ont été mis à la disposition du ministère des Armées, d'une part, et de l'association Aviation Sans Frontières, d'autre part, pour transférer des personnels soignants (médecins, infirmières) avec le plus de rapidité et de confort possible, en France et à l'étranger. 18 vols ont été réalisés dans ce cadre,
- Dassault Aviation a directement soutenu l'effort des soignants par des dons de masques et de repas. Notre communauté d'impression 3D a fabriqué des visières,
- Les équipes d'Argonay ont produit des pièces pour systèmes d'oxygénation permettant d'équiper trois hôpitaux de Seine-Saint-Denis.

4.7 Démarche responsable

Contribution aux ODD

4.7.1 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 une relation commerciale établie est entretenue.

Dispositif antérieur à la loi relative au Devoir de vigilance

Par son organisation et ses processus internes (Ressources Humaines, HSE, 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, 175 sous-traitants de production ont été évalués, permettant ainsi d'identifier les plus faibles dans leur prise en compte des problématiques HSE (avec notamment un point de vigilance sur la gestion des produits chimiques). Parmi ceux-ci, 30 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 ceux 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 santé, sécurité et conditions de travail. Elle s'appuie sur des indicateurs mondiaux publiés périodiquement par des organisations spécialisées (Université de Yale, UNICEF, OIT…),
- une cartographie des risques par activité (industrielle, tertiaire, complétion, infrastructure…),
- une évaluation des risques par fournisseur intégrée dans le processus d'agrément et de suivi qui s'appuie sur les questionnaires standardisés de l'International Aerospace Environmental Group (IAEG) 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,
- une commission « vigilance » de traitement des alertes consolidées.

Ce plan de vigilance a été déployé dans les principales filiales. En 2020, Dassault Falcon Service et Sogitec ont déployé un dispositif de surveillance de leurs fournisseurs cohérent du plan de vigilance Dassault Aviation. Le dispositif de Dassault Falcon Jet est lui en cours de mise en place opérationnelle.

Les filiales du réseau de stations-services ont également été évaluées dans ce cadre.

Par ailleurs, depuis 2018, les fournisseurs de Dassault Reliance Aerospace Limited qui font l'objet d'un agrément sont intégrés dans le processus de Dassault Aviation.

Dassault Aviation a pour objectif d'évaluer au titre du Devoir de vigilance l'ensemble des fournisseurs en cours d'agrément, des fournisseurs référencés faisant l'objet d'une action de suivi périodique, ou aux fournisseurs ayant été confrontés à un événement significatif.

Thèmes		Performance Groupe	
		2020	2019
Anticiper les risques fournisseurs, notamment pour les activités sous-traitées	Nombre de fournisseurs traités	**719**	1 021
	% de fournisseurs présentant une localisation ou une activité à risques	**16%**	NA
	% d'avancement des évaluations de sous-traitants de production à risque	**91%**	82%
Anticiper les risques fournisseurs des filiales	Nombre d'évaluations réalisées	**418**	NA

Depuis la mise en place du dispositif, le Groupe a traité plus de 2 000 fournisseurs, dont 1 137 en 2020, et n'a détecté aucun fournisseur à risque fort immédiat. Néanmoins, sur ces évaluations, environ 2% des fournisseurs présentaient des faiblesses dans un des domaines d'évaluation. Ceux-ci, mis sous surveillance, ont fait ou feront l'objet d'un audit spécifique.

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.

4.7.2 Minerais de zones de conflit

La Supply Chain de Dassault Aviation est susceptible d'être soumise aux réglementations relatives à l'approvisionnement des minerais (étain, tungstène, tantale et or) en provenance de zones de conflit.

Lorsqu'ils sont concernés, les fournisseurs doivent s'assurer que les minerais utilisés dans la fabrication de leurs articles ne servent pas au financement de groupes armés.

Afin d'assurer la transmission des informations vers ses clients, Dassault Aviation a mis en place une organisation pour collecter les déclarations de sa Supply Chain.

4.7.3 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. § 4.4.7).

Nos Conditions Générales d'Achat imposent à nos fournisseurs et prestataires de respecter notre Charte Éthique dans l'exécution de nos commandes.

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.

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

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. Au cours de l'exercice 2020, aucun fait de corruption ou de trafic d'influence n'a été porté à la connaissance de la Direction de l'Éthique

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. Ces formations ont pour but de sensibiliser le personnel sur la détection des situations à risque et la nécessaire vigilance et les comportements à adopter face à de telles situations. Elles sont dispensées en présentiel par un cabinet d'avocats spécialisés. En 2020, compte tenu du contexte de la crise sanitaire, deux sessions ont permis la formation de 258 personnels exposés, contre 282 en 2019. Cette baisse du nombre de personnes formées s'explique par la crise sanitaire, qui a réduit la jauge des salles. Cette réduction a particulièrement affecté la deuxième session de formation tenue en septembre 2020. 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.

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 2020, la Direction de l'Éthique a mené des missions de suivi et de contrôle 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 mises en place.

Le programme de conformité ainsi déployé par Dassault Aviation et ses filiales notamment 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.

4.7.5 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 elle exerce son activité industrielle.

4.8 Exigences règlementaires et régimes administratifs

Contribution aux ODD

Les principales entités du Groupe sont dotées d'un système de veille règlementaire HSE permettant d'identifier ou d'anticiper les exigences applicables à leurs activités et de mener les actions de mise en conformité lorsque cela est nécessaire.

En moyenne en France, la base de veille réglementaire HSE par établissement comporte 258 textes applicables pour un maximum de près de 24 000 exigences pour le site le plus réglementé.

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 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). 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 HSE de nos activités industrielles en Inde a été renforcée en 2019.

En complément des systèmes de veille règlementaire mis en place, Dassault Aviation participe aux activités, études et travaux menés en matière d'environnement par les organismes de la filière aéronautique. Ces participations permettent au Groupe d'anticiper les réglementations applicables à ses activités.

À ce titre Dassault Aviation contribue aux groupes de travail des organismes suivants :

- 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,
- OACI : Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP)
    - CAEP 1 - Bruit externe,
    - CAEP 3 - Émissions NOx et CO2,
    - CAEP 4 - CORSIA…

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 2020** de la Société Mère sont de **2 905 millions d'euros** contre 5 039 millions d'euros en 2019. La part des prises de commandes à l'Export est de 33%.

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

	2020	2019	2018	2017	2016
Défense	**1 536**	3 249	2 521	712	8 094
Export	**278**	676	1 525	223	7 432
France	**1 258**	2 573	996	489	662
Falcon	**1 369**	1 790	1 811	1 908	1 124
Total	**2 905**	5 039	4 332	2 620	9 218
% Export	**33%**	43%	77%	80%	92%

Les prises de commandes sont constituées intégralement de commandes fermes.

Programmes Défense

Les **prises de commande Défense** 2020 s'élèvent à **1 536 millions d'euros** contre 3 249 millions d'euros en 2019.

Les **prises de commandes Défense Export** s'élèvent à **278 millions** d'euros en 2020 contre 676 millions d'euros en 2019, année qui avait enregistré une forte activité support militaire.

La part Défense France s'établit à **1 258 millions d'euros** en 2020 contre 2 573 millions d'euros en 2019. Les prises de commandes comprennent notamment le contrat de l'Optimisation Continue de l'Entretien des Atlantiques 2 de l'Aéronautique Navale (« OCEAN ») de MCO verticalisé (hors moteurs) pour 10 ans, l'affermissement de tranches complémentaires du standard F4 et les premières phases d'études du NGWS (« New Generation Weapon System »). En 2019, il avait été enregistré notamment la notification du contrat RAVEL pour le Maintien en Condition Opérationnelle du RAfale VErticalisé France pour 10 ans.

Programmes Falcon

En 2020, **15 commandes de Falcon** ont été enregistrées, contre 40 en 2019. Le montant des **prises de commandes Falcon** 2020 est de **1 369 millions d'euros** contre 1 790 millions d'euros en 2019. Elles comprennent notamment le contrat « AVSIMAR », pour la France, portant sur le développement et l'acquisition de 7 Falcon 2000 LXS « Albatros » pour la surveillance et l'intervention maritime et le soutien associé.

5.2.2 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2020 s'élève à **4 817 millions d'euros**, contre 6 976 millions d'euros en 2019.

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

	2020	2019	2018	2017	2016
Défense	**3 146**	5 076	2 373	1 872	1 210
Export	**2 638**	4 250	1 371	1 378	710
France	**508**	826	1 002	494	500
Falcon	**1 671**	1 900	2 026	2 312	1 951
Total	**4 817**	6 976	4 399	4 184	3 161
% Export	**88%**	88%	76%	86%	81%

Programmes Défense

Le montant du **chiffre d'affaires Défense 2020** est de **3 146 millions d'euros** contre 5 076 millions d'euros en 2019. 13 Rafale Export ont été livrés en 2020 contre 26 Rafale Export en 2019.

Le **chiffre d'affaires Défense Export** s'élève à **2 638 millions d'euros**, contre 4 250 millions d'euros en 2019. Cette baisse s'explique notamment par la diminution du nombre de Rafale livrés.

La part Défense France s'élève à **508 millions d'euros**, contre 826 millions d'euros en 2019. Le chiffre d'affaires Défense France 2020 ne comprend pas de livraison de Rafale, conformément à la Loi de Programmation Militaire, mais prend en compte notamment les prestations de MCO Rafale au titre du contrat RAVEL. Pour mémoire, 2019 avait enregistré 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.

Programmes Falcon

Le montant du **chiffre d'affaires Falcon** 2020 est de **1 671 millions d'euros** contre 1 900 millions d'euros en 2019. 34 Falcon ont été livrés en 2020 contre 41 Falcon livrés en 2019. La baisse du chiffre d'affaires résulte notamment de la diminution du nombre d'avions neufs livrés.

5.2.3 Carnet de commandes

Le **carnet de commandes** de la Société Mère au 31 décembre 2020 est de **14 743 millions d'euros** contre 16 543 millions d'euros au 31 décembre 2019.

- Le **carnet de commande Défense Export** s'élève à **7 531 millions d'euros** contre 9 891 millions d'euros au 31 décembre 2019. Il est constitué principalement de 34 Rafale contre 47 Rafale au 31 décembre 2019.
- Le **carnet de commandes Défense France** s'élève à **5 180 millions d'euros** contre 4 429 millions d'euros au 31 décembre 2019. Il comprend en particulier 28 Rafale (comme au 31 décembre 2019), les contrats de MCO Rafale (RAVEL) et ATL2 (OCEAN), le standard F4 du Rafale et les premières phases d'études du NGWS,
- Le **carnet de commandes Falcon** (y compris les avions de missions) s'élève **à 2 032 millions d'euros** contre 2 223 millions d'euros au 31 décembre 2019. Il comprend notamment 34 Falcon contre 53 au 31 décembre 2019.

5.2.4 Résultat net

Le bénéfice net 2020 s'élève à 176 millions d'euros, contre 490 millions d'euros en 2019.

Le personnel recevra en 2020, au titre de la participation et de l'intéressement liés au résultat 2020, 65 millions d'euros, dont :

- participation : 48 millions d'euros
- intéressement : 17 millions d'euros

Ces sommes représentent 13% des salaires 2020. L'application de la formule légale de participation obligatoire n'aurait produit aucun versement au titre de l'année 2020.

5.2.5 Affectation du résultat

Si vous approuvez les comptes de l'exercice 2020, nous vous proposons d'affecter le bénéfice net de l'exercice, soit 175 760 914,48 euros, augmenté du report à nouveau des exercices antérieurs, soit 2 952 034 012,72 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			3 868 (*)		
Montant total des factures concernées HT	11,9	5,2	1,4	7,1	25,6 (*)
% du montant total des achats HT de l'exercice	0,31%	0,14%	0,04%	0,19%	0,68%

(*) *1 785 factures pour 13,8 millions d'euros exclues car relatives à des litiges*

Délais de paiement contractuels : 45 jours fin de mois

La composition au 31 décembre 2020 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			5 698		
Montant total des factures concernées HT	97,3	54,6	6,8	58,7	217,4
% du chiffre d'affaires HT de l'exercice	2,02%	1,13%	0,14%	1,22%	4,51%

Délais de paiement définis dans les Conditions Générales de Vente

5.5 Information des actionnaires

5.5.1 Structure du capital

Au 31 décembre 2020, 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).

Par ailleurs, le Conseil d'administration a décidé de soumettre à l'approbation de l'Assemblée Générale du 11 mai 2021 la division de la valeur nominale de l'action Dassault Aviation par 10 ramenant la valeur nominale de chaque action de huit euros à quatre-vingt centimes d'euros (cf. résolution n° 16).

Au 31 décembre 2020, l'actionnariat de Dassault Aviation est le suivant :

Actionnaires	Nombre d'actions	%	Droits de vote exerçables (2)	%
GIMD	5 196 076	62,3%	10 392 152	76,9%
Flottant	2 291 677	27,4%	2 298 853	17,0%
Airbus SE	827 529 (3)	9,9%	827 529	6,1%
Auto-détention (1)	33 421	0,4%	0	0,0%
TOTAL	**8 348 703**	**100,0%**	**13 518 534**	**100,0%**

(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 2020, 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 2020.

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 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, autorisation 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 26 février 2020 a décidé d'attribuer 1 250 actions de performance au Président-Directeur Général et 1 000 actions de performance au Directeur Général Délégué.

L'acquisition desdites actions (entre 0% et 112%) 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 3 mars 2021 inclus,
- la présence à l'effectif à l'issue de la période d'acquisition,
- une période de conservation d'un an, débutant le 4 mars 2021 et expirant le 3 mars 2022 inclus,
- à dater du 4 mars 2022, la conservation de 20% de ces actions pendant la durée du mandat social des bénéficiaires.

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

Il existe depuis l'Assemblée Générale du 20 mai 2015 une obligation statutaire d'information en matière de franchissement de seuil de participation 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 2020 par les dirigeants ont consisté en l'acquisition de leurs actions de performance le 27 février 2020 (cf. Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise).

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

5.5.4 Accords entre actionnaires

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

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

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

- l'exercice par Airbus SAS de ses droits de vote en Assemblée Générale après concertation avec l'État,
- le droit de premier refus et le droit de première offre au bénéfice de l'État dans le cas où Airbus 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 12 mai 2020 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, le 24 mai 2018 et le 16 mai 2019.

Cette nouvelle autorisation, valable pour une durée de 18 mois à compter du 12 mai 2020 (soit jusqu'au 12 novembre 2021 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 16 mai 2019, pour la partie non utilisée de ce programme.

Ce programme de rachat d'actions s'inscrit dans le cadre des dispositions des articles L. 22-10-62 et suivants du Code de Commerce et du Règlement européen n°596/2014 du 16 avril 2014.

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

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

Les 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 2020.

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 23 juillet 2020, réuni à l'issue de cette Assemblée Générale, 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 2020, la Société détient toujours 33 421 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 4 mars 2021 propose à l'Assemblée Générale du 11 mai 2021 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 12 mai 2020, l'Assemblée Générale a autorisé le Conseil d'Administration, dans les mêmes termes que l'autorisation du 16 mai 2019, à :

- réduire le capital social par voie d'annulation, en une ou plusieurs fois, de tout ou partie des actions acquises par la Société dans le cadre 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 2020.

Il n'y a pas eu d'annulation d'actions en 2020.

Afin de permettre à la Société de pouvoir procéder à une réduction de son capital à tout moment opportun, le Conseil d'administration du 4 mars 2021 propose à l'Assemblée Générale du 11 mai 2021 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 relevant de l'Assemblée Générale Ordinaire :

- **Approbation des comptes annuels et consolidés**

Il vous est tout d'abord demandé d'approuver les comptes annuels de la Société Mère (résolution n°1), qui font apparaître un bénéfice net de 175 760 914,48 euros et les comptes consolidés qui font apparaître un bénéfice net de l'ensemble consolidé de 302 759 milliers d'euros au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2020 (résolution n°2).

Ces comptes ont été arrêtés par le Conseil d'administration lors de sa séance du 4 mars 2021, après examen préalable par le Comité d'audit et ont fait l'objet des rapports sans réserves des Commissaires aux Comptes, figurant dans le Rapport Annuel 2020.

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

Il vous est proposé d'affecter le bénéfice net de l'exercice, augmenté du report à nouveau des exercices antérieurs, constituant un total distribuable de 3 127 794 927,20 euros, à la distribution, au titre de l'exercice 2020, d'un dividende de 12,3 euros par action, le solde étant reporté à nouveau (résolution n°3).

Le dividende serait mis en paiement le 20 mai 2021.

- **Approbation des éléments de rémunération versés ou attribués au cours de l'exercice 2020**

Conformément aux articles L. 22-10-9 I, L. 22-10-34 I et L. 22-10-34 II du Code de commerce, il vous est demandé d'approuver les éléments, mentionnés à l'article L. 22-10-9 I du Code de commerce, composant la rémunération de l'ensemble des administrateurs (résolution n°4), ainsi que les éléments précités concernant le Président-Directeur Général, Monsieur Éric Trappier et le Directeur Général Délégué, Monsieur Loïk Segalen (résolutions n°5 et 6), au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2020.

Ces éléments sont présentés dans le Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise au paragraphe 2.1

- **Approbation de la politique de rémunération 2021**

En application de l'article L. 22-10-8 II du Code de commerce, le Conseil d'administration soumet à l'approbation de l'Assemblée Générale la politique de rémunération 2021 des administrateurs (résolution n°7), du Président-Directeur Général (résolution n°8) et du Directeur Général Délégué (résolution n°9).

Ces éléments ont été arrêtés par le Conseil d'administration du 4 mars 2021 et sont présentés dans le Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise au paragraphe 2.2.

- **Ratification de la convention règlementée portant sur la police d'assurance Responsabilité Civile des Dirigeants et Mandataires Sociaux (RCMS)**

Après avoir pris connaissance du rapport de gestion du Conseil d'administration et du rapport spécial des Commissaires aux Comptes sur les conventions et engagements réglementés visés aux articles L. 225-38 et suivants du Code de commerce, l'Assemblée est appelée à ratifier la prorogation de la convention réglementée portant sur la police d'assurance Responsabilité Civile des Dirigeants et Mandataires Sociaux (RCMS).

Cette convention a été autorisée par le Conseil d'administration du 23 juillet 2020 (résolution n°10).

- **Ratification de la convention réglementée portant sur l'acquisition par Dassault Aviation de terrains et bâtiments des établissements d'Argonay, Mérignac, Martignas et Saint-Cloud**

Après avoir pris connaissance du rapport de gestion du Conseil d'administration et du rapport spécial des Commissaires aux Comptes sur les conventions et engagements réglementés visés aux articles L. 225-38 et suivants du Code de commerce, l'Assemblée est appelée à ratifier la convention réglementée portant sur l'acquisition par Dassault Aviation auprès de GIMD de terrains et bâtiments des établissements d'Argonay, Mérignac, Martignas et Saint-Cloud.

Cette convention a été autorisée par le Conseil d'administration du 26 février 2020 (résolution n°11).

- **Ratification de la convention réglementée portant sur la modification du bail commercial concernant les établissements de Mérignac et de Martignas**

Après avoir pris connaissance du rapport de gestion du Conseil d'administration et du rapport spécial des Commissaires aux Comptes sur les conventions et engagements réglementés visés aux articles L. 225-38 et suivants du Code de commerce, l'Assemblée est appelée à ratifier la convention réglementée portant sur la modification du bail commercial concernant les établissements de Mérignac et de Martignas afin de refléter l'acquisition par Dassault Aviation auprès de GIMD de la parcelle B 1701 à Martignas, en diminuant le loyer correspondant.

Cette convention a été autorisée par le Conseil d'administration du 26 février 2020 (résolution n°12).

- **Ratification de la convention réglementée portant sur la prolongation tacite du bail actuel consenti à Dassault Aviation concernant le site d'Argenteuil**

Après avoir pris connaissance du rapport de gestion du Conseil d'administration et du rapport spécial des Commissaires aux Comptes sur les conventions et engagements réglementés visés aux articles L. 225-38 et suivants du Code de commerce, l'Assemblée est appelée à ratifier la convention réglementée portant sur la prolongation tacite du bail actuel consenti à Dassault Aviation par GIMD concernant le site d'Argenteuil.

Cette convention a été autorisée par le Conseil d'administration du 26 février 2020 (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 les articles L. 22-10-62 et suivants du Code de commerce et des dispositions du Règlement européen n°596/2014 du 16 avril 2014, nous vous proposons d'autoriser à nouveau le Conseil d'administration à mettre en œuvre un programme de rachat d'actions, pour une période de 18 mois.

Un tel programme de rachat d'actions permettrait à la Société de :

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

Le Conseil pourrait faire procéder au rachat d'actions de Dassault Aviation dans la limite légale de 10% du capital de Dassault Aviation.

Le prix maximum de rachat serait fixé à 1 400 euros par action, soit un investissement maximal de 1 168 818 000 euros.

Cette autorisation entrerait en vigueur à dater du prochain Conseil d'administration qui déciderait de la mise en œuvre de ce nouveau programme de rachat d'actions, date à laquelle prendra fin, pour sa partie non utilisée, le programme de rachat d'actions précédemment autorisé par l'Assemblée Générale du 12 mai 2020 (résolution n°14).

Résolution relevant de l'Assemblée Générale Extraordinaire :

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

Conformément aux dispositions l'article L. 22-10-62 du Code de commerce, il est proposé à l'Assemblée Générale d'autoriser le Conseil d'administration, avec faculté de subdélégation, à :

- réduire le capital par voie d'annulation, en une ou plusieurs fois, de tout ou partie des actions acquises par la Société dans le cadre 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 2021.

Elle priverait d'effet, à dater du 11 mai 2021, pour la partie non encore utilisée, l'autorisation de même nature consentie par l'Assemblée Générale Mixte des actionnaires du 12 mai 2020 (résolution n°15).

- **Division par dix de la valeur nominale des actions Dassault Aviation**

Le prix de l'action Dassault Aviation fait partie des valeurs les plus élevées du SBF 120.

Il est proposé à l'Assemblée Générale de procéder à la division de la valeur nominale de l'action Dassault Aviation par dix, ramenant la valeur nominale de chaque action de huit euros à quatre-vingt centimes d'euro (résolution n°16).

Cette opération permettrait d'aligner la valeur de l'action Dassault Aviation sur les pairs du secteur afin d'être plus facilement identifiable, de permettre une meilleure accessibilité aux particuliers mais également aux fonds dédiés aux particuliers et de favoriser la liquidité du titre.

Le montant du capital social demeurerait inchangé.

Les actions résultant de la division de la valeur nominale se verront affecter un nouveau code ISIN, qui sera communiqué aux intermédiaires financiers.

La division de la valeur nominale de l'action interviendrait au 2nd semestre 2021.

- **Autorisation à donner au Conseil d'administration d'attribuer des actions de la Société au profit des dirigeants mandataires sociaux et de certains salariés de la Société**

Enfin, il est proposé à l'Assemblée Générale de renouveler l'autorisation donnée au Conseil d'administration d'attribuer des actions de performance existantes de la Société, au profit des membres du personnel de la Société ou de certaines catégories d'entre eux et au profit des mandataires sociaux éligibles de la Société.

L'autorisation de même nature consentie par l'Assemblée Générale du 28 mai 2018 arrive à échéance le 24 juillet 2021.

Cette attribution serait effectuée dans la limite de 27 800 actions (actions non encore attribuées).

Cette nouvelle autorisation est proposée à des conditions identiques à celles actuellement en vigueur et dans la limite des actions non encore attribuées.

Elle serait consentie pour une période 38 mois à compter de l'Assemblée Générale et priverait d'effet à compter de ce jour, pour la partie non encore utilisée, l'autorisation de même nature consentie par l'Assemblée Générale Mixte des actionnaires du 24 mai 2018 (résolution n°17).

7. CONCLUSION ET PERSPECTIVES D'AVENIR

L'année 2020 fut évidemment une année « extra-ordinaire » marquée par la pandémie de la covid 19 plongeant le monde entier dans une crise sanitaire et économique. Pour Dassault Aviation, cette crise a permis de démontrer la pertinence de son modèle dual et de sa résilience. Passé un cours délai, il a fallu réagir, s'organiser face à des évènements sans précédent. Après la fermeture temporaire de nos sites de production, nous avons pu, grâce à un dialogue soutenu et transparent avec les Instances Représentatives du Personnel, mettre en place un protocole sanitaire robuste afin d'assurer la sécurité de nos salariés et la poursuite de l'activité. Le télétravail de crise a été déployé et, lorsque cela était inévitable, nous avons recouru au chômage partiel en France et aux licenciements dans certaines filiales.

Nous avons, de plus, souhaité participer à l'effort national, en mettant à disposition 2 Falcon pour le transport de personnels soignants dans le cadre de l'opération Résilience, fourni des stocks de masques aux Agences Régionales de Santé, des visières, des pièces de dispositifs respiratoires, et des repas à des hôpitaux.

Dans ces circonstances exceptionnelles, nos actionnaires nous ont soutenus en renonçant à percevoir leurs dividendes en 2020 pour l'exercice 2019.

Le secteur aéronautique a été frappé de plein fouet par cette pandémie dont une des conséquences premières a été la mise à l'arrêt d'une grande partie de l'activité aérienne commerciale. L'État, en coopération avec le GIFAS, a lancé un plan de soutien et de modernisation de la filière.

Faisant preuve d'agilité et de réactivité, nous avons priorisé le respect de nos engagements :

- le soutien aux Forces Armées et aux clients Falcon,
- la livraison des Rafale Export et des Falcon,
- la poursuite du développement du Falcon 6X.

Par ailleurs, certains retards ont été générés par les nécessaires changements d'organisation du travail (arrêt des plateaux physiques, « télétravail de crise », retards de nos sous-traitants, etc…).

Dans le domaine militaire, nous avons livré comme prévu 13 Rafale export, les Rafale Inde ont d'ailleurs fait leur entrée en service cette année, et nous avons poursuivi les prospections à l'export malgré les contraintes liées à la covid 19. Ces campagnes de promotion se sont notamment conclues, en janvier 2021, par le succès de la vente à la Grèce de 18 Rafale. La Grèce devient ainsi le 1er pays européen à acheter des Rafale Export. Cette commande comprend 6 avions neufs, et 12 appareils récemment mis en service dans l'Armée de l'Air et de l'Espace Française. Pour les remplacer, la France a annoncé la commande de 12 Rafale supplémentaires à Dassault Aviation, portant le total des Rafale pour la France à 180 commandés et 12 annoncés.

Nous avons également poursuivi les développements en cours tels que le standard F4 du Rafale et le New Generation Fighter. En matière de soutien, nous avons obtenu le contrat de maintien en conditions opérationnelles verticalisé des Atlantique 2 (OCEAN) et avons mis en œuvre les 1ères applications de la plateforme Big Data 3DExpérience™ pour RAVEL, nos objectifs de disponibilité ont été tenus.

Dans le domaine des Falcon de mission, après Archange en 2019, le programme d'avions de surveillance et d'intervention maritime « Albatros », basé sur une plateforme de Falcon 2000LXS, a été notifié par la France. Ce marché comprend 7 avions et en prévoit 5 supplémentaires en option.

Dans le domaine civil, l'année fut plus contrastée. En effet, nous avons réussi à livrer 34 Falcon, et ce malgré les restrictions de voyage, poursuivi le développement du Falcon 6X qui a réalisé son roll-out virtuel en décembre 2020 et fera son entrée en service fin 2022, et continué le développement du futur Falcon qui sera annoncé au 1er semestre 2021. De plus, pour la 2ème année consécutive, la qualité du support Falcon a été à nouveau reconnue n°1 par AIN.

En revanche, seuls 15 Falcon ont été commandés en 2020. Le niveau de nos prises de commandes a été directement impacté par les restrictions de voyage très contraignantes et une forte incertitude sur l'économie mondiale. De même, nos centres de maintenance ont été impactés par la faiblesse du trafic aérien.

Nous avons, par ailleurs, poursuivi l'exécution de notre plan de transformation et notamment la digitalisation de l'entreprise. Cette digitalisation est fondamentale pour nos process du design au soutien tout en assurant la maitrise de nos données. De même, nous accentuons nos efforts sur le pilotage de la performance industrielle, et la modernisation de nos infrastructures.

2021 sera une année encore profondément marquée par la pandémie et ses conséquences sanitaires et économiques. Dans ce contexte, nos efforts et notre stratégie seront :

- Rafale Export : exécuter les contrats, poursuivre les prospections en cours,
- Falcon : augmenter les ventes,
- Falcon 6X : continuer le développement en vue de l'entrée en service fin 2022,
- Développements militaires : poursuivre les programmes en cours (standard F4, Archange, Albatros, …),
- Préparation du futur : tenir le calendrier du Futur Falcon,
- New Generation Fighter : obtenir le lancement des phases 1B et 2,
- Eurodrone : obtenir un contrat,
- Tranche 5 du Rafale France : préparer l'obtention du contrat de productibilité,
- Soutien et disponibilité de nos avions : rester au meilleur niveau,
- Transition énergétique : obtenir des commandes CORAC,
- Make in India : poursuivre le développement des activités transférées chez DRAL.

Nous prévoyons de livrer 25 Rafale et 25 Falcon. Le chiffre d'affaires sera en hausse.

Le Conseil d'administration exprime ses sincères remerciements et félicitations à l'ensemble des salariés pour l'engagement et l'esprit d'équipe dont ils font preuve depuis le début de la crise et face aux difficultés et contraintes auxquels nous sommes confrontés.

Ce Rapport de gestion peut contenir des déclarations de nature prospective qui constituent des objectifs et ne sauraient être considérées comme des prévisions de résultat ou de tout autre indicateur de performance. Les résultats effectifs peuvent différer sensiblement des déclarations prospectives en raison d'un certain nombre de risques et d'incertitudes, tels que notamment décrits dans le présent rapport de la Société.

Annexe au Rapport de gestion du Conseil d'administration

Indicateurs

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

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

Périmètre de consolidation de la DPEF

Pour l'exercice 2020, 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 2020 :

- 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 Sdn 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 Sdn Bhd).

Pour ces sociétés intégrées au Groupe Dassault Aviation en 2019, il est à noter que seules certaines données sociales et sociétales ont pu figurer dans la DPEF 2019.

La société Execujet MRO Services Middle East (Emirats Arabes Unis, filiale à 100% de Dassault Aviation) a été intégrée au périmètre de consolidation de la DPEF au cours de l'exercice 2020.

Contrôle et consolidation de la DPEF

Chaque indicateur publié fait l'objet d'un protocole de reporting précisant la définition de l'indicateur, le périmètre et la méthodologie de calcul. Les indicateurs sont calculés sur la base d'un exercice civil (du 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 2020. 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.

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. En cas d'absence de données, il est possible de faire une extrapolation à partir des données de l'année n-1.

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.

Suite à des difficultés locales, les données environnementales du second semestre 2020 pour le site DFJ Teterboro n'étaient pas disponibles pour consolidation dans le rapport annuel. Par analogie, les données du second semestre 2019 ont été réutilisées.

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 § 4.7.3 Droits humains.

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 extra-financières figurant dans la Déclaration de Performance Extra-Financière ainsi que les procédures de collecte et validation ont fait l'objet d'une vérification externe par l'organisme tiers indépendant, Mazars.

DASSAULT AVIATION

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

(Exercice clos le 31 décembre 2020)

PricewaterhouseCoopers Audit
63, rue de Villiers
92208 Neuilly-sur-Seine Cedex

MAZARS
Tour Exaltis - 61, rue Henri Regnault
92075 Paris La Défense

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

(Exercice clos le 31 décembre 2020)

À l'Assemblée générale
DASSAULT AVIATION
9, Rond-Point des Champs-Elysées - Marcel Dassault
75008 PARIS

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 2020, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

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

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

Fondement de l'opinion

Référentiel d'audit

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

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

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le code de commerce et par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes sur la période du 1er janvier 2020 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

La crise mondiale liée à la pandémie de COVID-19 crée des conditions particulières pour la préparation et l'audit des comptes de cet exercice. En effet, cette crise et les mesures exceptionnelles prises dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire induisent de multiples conséquences pour les entreprises, particulièrement sur leur activité et leur financement, ainsi que des incertitudes accrues sur leurs perspectives d'avenir. Certaines de ces mesures, telles que les restrictions de déplacement et le travail à distance, ont également eu une incidence sur l'organisation interne des entreprises et sur les modalités de mise en œuvre des audits.

C'est dans ce contexte complexe et évolutif que, 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 1.3.15, 14, 15 et 25 de l'annexe aux comptes consolidés)* *La norme IFRS 15 impose d'identifier un contrat ainsi que les différentes obligations de performance (ventes d'avions ou de services) 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 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 nouveaux contrats les plus significatifs en contribution au 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 ;*

Risque identifié	***Notre réponse***
Suivi des contrats Défense *(Notes 1.3.11, 1.3.15, 12.2, 14 et 15 de l'annexe aux comptes consolidés)* *Dassault Aviation 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 Défense, ainsi que les éventuelles provisions pour perte à terminaison et provisions pour risques et charges à la date de clôture dépendent de la capacité de l'entité :* • *à mesurer les coûts encourus sur un contrat et,* • *à estimer de manière fiable les coûts restant à engager jusqu'à la fin du contrat.* *Pour l'exercice 2020, le chiffre d'affaires Défense comptabilisé par le Groupe s'élève à 3 263 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 significatif au regard du chiffre d'affaires du Groupe.*	*À partir de discussions avec les Directions Opérationnelles concernées, nous avons pris connaissance des processus de recensement des coûts et d'évaluation des marges à terminaison. Nous avons également testé le fonctionnement des contrôles internes clés que nous avons estimé pertinents pour notre audit.* *Nos travaux ont notamment consisté à :* • *Tester les contrôles relatifs aux prévisions de chiffre d'affaires et de coûts 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'un échantillon de contrats les plus contributeurs au résultat de la période, afin :* – *de confirmer l'exécution des prestations du contrat lorsque le chiffre d'affaires est reconnu à 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 évolué de manière significative 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.*

Risque identifié	***Notre réponse***
Évaluation des provisions pour garantie *(Notes 12.1 et 1.3.11 de l'annexe aux comptes consolidés)* *Dassault Aviation assortit ses livraisons d'aéronefs de garanties contre les défauts matériels ou de logiciels et est soumis à l'obligation de corriger les non-conformités réglementaires identifiées après la livraison des matériels. Ces garanties constituent donc pour le Groupe un engagement dont il convient de provisionner les coûts attendus dès la livraison de l'avion.* *L'estimation des provisions est fondée d'une part, sur les données et coûts observés par modèle d'avion et type d'opérations prises en garantie, et d'autre part sur les coûts estimés, notamment par des devis de spécialistes, de traitement des dysfonctionnements et non-conformités réglementaires. Compte tenu de la flotte en service et de la diversité des coûts potentiellement à encourir, les provisions pour garanties font l'objet de modèles complexes impliquant le jugement de plusieurs Directions Opérationnelles.* *L'évaluation de ces engagements par la Direction a conduit Dassault Aviation à comptabiliser des provisions pour garanties à hauteur de 914 millions d'euros au 31 décembre 2020.* *L'évaluation de ces provisions constitue un point clé de l'audit en raison :* • *du niveau élevé de jugement requis pour leur détermination,* • *de la complexité de leur évaluation,* • *de leur montant significatif,* • *et, par conséquent, du caractère potentiellement significatif de leur incidence sur le résultat et les capitaux propres consolidés si leurs estimations devaient varier.*	*À partir de discussions avec les directions opérationnelles concernées, nous avons pris connaissance des processus de recensement des risques à garantir ainsi que des procédures mises en place pour déterminer les coûts et les autres données servant de base à l'évaluation des provisions pour garantie. Nous avons également testé le fonctionnement des contrôles clés que nous avons estimé pertinents pour notre audit.* *En outre, nos travaux ont consisté à :* • *apprécier la pertinence de la méthodologie de provisionnement retenue par la Direction du Groupe et les jugements exercés par celle-ci,* • *apprécier, notamment par entretiens avec les directions opérationnelles concernées, le caractère raisonnable des principales hypothèses utilisées pour la détermination des provisions pour garantie,* • *tester par sondage les données sources et coûts observés retenus pour l'évaluation des provisions ainsi que l'exactitude des calculs effectués.*

Vérifications spécifiques

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

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

Nous attestons que la déclaration consolidée de performance extra-financière prévue par l'article L.225-102-1 du code de commerce figure dans 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.

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

Format de présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel

Conformément au III de l'article 222-3 du règlement général de l'AMF, la direction de votre société nous a informés de sa décision de reporter l'application du format d'information électronique unique tel que défini par le règlement européen délégué n° 2019/815 du 17 décembre 2018 aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2021. En conséquence, le présent rapport ne comporte pas de conclusion sur le respect de ce format dans la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L.451-1-2 du code monétaire et financier.

Désignation des commissaires aux comptes

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de la société Dassault Aviation par vos assemblées générales du 12 mai 2020 pour le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit et du 19 juin 1990 pour le cabinet Mazars.

Au 31 décembre 2020, le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit était dans la première année de sa mission sans interruption et le cabinet Mazars dans la 31ème année.

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

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

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

d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider la société ou de cesser son activité.

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

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

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

Objectif et démarche d'audit

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

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

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

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

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

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

- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments

collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;

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

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

Rapport au comité d'audit

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

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

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

Fait à Neuilly sur Seine et Paris-La Défense, le 12 mars 2021

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit	MAZARS
Edouard Demarcq	Mathieu MOUGARD

COMPTES CONSOLIDÉS
AU 31 DÉCEMBRE 2020

ACTIF

(en milliers d'euros)	Notes	31.12.2020	31.12.2019
Écarts d'acquisition	2, 3	65 957	77 452
Immobilisations incorporelles	4	56 224	40 931
Immobilisations corporelles	4	1 130 072	819 416
Titres mis en équivalence	5	1 753 928	1 841 218
Autres actifs financiers non courants	6	189 791	207 730
Impôts différés actifs	20	334 762	438 261
Actifs non courants		**3 530 734**	**3 425 008**
Stocks et en-cours	7	3 381 541	3 368 351
Actifs sur contrats	14	10 252	14 788
Créances clients et autres créances	8	1 391 578	1 224 369
Avances et acomptes versés sur commandes	14	1 748 750	2 363 786
Instruments financiers dérivés	24	84 303	6 815
Autres actifs financiers courants	9	868 015	1 433 071
Trésorerie et équivalents de trésorerie	9	2 696 283	3 532 883
Actifs courants		**10 180 722**	**11 944 063**
TOTAL ACTIF		**13 711 456**	**15 369 071**

PASSIF

(en milliers d'euros)	Notes	31.12.2020	31.12.2019
Capital	10	66 790	66 790
Réserves et résultats consolidés		4 580 248	4 379 424
Écarts de conversion		-54 334	34 608
Actions propres	10	-32 753	-34 888
Total attribuable aux propriétaires de la société mère		**4 559 951**	**4 445 934**
Participations ne donnant pas le contrôle		0	151
Capitaux propres		**4 559 951**	**4 446 085**
Emprunts et dettes financières à plus d'un an	11	220 995	216 176
Impôts différés passifs	20	5 440	3 517
Passifs non courants		**226 435**	**219 693**
Passifs sur contrats	14	6 225 243	7 375 703
Dettes fournisseurs et autres dettes	13	922 898	1 075 599
Dettes fiscales et sociales	13	311 246	291 985
Emprunts et dettes financières à moins d'un an	11	49 419	342 042
Provisions pour risques et charges	12	1 412 702	1 540 323
Instruments financiers dérivés	24	3 562	77 641
Passifs courants		**8 925 070**	**10 703 293**
TOTAL PASSIF		**13 711 456**	**15 369 071**

COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)	Notes	2020	2019
Chiffre d'affaires	15	**5 491 592**	**7 370 616**
Autres produits de l'activité	16	79 382	60 164
Variation des stocks de produits en-cours		-237 184	-311 902
Achats consommés		-3 772 749	-4 698 415
Charges de personnel (1)		-1 206 355	-1 302 723
Impôts et taxes		-66 976	-71 887
Dotations aux amortissements	4	-156 880	-142 495
Dotations / reprises nettes aux provisions	12	159 511	-107 421
Autres produits et charges d'exploitation	17	-44 178	315
Résultat opérationnel		**246 163**	**796 252**
Coût de l'endettement financier net		-39 909	-61 288
Autres produits et charges financiers		52 125	-34 337
Résultat financier	19	**12 216**	**-95 625**
Quote-part dans les résultats nets des sociétés mises en équivalence	5	121 282	258 673
Impôts sur les résultats	20	-76 902	-246 578
Résultat net		**302 759**	**712 722**
Part attribuable aux propriétaires de la Société Mère		*302 759*	*712 704*
Part attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle		*0*	*18*
Résultat par action (en euros)	21	**36,4**	**85,7**
Résultat par action dilué (en euros)	21	**36,4**	**85,7**

(1) les charges de personnel comprennent l'intéressement et la participation (-70 822 milliers d'euros en 2020 et -155 581 milliers d'euros en 2019) ainsi que les cotisations versées aux régimes généraux de retraites français, assimilables à des régimes à cotisations définies (-95 952 milliers d'euros en 2020 et -96 432 milliers d'euros en 2019).

ÉTAT DES PRODUITS ET CHARGES COMPTABILISÉS

Année 2020

(en milliers d'euros)	Notes	Sociétés intégrées globalement	Sociétés mises en équivalence	2020
Résultat net		**181 477**	**121 282**	**302 759**
Instruments financiers dérivés (1)	5, 24	104 552	37 106	141 658
Impôts différés	5, 20	-29 178	-11 059	-40 237
Écarts de conversion		-61 625	-27 317	-88 942
Éléments recyclables ultérieurement en résultat		**13 749**	**-1 270**	**12 479**
Autres actifs financiers non courants	6	-19 493	-13 770	-33 263
Écarts actuariels sur engagements de retraites	5, 12	-9 008	-158 417	-167 425
Impôts différés	5, 20	6 417	13 368	19 785
Éléments non recyclables en résultat		**-22 084**	**-158 819**	**-180 903**
Produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres		**-8 335**	**-160 089**	**-168 424**
Produits et charges comptabilisés		**173 142**	**-38 807**	**134 335**
Propriétaires de la Société Mère		*173 142*	*-38 807*	*134 335*
Participations ne donnant pas le contrôle		*0*		*0*

(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 2019

(en milliers d'euros)	Notes	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.

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES

(en milliers d'euros)	Capital	Réserves et résultats consolidés		Écarts de conversion	Actions propres	Total attribuable aux propriétaires de la Société Mère	Participations ne donnant pas le contrôle	Capitaux propres totaux
		Primes, résultats consolidés et autres réserves	Instruments financiers dérivés					
Au 31.12.2018	**66 790**	**4 228 947**	**8 413**	**8 317**	**-36 432**	**4 276 035**	**554**	**4 276 589**
Impact norme IFRS 16		-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		-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**
Résultat net de l'exercice		*302 759*				*302 759*		*302 759*
Produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres		*-180 903*	*101 421*	*-88 942*		*-168 424*		*-168 424*
Produits et charges comptabilisés		121 856	101 421	-88 942		134 335		134 335
Dividendes versés (3)		0				0		0
Paiement en actions (1)		2 568				2 568		2 568
Mouvements sur actions propres (1)		-2 135			2 135	0		0
Autres variations (2)		-22 886				-22 886	-151	-23 037
Au 31.12.2020	**66 790**	**4 531 018**	**49 230**	**-54 334**	**-32 753**	**4 559 951**	**0**	**4 559 951**

(1) cf. note 10.

(2) il s'agit notamment, pour Thales, de l'impact des variations de périmètre, de l'évolution des actions propres, des souscriptions d'actions réservées aux salariés et des paiements en actions. En 2019, les autres variations comprenaient 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) du fait du contexte sanitaire, l'Assemblée Générale du 12 mai a approuvé la proposition du Conseil d'administration du 1er avril 2020 de ne verser aucun dividende au titre des résultats 2019.

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

(en milliers d'euros)	Notes	2020	2019
I - Flux de trésorerie des opérations d'exploitation			
RÉSULTAT NET		302 759	712 722
Annulation des résultats des sociétés mises en équivalence, nets des dividendes reçus	5	-95 833	-140 865
Annulation des résultats sur cessions d'actifs immobilisés	17	24 842	415
Variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés	24	-47 015	14 454
Variation de la juste valeur des autres actifs financiers courants	9	448	-1 311
Charge d'impôt (y compris impôts différés)	20	76 902	246 578
Dotations et reprises aux comptes d'amortissements et de provisions (à l'exclusion de celles liées au besoin en fonds de roulement)	4, 12	41 417	210 198
Autres éléments	10	2 568	2 279
Capacité d'autofinancement avant impôts		**306 088**	**1 044 470**
Impôts versés		**-5 885**	**-248 008**
Variation des stocks et en-cours (valeur nette)	7	-47 616	40 317
Variation des actifs sur contrats	14	4 482	2 179
Variation des créances clients et autres créances (valeur nette)	8	-172 529	-113 912
Variation des avances et acomptes versés	14	614 854	919 089
Variation des passifs sur contrats	14	-1 137 681	-1 831 850
Variation des dettes fournisseurs et autres dettes	13	-147 302	144 585
Variation des dettes fiscales et sociales	13	20 360	-23 103
Augmentation (-) ou diminution (+) du besoin en fonds de roulement		**-865 432**	**-862 695**
Total I		**-565 229**	**-66 233**
II - Flux de trésorerie des opérations d'investissement			
Acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles	4	-470 845	-216 706
Acquisitions des autres actifs financiers non courants	6	-2 455	-6 833
Cessions ou réduction d'actifs immobilisés		1 867	3 826
Trésorerie nette sur acquisitions et cessions de filiales	2	-13 257	-106 201
Total II		**-484 690**	**-325 914**
III - Flux de trésorerie des opérations de financement			
Variation nette, en coût d'acquisition, d'autres actifs financiers courants	9	564 608	1 780 208
Augmentation de capital et primes d'émission		0	0
Augmentation des dettes financières	11	116 546	107 429
Remboursement des dettes financières	11	-430 517	-783 408
Dividendes versés au cours de l'exercice	22	0	-176 238
Total III		**250 637**	**927 991**
IV - Impact des variations de change Total IV		-37 318	6 898
Variation de la trésorerie nette (I+II+III+IV)		**-836 600**	**542 742**
Trésorerie nette à l'ouverture	9	3 532 883	2 990 141
Trésorerie nette à la clôture	9	2 696 283	3 532 883

NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS

Généralités

1 Principes comptables

2 Périmètre de consolidation

2.1 Périmètre au 31 décembre 2020
2.2 Mouvements de périmètre

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 Impôts

20.1 Impôts sur les résultats
20.2 Impôts comptabilisés directement en capitaux propres
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

Note 1 - Principes comptables

1.1. Cadre général

Le 4 mars 2021, le Conseil d'administration a arrêté et autorisé la publication des comptes consolidés de Dassault Aviation au 31 décembre 2020. Ces comptes consolidés seront soumis à l'approbation de l'Assemblée Générale du 11 mai 2021.

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

1.1.1. Impact de la crise sanitaire

L'épidémie de la Covid-19 a déclenché une crise sanitaire et économique majeure, avec de fortes restrictions de voyage, ayant des conséquences sans précédent sur le secteur aéronautique. Toute l'industrie a été sévèrement touchée, désorganisant et fragilisant durablement le secteur.

Des informations complémentaires sur les impacts de la crise sanitaire figurent dans le rapport de gestion du Conseil d'administration.

Le Groupe a retenu une approche ciblée pour présenter les principaux impacts jugés pertinents sur ses états financiers. Une description de ces impacts figure ci-après.

Tests de dépréciation des écarts d'acquisition et des immobilisations

En conséquence de la dégradation de l'environnement économique, le Groupe a réalisé des tests de dépréciation des écarts d'acquisition et des immobilisations corporelles et incorporelles (cf. notes 3 et 4).

Les flux de trésorerie retenus pour chacune des unités génératrices de trésorerie reposent sur les meilleures estimations de la Direction, mises à jour au 31 décembre 2020 pour tenir compte des impacts de la pandémie sur l'activité du Groupe. Les taux d'actualisation ont été mis à jour pour tenir compte du contexte sanitaire.

Ces tests n'ont pas conduit le Groupe à comptabiliser de dépréciation.

Des tests de sensibilité sur les variables clés ont également été réalisés. Une augmentation de 10% du taux d'actualisation, une diminution de 10% du taux de croissance ou une diminution de 1 point de la rentabilité opérationnelle n'entraineraient pas de dépréciation.

Participation dans Thales

La valorisation boursière de Thales excédant la valeur comptable des titres, ces derniers n'ont pas fait l'objet de dépréciation au 31 décembre 2020 (cf. note 5.4).

Titres de participation cotés

La valeur de marché de la participation du Groupe dans Embraer a été impactée par la volatilité des marchés financiers, ce qui a conduit le Groupe à comptabiliser en autres produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres une perte de 19 812 milliers d'euros (cf. note 6).

Stocks et en-cours

Le Groupe a effectué une revue de ses stocks et en-cours (y compris stock d'avions d'occasion). Cette revue n'a pas conduit le Groupe à comptabiliser de dépréciation significative au 31 décembre 2020.

Les coûts de sous-activité induits par la crise sanitaire, notamment les heures non travaillées, ont été exclus de la valorisation des stocks et en-cours. Ces coûts sont la conséquence de la sous-utilisation de l'outil industriel du fait des périodes de fermeture ou de réduction du temps de travail induites par la Covid-19.

Impôts différés actifs

Le Groupe a effectué une revue du caractère recouvrable des impôts différés actifs (déficits reportables et autres différences temporelles). Seuls les actifs d'impôts différés recouvrables sont reconnus au bilan. Ces travaux n'ont pas conduit le Groupe à comptabiliser d'impacts matériels au 31 décembre 2020.

Trésorerie et liquidités

Le Groupe possède une structure financière solide et ne travaille qu'avec des banques de 1ère catégorie.

Le Groupe a remboursé ses derniers emprunts au cours du 1er semestre 2020 et n'en a pas souscrit de nouveaux (le Groupe n'a pas eu recours à des emprunts garantis par l'État, cf. note 11).

Le portefeuille de placements détenu par le Groupe étant principalement constitué de placements monétaires, les états financiers du Groupe ne sont pas impactés significativement par les variations de juste valeur de ces derniers.

Le contexte sanitaire n'a pas d'impact sur le classement de ces placements au bilan : ne figurent en équivalents de trésorerie que les placements dont le classement AMF est « monétaire » (cf. note 24).

Instruments financiers dérivés

La crise sanitaire de la Covid-19 ayant provoqué un ralentissement de l'activité Falcon, le Groupe a revu le caractère hautement probable des flux associés aux instruments financiers éligibles à la comptabilité de couverture.

Ce ralentissement a amené le Groupe à réévaluer les flux commerciaux $ des prochaines années du fait des décalages de commandes / livraisons.

En conséquence, le portefeuille de couvertures de change a été réaménagé. Ce réaménagement n'a pas d'impact matériel sur les comptes du Groupe.

Dépréciation des actifs financiers

Le Groupe a réalisé une revue des dépréciations des créances clients compte tenu des effets potentiels de la pandémie sur le risque de crédit de ses débiteurs.

Le Groupe n'a pas été amené à comptabiliser de pertes de crédit significatives, les créances commerciales militaires étant constituées de clients étatiques et la grande majorité des ventes de Falcon étant réalisée au comptant. Les créances des ventes à crédit sont quant à elles couvertes par des assurances ou des sûretés réelles et le risque résiduel est limité.

1.1.2. Évolution en 2020 du référentiel comptable applicable à Dassault Aviation

Normes, amendements, interprétations dont l'application est devenue obligatoire au 1er janvier 2020

Depuis le 1er janvier 2020, le Groupe applique les normes, amendements et interprétations suivants :

- l'amendement à IFRS 16 sur les allègements de loyers Covid-19,
- 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.

Ces textes n'ont pas d'incidence sur les états financiers consolidés du Groupe.

Par ailleurs, l'analyse par le Groupe des conséquences des décisions de l'IFRS IC du 26 novembre 2019 sur l'appréciation des durées de location dans le cadre de l'application d'IFRS 16 a été finalisée. Les impacts sur les états financiers du Groupe sont non matériels.

Normes, amendements, interprétations dont l'application est obligatoire après le 1er janvier 2020

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

- les amendements à IAS 1 « Présentation des états financiers » : clarifications quant à la classification des passifs comme courants ou non courants,
- les amendements à IFRS 3 « Regroupements d'entreprises »,
- les amendements à IAS 16 « Immobilisations corporelles »,
- les amendements à IAS 37 « Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels »,
- les améliorations annuelles des IFRS 2018-2020.

Ces textes n'ont pas été appliqués par anticipation par le Groupe lorsque cette disposition était offerte. Les impacts de ces textes sur les états financiers du Groupe sont en cours d'évaluation.

1.1.3. Choix comptables clés et estimations de la Direction

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

Ces estimations concernent notamment :

- les résultats sur les contrats en cours,
- la détermination du montant des provisions pour risques et charges et des 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.

1.1.4. Présentation des comptes consolidés

Le bilan consolidé est présenté sous la forme courant/non courant. Le Groupe exerce des activités à cycle d'exploitation long. En conséquence, les actifs/passifs généralement réalisés/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.

1.1.5. Information sectorielle

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

1.2. Principes et méthodes de consolidation

1.2.1. Périmètre et méthodes de consolidation

Sociétés sous contrôle exclusif

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

Sociétés sous influence notable

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

Sociétés sous contrôle conjoint

Les partenariats qualifiés de co-entreprise sont consolidés par mise en équivalence si leur importance relative le justifie.

Seuils de consolidation

Pour l'application du facteur d'importance relative, une société, contrôlée ou dans laquelle le Groupe exerce une influence notable, est incluse dans le périmètre de consolidation si tous les critères suivants sont satisfaits :

- total du bilan supérieur à 2% de celui du Groupe,
- chiffre d'affaires supérieur à 2% de celui du Groupe,
- montant des capitaux propres supérieur à 3% de ceux du Groupe.

Des entités peuvent être consolidées sur décision de gestion quand bien même elles ne remplissent pas les critères définis précédemment. Au 31 décembre 2020, l'ensemble des sociétés non consolidées ne dépasse pas collectivement les seuils décrits ci-dessus.

Élimination des opérations internes au Groupe

Toutes les transactions significatives entre les sociétés consolidées sont éliminées, ainsi que les résultats internes, compris dans l'actif immobilisé, les stocks et en-cours des sociétés consolidées.

1.2.2. Date d'arrêté

Toutes les sociétés consolidées clôturent leur exercice social au 31 décembre.

1.2.3. Conversion des comptes des filiales hors zone euro

La devise d'établissement des comptes consolidés est l'euro.

Les comptes des filiales hors zone euro sont convertis en euros de la manière suivante :

- actifs et passifs au cours de clôture,
- compte de résultat au cours moyen de l'exercice.

L'écart de conversion est inclus dans les capitaux propres et n'affecte pas le résultat.

1.3. Principes d'évaluation

1.3.1. Écarts d'acquisition et regroupements d'entreprises

Les regroupements d'entreprises sont comptabilisés selon la méthode de l'acquisition telle que définie dans la norme IFRS 3. En application de cette méthode, le Groupe comptabilise à la date de prise de contrôle les actifs acquis et passifs repris identifiables à leur juste valeur.

L'écart d'acquisition, reflétant l'écart entre le coût d'acquisition des titres et la quote-part dans l'actif net réévalué, est comptabilisé :

- immédiatement en résultat lorsque celui-ci est négatif,
- à l'actif du bilan lorsque celui-ci est positif :
    - dans la rubrique Écarts d'acquisition si la société acquise est intégrée globalement,
    - dans la rubrique Titres mis en équivalence si la société acquise est mise en équivalence.

L'affectation du prix d'acquisition est finalisée dans un délai maximum d'un an à compter de la date d'acquisition.

Ces écarts d'acquisition ne sont pas amortis mais font, chaque année, l'objet de tests de perte de valeur (cf. 1.3.3 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 aux regroupements (honoraires d'évaluateurs, de conseils…) sont enregistrés en résultat opérationnel dès qu'ils sont encourus.

1.3.2. Immobilisations corporelles et incorporelles

Principes comptables

Les immobilisations incorporelles et corporelles sont comptabilisées à leur coût d'acquisition ou de production, diminué du cumul des amortissements et des pertes de valeur. Chacun des composants identifiés d'une immobilisation fait l'objet d'une comptabilisation et d'amortissements séparés.

Les droits d'utilisation relatifs aux contrats de location tels que définis par la norme IFRS 16 sont comptabilisés au bilan dès l'origine du contrat de location pour la valeur actualisée des paiements futurs. Les contrats entrant dans le champ d'application de la norme IFRS 16 concernent principalement des contrats de location immobilière (terrains et constructions). Les durées retenues correspondent en général à la durée ferme du contrat sauf si une intention de renouveler ou de résilier le contrat est connue. Le Groupe applique les deux exemptions prévues par la norme (contrats de location d'une durée inférieure à 12 mois et contrats de location portant sur des actifs de faible valeur).

L'amortissement est calculé suivant la méthode linéaire. Aucune valeur résiduelle n'est prise en compte, sauf pour les avions.

Les durées d'amortissement retenues sont fonction des durées d'utilité estimées des actifs. Ces dernières sont revues à chaque clôture pour les actifs immobilisés significatifs.

Dans le cadre de l'application de la norme IAS 38 « Immobilisations incorporelles » sur les coûts de développement, le Groupe détermine la part du développement de ses programmes qui répond aux critères de capitalisation. Les frais de développement sont activés s'ils satisfont à l'ensemble des trois critères déterminants pour le Groupe :

- le critère technique est satisfait lorsque le délai de validation des résultats après le premier vol est écoulé sans que le projet n'ait été remis en cause,
- le critère économique est validé par les prises de commandes ou options obtenues le jour où le critère technique est réputé satisfait,
- le critère de fiabilité de l'information financière est satisfait sur les programmes importants car le système d'information permet de distinguer les phases de recherche et de développement. Si la distinction ne peut être faite, comme c'est le cas sur des petits développements (par exemple : modification, amélioration,...), les frais de développement ne sont pas capitalisés.

L'immobilisation devra dégager de façon probable des avantages économiques futurs clairement identifiables et attribuables à un produit spécifique.

Les coûts de développement immobilisés sont valorisés au coût de production. Leur amortissement est fonction du nombre d'avions livrés dans l'année, rapporté à une estimation du nombre d'avions à livrer au titre du programme.

Durées d'utilité

Les durées d'utilité initiales s'établissent comme suit :

Logiciels	3-4 ans
Frais de développement	fonction du nombre d'unités à produire
Bâtiments industriels	20-25 ans
Immeubles de bureau	20-25 ans
Agencements et aménagements	7-15 ans
Installations techniques, matériel et outillage	3-10 ans
Avions	4-15 ans
Matériel roulant	4 ans
Autres immobilisations corporelles	3-10 ans
Biens d'occasion	au cas par cas
Droits d'utilisation	fonction de la durée de chacun des contrats de location

La durée d'utilité initiale d'un bien est prolongée ou réduite si les conditions d'utilisation le justifient.

Décomptabilisation

Tout gain ou perte constaté lors de la décomptabilisation d'un actif (différence entre le produit net de cession et la valeur nette comptable) est inclus dans le compte de résultat l'année de sa sortie.

1.3.3. Perte de valeur et valeur recouvrable des actifs corporels, incorporels et 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. Les taux d'actualisation sont revus chaque année. Au 31 décembre 2020, le taux d'actualisation après impôts Groupe est de 8,7% (6,7% au 31.12.2019). 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.

1.3.4. Titres mis en équivalence

Les titres mis en équivalence font l'objet d'un test de dépréciation dès lors qu'il existe des indications objectives de perte de valeur durable.

Une dépréciation est comptabilisée si la valeur recouvrable devient inférieure à la valeur comptable, la valeur recouvrable étant la valeur la plus élevée entre la valeur d'utilité, telle que définie au paragraphe 1.3.3 et la juste valeur nette des coûts de transaction.

Concernant la participation détenue dans Thales, lorsqu'un test de dépréciation est effectué, les hypothèses opérationnelles et financières utilisées proviennent directement de la Direction de Thales.

La dépréciation peut être reprise si la valeur recouvrable excède à nouveau la valeur comptable.

1.3.5. Autres actifs financiers non courants

Titres non cotés et actions Embraer

Ces titres sont comptabilisés à leur juste valeur.

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 à être comptabilisés en résultat.

Autres actifs financiers non courants

Ils se composent principalement de dépôts de garantie, de prêts accordés aux participations et de prêts accordés au personnel dans le cadre du prêt logement. Les prêts sont comptabilisés au coût amorti (coût historique diminué des remboursements). Les autres actifs sont comptabilisés à leur valeur historique.

Les autres actifs financiers non courants comprennent également la participation de Dassault Aviation dans le fonds d'investissement aéronautique, valorisée à la juste valeur via le résultat.

1.3.6. Stocks et en-cours

Les articles entrant en stock de matières premières, produits intermédiaires ou produits finis sont évalués au coût d'acquisition pour les articles achetés et au coût de production pour les articles fabriqués. Les sorties de stocks sont valorisées au prix moyen pondéré, à l'exception des avions d'occasion qui sont sortis à leur coût d'acquisition. Les en-cours sont évalués en coût de production.

Les stocks et en-cours sont dépréciés si leur valeur nette de réalisation est inférieure à leur valeur constatée dans les comptes.

La valeur nette de réalisation correspond au prix de vente estimé dans le cours normal de l'activité, diminué des coûts estimés pour l'achèvement et la réalisation de la vente. Elle prend en compte l'obsolescence technique ou commerciale des articles et les risques liés à leur faible rotation.

1.3.7. 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.

1.3.8. 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.

1.3.9. 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.

1.3.10. Actions propres

Actions propres

Les actions propres sont inscrites pour leur coût d’acquisition en diminution des capitaux propres. Les résultats de cession de ces titres sont imputés directement dans les capitaux propres et ne contribuent pas au résultat de l’exercice.

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.

1.3.11. Provisions pour risques et charges

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 ».

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.

1.3.12. Dettes et emprunts

Les dettes et emprunts en devises, convertis par chaque filiale au taux du jour dans sa monnaie locale, sont réévalués à chaque arrêté sur la base du cours de clôture. L'écart de réévaluation constaté est enregistré en résultat opérationnel.

Les emprunts contractés par le Groupe sont initialement comptabilisés pour le montant reçu, net des frais de transaction, puis par la suite au coût amorti, calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif.

Les dettes locatives relatives aux contrats de location tels que définis par la norme IFRS 16 sont comptabilisées au bilan dès l'origine du contrat de location pour la valeur actualisée des paiements futurs.

1.3.13. Actualisation des créances, dettes et provisions

Les créances et dettes sont comptabilisées pour leur montant actualisé lorsque leur échéance de règlement est supérieure à un an et que les effets de l'actualisation sont significatifs.

La provision relative au coût des départs à la retraite et prestations assimilées est actualisée suivant la norme IAS 19 « Avantages du personnel » et les dettes de location sont actualisées suivant la norme IFRS 16 « Contrats de location ».

Les autres provisions sont évaluées, de fait, en valeur actuelle.

Conformément aux prescriptions des normes IFRS, les actifs et passifs d'impôts différés ne sont pas actualisés.

1.3.14. Instruments financiers dérivés

Instruments financiers dérivés souscrits par le Groupe

Le Groupe utilise des dérivés pour couvrir son exposition aux risques de variation des cours de change 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 avaient été mis en place pour couvrir ces risques.

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.

1.3.15. Chiffre d'affaires et résultats

Reconnaissance du chiffre d'affaires et du résultat opérationnel

Les résultats à terminaison sont déterminés à partir des estimations de chiffre d'affaires et des coûts à terminaison (prenant en compte les prévisions des Directions de Programmes) qui sont revus au fur et à mesure de l'avancement du contrat et tiennent compte des derniers éléments connus à la date d'arrêté. Les éventuelles pertes à terminaison sont comptabilisées dès qu'elles sont connues.

Vente de biens

Le chiffre d'affaires et le résultat sont comptabilisés à l'avancement du coût de revient si le transfert du contrôle des biens est progressif et à un instant donné dans le cas contraire.

Pour la grande majorité des contrats, les critères de la norme IFRS 15 pour une comptabilisation du chiffre d'affaires à l'avancement ne sont pas satisfaits, notamment pour les ventes de Rafale et 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 ».

Vente de services

Le chiffre d'affaires relatif aux prestations de services est reconnu à l'avancement du coût de revient, lorsque les critères de la norme IFRS 15 sont satisfaits, comme c'est le cas pour les contrats de maintenance. La méthode d'avancement retenue par le Groupe est la méthode de l'avancement des dépenses : le chiffre d'affaires est reconnu sur la base des coûts encourus à date rapportés à l'ensemble des coûts attendus à terminaison.

Les prestations de service pour lesquelles les critères de la norme IFRS 15 ne sont pas satisfaits, comme c'est le cas pour certains contrats de développement, sont comptabilisées à l'issue de la prestation.

Agent / principal

Les contrats impliquant des commettants et pour lesquels Dassault Aviation est seul signataire font l'objet d'une analyse afin de déterminer la qualité d'agent ou de principal de la Société. Si l'analyse conduit à qualifier la Société d'agent, seule la quote-part du chiffre d'affaires revenant à cette dernière est comptabilisée. Dans le cas contraire, la totalité du chiffre d'affaires et des charges correspondantes (y compris la part des commettants) est comptabilisée.

Subventions reçues de l'État

Les Crédits d'Impôt Recherche sont inclus dans le résultat opérationnel, dans le poste « autres produits de l'activité » lorsque leur obtention ne dépend pas de la réalisation d'un bénéfice fiscal.

Les allocations reçues dans le cadre des dispositifs d'activité partielle sont également classées en « autres produits de l'activité ».

Résultat financier

Le résultat financier est principalement constitué :

- des produits financiers liés à la trésorerie, aux équivalents de trésorerie et autres actifs financiers courants,
- des charges financières liées aux emprunts contractés par le Groupe et aux comptes courants de participation du personnel,
- de la composante de financement dès lors qu'il y a, pour un contrat donné, un décalage significatif entre le moment où sont perçus les encaissements et le moment où est reconnu le chiffre d'affaires,
- des charges d'intérêts liées aux obligations locatives en application de la norme IFRS 16,
- des dividendes perçus des sociétés non consolidées, comptabilisés lorsque le Groupe est en droit d'en percevoir le paiement,
- des produits financiers perçus au titre des 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.

1.3.16. Imposition différée

Les impôts différés liés aux différences temporelles sont calculés par société.

Dans le cadre des règles définies par la norme IAS 12 « Impôts », les actifs d'impôts ne sont constatés, société par société, que lorsque les bénéfices futurs estimés sont suffisants pour couvrir ces actifs et que leur échéance n'est pas supérieure à dix ans.

Les actifs et passifs d'impôts différés sont évalués aux taux d'impôts dont l'application est attendue sur l'exercice au cours duquel l'actif sera réalisé ou le passif réglé, sur la base des taux d'impôts locaux (et réglementations fiscales) qui ont été adoptés à la date de clôture.

Les impôts relatifs aux éléments reconnus directement en capitaux propres sont comptabilisés en capitaux propres.

Les impôts différés actifs et passifs sont, pour la présentation au bilan, compensés par société.

Note 2 - Périmètre de consolidation

2.1. Périmètre au 31 décembre 2020

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)
		31.12.2020	31.12.2019	
Dassault Aviation (3)	**France**	**Consolidante**	**Consolidante**	
Dassault Aviation Business Services	**Suisse**	**100**	**100**	**IG**
Dassault Falcon Jet	**États-Unis**	**100**	**100**	**IG**
- Dassault Falcon Jet Wilmington	États-Unis	100	100	IG
- Dassault Aircraft Services	États-Unis	100	100	IG
- Dassault Falcon Jet Leasing	États-Unis	100	100	IG
- Aero Precision	États-Unis	50	50	MEQ
- Midway	États-Unis	100	100	IG
- Dassault Falcon Jet Do Brazil	Brésil	100	100	IG
Dassault Falcon Service	**France**	**100**	**100**	**IG**
- Falcon Training Center	France	50	50	MEQ
ExecuJet				
- ExecuJet MRO Services Australia	Australie	100	100	IG
- ExecuJet MRO Services New Zealand	Nouvelle Zélande	100	100	IG
- ExecuJet MRO Services Belgium	Belgique	100	100	IG
- ExecuJet Services Malaysia	Malaisie	100	100	IG
- ExecuJet MRO Services	Afrique du Sud	100	100	IG
- ExecuJet MRO Services Middle East	Émirats Arabes Unis	100	-	IG
Sogitec Industries	**France**	**100**	**100**	**IG**
TAG Maintenance Services	**Suisse**	**100**	**100**	**IG**
- TAG Maintenance Services Le Bourget	France	100	100	IG
- TAG Maintenance Services Farnborough	Angleterre	100	100	IG
- TAG Maintenance Services Portugal	Portugal	100	100	IG
Thales	**France**	**25**	**25**	**MEQ**

(1) les pourcentages d'intérêts des capitaux propres sont identiques aux pourcentages de contrôle pour toutes les sociétés du groupe à l'exception de Thales, dont le Groupe détient 24,62% du capital, 24,68% des droits à intérêts et 29,79% des droits de vote au 31 décembre 2020.

(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

Dassault Aviation a fait l'acquisition en 2019 des activités de maintenance de trois réseaux de sociétés de maintenance aéronautique :

- ExecuJet, présent en Europe, au Moyen-Orient, en Afrique, en Asie et en Australie,
- TAG Maintenance Services, présent en France, au Portugal, au Royaume-Uni et en Suisse,
- Dassault Aviation Business Services (ex RUAG), présent en Suisse, également opérateur de services aéroportuaires.

Le 23 janvier 2020, Dassault Aviation a finalisé l'acquisition, dans le réseau de maintenance ExecuJet, de la société ExecuJet MRO Services Middle East (Émirats Arabes Unis).

Ces sociétés sont consolidées par intégration globale. Les impacts de ces acquisitions sur les états financiers du Groupe ne sont pas matériels.

Note 3 - Écarts d'acquisition

Les écarts d'acquisition s'élèvent à 65 957 milliers d'euros au 31 décembre 2020 :

(en milliers d'euros)	**31.12.2020**	**31.12.2019**
Dassault Aviation Business Services	6 625	9 640
Dassault Falcon Service	3 702	3 702
Dassault Falcon Jet	5 887	5 887
ExecuJet	34 914	26 683
Sogitec	4 777	4 777
TAG Maintenance Services	10 052	26 763
Écarts d'acquisition	**65 957**	**77 452**

Les travaux sur l'allocation du prix d'acquisition (PPA) de Dassault Aviation Business Services, de TAG Maintenance Services et d'ExecuJet MRO Services Middle East ont été finalisés en 2020. Ces travaux ont conduit le Groupe à reconnaître des actifs incorporels à hauteur de 9 629 milliers d'euros (relation clientèle et marque), à réévaluer les actifs corporels (constructions) pour 18 961 milliers d'euros et à reconnaître des impôts différés passifs pour 6 345 milliers d'euros.

Les tests effectués au titre de la norme IAS 36 « Dépréciation des actifs immobilisés » (cf. note 1 « Impact de la crise sanitaire ») n'indiquant pas de perte de valeur, aucune provision pour dépréciation des écarts d'acquisition n'a été constatée.

Une augmentation de 10% du taux d'actualisation, une diminution de 10% du taux de croissance ou une diminution de 1 point de la rentabilité opérationnelle n'entraineraient pas de dépréciation.

Conformément aux normes IFRS, l'écart d'acquisition relatif à Thales, consolidé par mise en équivalence, est inclus dans la rubrique « Titres mis en équivalence » (cf. note 5).

Note 4 - Immobilisations incorporelles et corporelles

4.1. Répartition géographique

(en milliers d'euros)	31.12.2020	31.12.2019
Valeur nette		
France	912 789	578 309
États-Unis	186 261	210 185
Autres	87 246	71 853
Total	**1 186 296**	**860 347**
dont immobilisations incorporelles	56 224	40 931
dont immobilisations corporelles	1 130 072	819 416

4.2. Immobilisations incorporelles

4.2.1. Évolution des immobilisations incorporelles nettes

(en milliers d'euros)	Actifs incorporels acquis (PPA)	Autres immobilisations incorporelles	**Total**
Valeur nette au 31 décembre 2019	**4 209**	**36 722**	**40 931**
Mouvements de périmètre	0	11	11
Acquisitions / augmentations	9 629	12 518	22 147
Cessions / diminutions	0	-20	-20
Dotations aux amortissements	-3 057	-10 194	-13 251
Écarts de conversion	-29	26	-3
Autres	0	6 409	6 409
Valeur nette au 31 décembre 2020	**10 752**	**45 472**	**56 224**

4.2.2. Détail par nature

(en milliers d'euros)	31.12.2020			31.12.2019
	Brut	Amortissements	**Net**	**Net**
Actifs incorporels acquis (PPA) (1)	14 596	-3 844	10 752	4 209
Coûts de développement (2)	162 925	-156 159	6 766	8 327
Logiciels, brevets, licences et valeurs similaires	185 269	-161 394	23 875	19 745
Immobilisations en-cours, avances et acomptes	14 831	0	14 831	8 650
Immobilisations incorporelles	**377 621**	**-321 397**	**56 224**	**40 931**

(1) cf. note 3.

(2) cf. § 1.3.2 des principes comptables.

4.3. Immobilisations corporelles

4.3.1. Évolution des immobilisations corporelles nettes

(en milliers d'euros)	Droits d'utilisation (1)	Autres immobilisations corporelles	**Total**
Valeur nette au 31 décembre 2019	**167 738**	**651 678**	**819 416**
Mouvements de périmètre	2 464	771	3 235
Acquisitions / augmentations (2)	27 039	477 288	504 327
Cessions / diminutions	-16	-25 387	-25 403
Dotations aux amortissements	-57 965	-85 664	-143 629
Dotations / reprises aux provisions pour dépréciation	0	-3 272	-3 272
Écarts de conversion	-2 837	-13 799	-16 636
Autres	0	-7 966	-7 966
Valeur nette au 31 décembre 2020	**136 423**	**993 649**	**1 130 072**

(1) contrats de location immobilière essentiellement (terrains et constructions).

(2) comprend l'acquisition de terrains et de bâtiments, jusqu'à présent loués, pour un montant de 263 millions d'euros.

4.3.2. Détail par nature

(en milliers d'euros)	**31.12.2020**				**31.12.2019**
	Brut	Amortissements	Dépréciation (1)	**Net**	**Net**
Droits d'utilisation	372 243	-235 820	0	136 423	167 738
Terrains	136 570	-6 881	0	129 689	32 558
Constructions	874 323	-375 630	0	498 693	274 535
Installations techniques	690 094	-559 456	0	130 638	128 449
Autres immobilisations corporelles	209 673	-127 222	-17 170	65 281	104 862
Immobilisations en-cours, avances et acomptes	169 348	0	0	169 348	111 274
Immobilisations corporelles	**2 452 251**	**-1 305 009**	**-17 170**	**1 130 072**	**819 416**

(1) tests de dépréciation des immobilisations corporelles (cf. § 1.3.3 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 2020,
- la provision pour dépréciation des avions d'affaires d'occasion immobilisés a été révisée à 17 170 milliers d'euros au 31 décembre 2020 contre 14 720 milliers d'euros au 31 décembre 2019.

Note 5 - Titres mis en équivalence

5.1. Part du Groupe dans la situation nette et le résultat des sociétés mises en équivalence

Au 31 décembre 2020, Dassault Aviation détient 24,68% des droits à intérêts du Groupe Thales, contre 24,69% au 31 décembre 2019. 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	
	31.12.2020	**31.12.2019**	**2020**	**2019**
Thales (1)	1 731 178	1 816 825	116 451	253 314
Autres	22 750	24 393	4 831	5 359
Total	**1 753 928**	**1 841 218**	**121 282**	**258 673**

(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 en note 5.3.

5.2. Évolution des titres mis en équivalence

(en milliers d'euros)	**2020**	**2019**
Au 1er janvier	**1 841 218**	**1 924 093**
1ère application d'IFRS 16	0	1 408
Quote-part du résultat des sociétés mises en équivalence	121 282	258 673
Élimination des dividendes versés (1)	-25 449	-117 808
Produits et charges comptabilisés directement dans les capitaux propres		
- Actifs financiers à la juste valeur	-13 770	-3 062
- Instruments financiers dérivés (2)	37 106	-17 271
- Écarts actuariels sur engagements de retraite	-158 417	-129 525
- Impôts différés	2 309	20 074
- Écarts de conversion	-27 317	11 347
Part des sociétés mises en équivalence dans les autres produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres	-160 089	-118 437
Autres mouvements (3)	-23 034	-106 711
Au 31 décembre	**1 753 928**	**1 841 218**

(1) en 2020, le Groupe a perçu 21 013 milliers d'euros d'acompte sur les dividendes 2020 (Thales n'a pas versé en 2020 le solde du dividende au titre de l'exercice 2019). En 2019, Thales avait versé au Groupe 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.

(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'impact des variations de périmètre, de l'évolution des actions propres, des souscriptions d'actions réservées aux salariés et des paiements en actions. En 2019, les autres mouvements comprenaient 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)	**2020**	**2019**
Actifs non courants	14 381 300	15 344 700
Actifs courants (1)	17 426 500	15 878 700
Capitaux propres attribuables aux propriétaires de la Société Mère	5 114 900	5 449 200
Participations ne donnant pas le contrôle	195 000	232 900
Passifs non courants (2)	9 322 200	8 049 400
Passifs courants (3)	17 175 700	17 491 900
Total Bilan	31 807 800	31 223 400
Chiffre d'affaires	16 988 900	18 401 000
Résultat net attribuable aux propriétaires de la Société Mère (4)	483 400	1 121 900
Autres éléments du résultat global, nets d'impôts attribuables aux actionnaires de la Société Mère	-640 900	-483 300
Résultat global attribuable aux actionnaires de la Société Mère	-157 500	638 600

(1) dont trésorerie et équivalents de trésorerie : 5 003 900 milliers d'euros en 2020 (2 931 400 milliers d'euros en 2019).

(2) dont passifs financiers non courants : 5 223 200 milliers d'euros en 2020 (4 320 900 milliers d'euros en 2019).

(3) dont passifs financiers courants : 2 522 700 milliers d'euros en 2020 (2 118 800 milliers d'euros en 2019).

(4) dont dotations aux amortissements : -1 178 000 milliers d'euros en 2020 (-1 112 500 milliers d'euros en 2019),

dont intérêts financiers relatifs à la dette brute : -67 300 milliers d'euros en 2020 (-62 900 milliers d'euros en 2019),

dont produits financiers relatifs à la trésorerie et équivalents de trésorerie : 7 600 milliers d'euros en 2020 (19 600 milliers d'euros en 2019),

dont impôt sur les bénéfices : -90 300 milliers d'euros en 2020 (-301 000 milliers d'euros en 2019).

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)	**2020**	**2019**
Résultat Thales (100%)	**483 400**	**1 121 900**
Résultat Thales - Quote-part de Dassault Aviation	**119 303**	**276 997**
Amortissement de l'allocation du prix d'acquisition, net d'impôts (1)	-2 852	-22 228
Autres retraitements de consolidation	0	-1 455
Résultat mis en équivalence par Dassault Aviation	**116 451**	**253 314**

(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 2019.

5.4. Indice de perte de valeur

Sur la base du cours de Bourse de l'action Thales au 31 décembre 2020, soit 74,90 euros par action, la participation de Dassault Aviation dans Thales est valorisée à 3 935 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 2020.

Note 6 - Autres actifs financiers non courants

(en milliers d'euros)	31.12.2019	Acquisitions Augmentation	Cessions Diminution	Variation de juste valeur	Autres	31.12.2020
Titres non cotés (1)	120 075	0	-3 120	2 410	20	119 385
Actions Embraer (1)	29 076	0	0	-19 812	0	9 264
Autres actifs financiers (2)	58 579	2 455	-257	0	365	61 142
Créances rattachées à des participations	*20 885*	*553*	*0*	*0*	*0*	*21 438*
Dépôts de garantie	*35 801*	*1 150*	*-51*	*0*	*365*	*37 265*
Autres	*1 893*	*752*	*-206*	*0*	*0*	*2 439*
Autres actifs financiers non courants	**207 730**	**2 455**	**-3 377**	**-17 402**	**385**	**189 791**

(1) les titres de participation non consolidés, non cotés, et les actions Embraer sont évalués à la juste valeur en contrepartie des autres produits et charges comptabilisés en capitaux propres, non recyclables en résultat. L'analyse des risques relatifs à l'ensemble des autres actifs financiers non courants du Groupe est décrite en note 24.

(2) dont à plus d'un an : 38 835 milliers d'euros.

Les coûts historiques des actifs non courants et les plus-values latentes associées sont présentés ci-après :

(en milliers d'euros)	31.12.2020			31.12.2019		
	Valeur au coût historique	Plus ou moins-value	**Valeur à l'actif consolidé**	Valeur au coût historique	Plus ou moins-value	**Valeur à l'actif consolidé**
Titres non cotés	86 546	32 839	119 385	89 646	30 429	120 075
Actions Embraer	32 120	-22 856	9 264	32 120	-3 044	29 076
Autres actifs financiers	61 142	0	61 142	58 579	0	58 579
Autres actifs financiers non courants	179 808	9 983	**189 791**	180 345	27 385	**207 730**

Note 7 - Stocks et en-cours

(en milliers d'euros)	31.12.2020			31.12.2019
	Brut	**Dépréciation**	**Net**	**Net**
Matières premières	240 473	-81 481	158 992	115 220
En-cours de production	2 271 854	-16 948	2 254 906	2 519 099
Produits intermédiaires et finis	1 256 053	-288 410	967 643	734 032
Stocks et en-cours	**3 768 380**	**-386 839**	**3 381 541**	**3 368 351**

La hausse des stocks et en-cours Défense France a été compensée par la baisse des stocks et en-cours Défense Export consécutive à la livraison des prestations réalisées dans le cadre de l'exécution des contrats Rafale Export et par la baisse des stocks de Falcon d'occasion.

Note 8 - Créances clients et autres créances

8.1. Détail

(en milliers d'euros)	31.12.2020			31.12.2019
	Brut	Dépréciation	Net	Net
Clients et comptes rattachés (1)	794 780	-77 531	717 249	662 219
Créances d'impôts courants sur les sociétés	89 854	0	89 854	56 133
Autres créances	365 012	0	365 012	247 856
Comptes de régularisation	219 463	0	219 463	258 161
Créances clients et autres créances	**1 469 109**	**-77 531**	**1 391 578**	**1 224 369**

(1) cf. note 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 en note 24.2. Les effets de la pandémie sur le risque de crédit des débiteurs ne sont pas matériels (cf. note 1 « Impact de la crise sanitaire »).

8.2. Échéancier

(en milliers d'euros)	31.12.2020			31.12.2019		
	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)	794 780	656 548	138 232	743 477	570 497	172 980
Créances d'impôts courants sur les sociétés	89 854	89 854	0	56 133	56 133	0
Autres créances	365 012	345 985	19 027	247 856	203 565	44 291
Comptes de régularisation	219 463	163 126	56 337	258 161	99 431	158 730
Créances clients et autres créances	**1 469 109**	**1 255 513**	**213 596**	**1 305 627**	**929 626**	**376 001**

(1) cf. note 8.3 pour les créances relatives aux contrats de location-financement.

8.3. Créances relatives aux contrats de location-financement

(en milliers d'euros)	31.12.2020	31.12.2019
Créances sur loyers minimums à percevoir	121 021	178 421
Produits financiers non acquis	-12 464	-17 255
Provision pour dépréciation	-734	-13 973
Créances relatives aux contrats de location-financement	**107 823**	**147 193**

La part à moins d'un an des créances sur loyers à percevoir est de 15 339 milliers d'euros au 31 décembre 2020.

Note 9 - Trésorerie

9.1. Trésorerie nette

(en milliers d'euros)	31.12.2020	31.12.2019
Équivalents de trésorerie (1)	1 696 105	2 617 278
Disponibilités	1 000 178	915 605
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**2 696 283**	**3 532 883**
Concours bancaires courants	0	0
Trésorerie nette au tableau des flux de trésorerie	**2 696 283**	**3 532 883**

(1) principalement dépôts à terme et valeurs mobilières de placement équivalents de trésorerie. L'analyse des risques correspondante est décrite en note 24.1.

9.2. Trésorerie disponible

Le Groupe utilise un indicateur alternatif de performance appelé « Trésorerie disponible » qui reflète le montant des liquidités totales dont dispose le Groupe, déduction faite des dettes financières à l'exception des dettes de location comptabilisées suite à l'application de la norme IFRS 16. Il est calculé comme suit :

(en milliers d'euros)	31.12.2020	31.12.2019
Autres actifs financiers courants (en valeur de marché) (1)	868 015	1 433 071
Trésorerie et équivalents de trésorerie (en valeur de marché)	2 696 283	3 532 883
Sous-total	**3 564 298**	**4 965 954**
Emprunts et dettes financières, hors dettes de location (2)	-122 973	-380 534
Trésorerie disponible	**3 441 325**	**4 585 420**

(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. détail des dettes financières en note 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 2020 (comme au 31 décembre 2019). L'analyse des risques correspondante est décrite en note 24.

Note 10 - Capitaux propres

10.1. Capital social

Le capital social s'élève à 66 790 milliers d'euros et se compose de 8 348 703 actions ordinaires de 8 euros chacune au 31 décembre 2020, comme au 31 décembre 2019. La répartition du capital au 31 décembre 2020 est la suivante :

	Actions	% Capital	% Droits de vote
GIMD (1)	5 196 076	62,3%	76,9%
Flottant	2 291 677	27,4%	17,0%
Airbus SE	827 529	9,9%	6,1%
Dassault Aviation (actions propres)	33 421	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)	2020	2019
Actions propres au 1er janvier	**35 600**	**37 175**
Paiement en actions (cf. note 10.3)	-2 179	-1 575
Actions propres au 31 décembre	**33 421**	**35 600**

L'impact des actions propres sur les comptes consolidés du Groupe est détaillé au sein du tableau de variation des capitaux propres.

Les 33 421 actions propres détenues au 31 décembre 2020 sont affectées à d'éventuelles attributions d'actions de performance et à un éventuel contrat de liquidité permettant d'assurer l'animation du marché.

10.3. Paiement en actions

Le Groupe attribue aux dirigeants mandataires sociaux des actions de performance. Les caractéristiques de ces plans d'attribution sont décrites dans le rapport de gestion du Conseil d'administration.

Date de décision d'attribution	Période d'acquisition	Nombre d'actions attribuées	Cours de l'action à la date d'attribution	Nombre d'actions livrées en 2020	Nombre d'actions annulées (1)	Solde d'actions de performance au 31.12.2020
27.02.2019	du 27.02.2019 au 26.02.2020	2 025	1 400 €	2 179	0	0
26.02.2020	du 26.02.2020 au 25.02.2021	2 250	1 076 €	0	0	2 250

(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 2019

Une charge de 1 648 milliers d'euros a été comptabilisée en 2020 au titre de ce plan, dont la juste valeur s'élève à 2 706 milliers d'euros (valeur moyenne de 1 242 euros par action).

Plan 2020

Une charge de 920 milliers d'euros a été comptabilisée en 2020 au titre de ce plan, dont la juste valeur s'élève à 2 171 milliers d'euros (valeur moyenne de 965 euros par action).

Note 11 - Emprunts et dettes financières

(en milliers d'euros)	Emprunts auprès des établissements de crédit	Dettes de location	Emprunts et dettes financières diverses (1)	**Emprunts et dettes financières**
Au 31 décembre 2019	**267 394**	**177 684**	**113 140**	**558 218**
Mouvement de périmètre	0	2 464	0	2 464
Augmentation	467	27 039	116 079	143 585
Diminution	-267 632	-56 192	-106 709	-430 533
Autres	234	-3 554	0	-3 320
Au 31 décembre 2020	**463**	**147 441**	**122 510**	**270 414**

(1) les dettes financières diverses comprennent essentiellement la participation des salariés en compte courant bloqué. La participation des salariés correspond à un « autre avantage à long terme » et devrait être évaluée et actualisée selon les principes d'IAS 19 révisée. Cependant au regard des faibles écarts historiques entre taux de rémunération et taux d'actualisation, le Groupe considère que la méthode d'évaluation au coût amorti constitue une approximation satisfaisante de la dette de participation.

Par échéance la répartition des dettes financières est la suivante :

(en milliers d'euros)	**Total au 31.12.2020**	**Part à moins d'un an**	**Part à plus d'un an**		
			Total	*> à 1 an et < à 5 ans*	*> à 5 ans*
Emprunts auprès des établissements de crédit	463	463	0	*0*	*0*
Dettes de location	147 441	27 913	119 528	*55 255*	*64 273*
Emprunts et dettes financières diverses	122 510	21 043	101 467	*101 467*	*0*
Emprunts et dettes financières	**270 414**	**49 419**	**220 995**	*156 722*	*64 273*

(en milliers d'euros)	**Total au 31.12.2019**	**Part à moins d'un an**	**Part à plus d'un an**		
			Total	*> à 1 an et < à 5 ans*	*> à 5 ans*
Emprunts auprès des établissements de crédit	267 394	267 394	0	*0*	*0*
Dettes de location	177 684	54 825	122 859	*67 724*	*55 135*
Emprunts et 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*

La variation des emprunts et dettes financières entre 2019 et 2020 se décompose comme suit :

(en milliers d'euros)	**31.12.2019**	Flux de trésorerie	Dettes de location (1)	Autres mouvements	**31.12.2020**
Emprunts auprès des établissements de crédit	267 394	-267 165	0	234	463
Dettes de location	177 684	-56 176	27 039	-1 106	147 441
Emprunts et dettes financières diverses	113 140	9 370	0	0	122 510
Emprunts et dettes financières	**558 218**	**-313 971**	**27 039**	**-872**	**270 414**

(1) dettes des nouveaux contrats de location portés au bilan sur la période, sans impact sur la trésorerie.

Note 12 - Provisions

12.1. Provisions pour risques et charges et pour dépréciation

(en milliers d'euros)	31.12.2019	Dotations	Reprises	Autres (1)	31.12.2020
Provisions pour risques et charges					
Opérationnels	1 540 323	187 694	-306 429	-8 886	1 412 702
	1 540 323	**187 694**	**-306 429**	**-8 886**	**1 412 702**
Provisions pour dépréciation					
Actifs financiers non courants	154	0	0	0	154
Immobilisations corporelles	14 720	17 829	-14 557	-822	17 170
Stocks et en-cours	434 927	392 937	-433 308	-7 717	386 839
Clients et comptes rattachés	81 258	76 275	-79 952	-50	77 531
	531 059	**487 041**	**-527 817**	**-8 589**	**481 694**
Provisions pour risques et charges et pour dépréciation	**2 071 382**	**674 735**	**-834 246**	**-17 475**	**1 894 396**

(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)	31.12.2019	Dotations	Reprises	Autres	31.12.2020
Garantie (1)	995 822	66 308	-145 907	-2 493	913 730
Prestations de service	189 899	61 062	-94 398	-4 580	151 983
Coûts des départs à la retraite (2)	344 277	56 423	-64 493	-1 107	335 100
sociétés françaises	*242 195*	*39 384*	*-34 253*	*-25 693*	*221 633*
sociétés nord-américaines	*102 082*	*17 039*	*-30 240*	*24 586*	*113 467*
Divers opérationnels (3)	10 325	3 901	-1 631	-706	11 889
Provisions pour risques et charges	**1 540 323**	**187 694**	**-306 429**	**-8 886**	**1 412 702**

(1) les provisions tiennent compte de l'évolution de la flotte en service et des marchés livrés (cf. § 1.3.11 des principes comptables).

(2) les écarts actuariels ont contribué à l'augmentation de la provision pour coûts des départs à la retraite pour 9 008 milliers d'euros. Ils se répartissent comme suit :

Sociétés françaises	*-25 693*
Sociétés nord-américaines	*34 701*
Total écarts actuariels	*9 008*

(3) au 31 décembre 2020, les autres avantages à long terme relatifs aux médailles du travail s'élèvent à 3 698 milliers d'euros, contre 3 645 milliers d'euros à fin 2019.

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. Hypothèses retenues

	Sociétés françaises		Sociétés américaines	
	2020	**2019**	**2020**	**2019**
Taux d'inflation	2,00%	2,00%	1,93%	2,25%
Taux d'actualisation	0,30%	0,70%	2,90%	3,45%
Taux moyen pondéré d'augmentation des salaires	3,80%	3,80%	1,93%	2,25%

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)	**2020**	**2019**	**2018**	**2017**	**2016**
Engagements	1 029 185	965 305	794 245	800 621	800 609
Placements	694 085	621 028	600 230	500 007	525 740
Sous-financement	**335 100**	**344 277**	**194 015**	**300 614**	**274 869**

L'évolution au cours de la période du niveau des engagements s'analyse comme suit :

(en milliers d'euros)	**2020**			**2019**		
	France	États-Unis	**Total**	France	États-Unis	**Total**
A l'ouverture de l'exercice	578 080	387 225	**965 305**	491 088	303 157	**794 245**
Coût des services rendus	37 567	13 788	51 355	26 674	11 096	37 770
Coût financier	4 562	13 035	17 597	8 285	13 977	22 262
Prestations payées	-27 828	-11 330	-39 158	-18 090	-11 037	-29 127
Écarts actuariels	-18 570	33 187	14 617	70 123	64 476	134 599
Écarts de change et autres	55 561	-36 092	19 469	0	5 556	5 556
A la clôture de l'exercice	629 372	399 813	**1 029 185**	578 080	387 225	**965 305**

Une diminution des taux d'actualisation de 0,25 point augmenterait l'engagement total de 40 338 milliers d'euros, tandis qu'une augmentation des taux d'actualisation de 0,25 point diminuerait l'engagement total de 38 054 milliers d'euros.

L'évolution des placements au cours de la période s'analyse comme suit :

(en milliers d'euros)	**2020**			**2019**		
	France	États-Unis	**Total**	France	États-Unis	**Total**
A l'ouverture de l'exercice	335 885	285 143	**621 028**	326 619	273 611	**600 230**
Rendement attendu des actifs	2 745	9 784	12 529	3 536	12 218	15 754
Écarts actuariels	7 123	-1 514	5 609	5 730	-4 231	1 499
Cotisations de l'employeur	0	30 240	30 240	0	9 343	9 343
Prestations payées	-7 597	-11 330	-18 927	0	-11 037	-11 037
Écarts de change et autres	69 583	-25 977	43 606	0	5 239	5 239
A la clôture de l'exercice	407 739	286 346	**694 085**	335 885	285 143	**621 028**

Les charges des régimes à prestations définies s'analysent comme suit :

(en milliers d'euros)	2020			2019		
	France	États-Unis	**Total**	France	États-Unis	**Total**
Coût des services rendus	37 567	13 788	51 355	26 674	11 096	37 770
Coût financier	4 562	13 035	17 597	8 285	13 977	22 262
Rendement attendu des actifs	-2 745	-9 784	-12 529	-3 536	-12 218	-15 754
Charge des régimes à prestations définies	39 384	17 039	**56 423**	31 423	12 855	**44 278**

La composition des placements est la suivante :

	2020		2019	
	France	États-Unis	France	États-Unis
Obligations et titres de dettes	87%	93%	85%	99%
Immobilier	8%	0%	9%	0%
Actions	5%	0%	6%	0%
Liquidités	0%	7%	0%	1%
Total	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

Les placements sont majoritairement obligataires avec un taux de rendement annuel minimal garanti.

Note 13 - Dettes d'exploitation

(en milliers d'euros)	31.12.2020			31.12.2019		
	Total	**À moins d'un an**	**À plus d'un an**	**Total**	**À moins d'un an**	**À plus d'un an**
Dettes fournisseurs	824 377	824 377	0	902 153	902 153	0
Autres dettes diverses	93 665	93 665	0	169 896	169 896	0
Comptes de régularisation	4 856	3 734	1 122	3 550	2 102	1 448
Dettes fournisseurs et autres dettes	**922 898**	**921 776**	**1 122**	**1 075 599**	**1 074 151**	**1 448**
Dette d'impôts courants sur les sociétés	950	950	0	1 056	1 056	0
Autres dettes fiscales et sociales	310 296	310 296	0	290 929	290 929	0
Dettes fiscales et sociales	**311 246**	**311 246**	**0**	**291 985**	**291 985**	**0**

Note 14 - Actifs et passifs sur contrats

(en milliers d'euros)	Actifs sur contrats	Passifs sur contrats
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*
Variation des avances et acomptes reçus	32 362	1 231 799
Variation des autres actifs / passifs sur contrats	-40 419	-77 818
Reclassement	3 521	-3 521
Actifs / passifs sur contrats au 31 décembre 2020	**10 252**	**-6 225 243**
Avances et acomptes reçus	*-82 753*	*-5 574 774*
Autres actifs / passifs sur contrats	*93 005*	*-650 469*

La diminution des passifs sur contrats résulte principalement de la diminution des acomptes reçus au titre des contrats Rafale Export, suite aux prestations livrées sur 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)	31.12.2020	31.12.2019
Avances et acomptes reçus	-5 657 527	-6 921 688
Avances et acomptes versés	1 748 750	2 363 786
Avances et acomptes reçus nets des avances et acomptes versés	**-3 908 777**	**-4 557 902**

Note 15 - Chiffre d'affaires

La répartition du chiffre d'affaires par zone géographique est la suivante :

(en milliers d'euros)	2020	2019
France (1)	613 772	915 312
Export (2)	4 877 820	6 455 304
Chiffre d'affaires	**5 491 592**	**7 370 616**

(1) principalement l'État Français, avec qui le Groupe réalise plus de 10% de son chiffre d'affaires total en 2020, tout comme en 2019.

(2) plus de 10% du chiffre d'affaires Groupe a été réalisé avec le Qatar et avec l'Inde en 2020, tout comme en 2019. 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)	2020	2019
Falcon	2 228 791	2 222 473
Défense	3 262 801	5 148 143
Chiffre d'affaires	**5 491 592**	**7 370 616**

Par nature, le chiffre d'affaires se décompose comme suit :

(en milliers d'euros)	2020	2019
Ventes de biens	4 147 326	5 300 595
Ventes de services	1 344 266	2 070 021
Chiffre d'affaires	**5 491 592**	**7 370 616**

Par origine, le chiffre d'affaires se décompose comme suit :

(en milliers d'euros)	2020	2019
France	4 506 183	6 351 858
États-Unis	813 364	934 708
Autres	172 045	84 050
Chiffre d'affaires	**5 491 592**	**7 370 616**

Note 16 - Autres produits de l'activité

(en milliers d'euros)	2020	2019
Crédits d'Impôts Recherche	33 931	33 217
Intérêts moratoires	1 301	446
Production immobilisée	7 022	5 706
Autres produits (1)	37 128	20 795
Autres produits de l'activité	**79 382**	**60 164**

(1) les allocations reçues dans le cadre des dispositifs d'activité partielle se sont élevées à 8 397 milliers d'euros en 2020.

Note 17 - Autres produits et charges d'exploitation

(en milliers d'euros)	2020	2019
Résultat de cessions d'éléments d'actifs immobilisés	-24 842	-415
Pertes et gains de change relatifs à des opérations commerciales (1)	-18 502	2 118
Autres charges d'exploitation	-834	-1 388
Autres produits et charges d'exploitation	**-44 178**	**315**

(1) notamment pertes et gains de change sur comptes clients et fournisseurs.

Note 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)	2020	2019
Charges de recherche et développement	-537 775	-527 287

La stratégie et les axes d'efforts du Groupe en matière de recherche et développement sont décrits dans le rapport de gestion du Conseil d'administration.

Note 19 - Résultat financier

(en milliers d'euros)	2020	2019
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	2 283	12 508
Variation de juste valeur des autres actifs financiers courants	-448	1 311
Coût de l'endettement financier brut (1)	-41 744	-75 107
Coût de l'endettement financier net	**-39 909**	**-61 288**
Dividendes et autres produits de participation	0	262
Produits d'intérêts et résultat de cession des autres actifs financiers	6 187	8 779
Résultat de change (2)	45 938	-43 378
Autres produits et charges financiers	**52 125**	**-34 337**
Résultat financier	**12 216**	**-95 625**

(1) la charge financière comptabilisée au titre de la composante de financement des contrats Défense long terme est de -36 631 milliers d'euros en 2020 contre -62 066 milliers d'euros en 2019.

(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.

Note 20 - Impôts

20.1. Impôts sur les résultats

(en milliers d'euros)	2020	2019
Charge d'impôts courants	-5 885	-248 008
Produit / Charge d'impôts différés	-71 017	1 430
Impôts sur les résultats	**-76 902**	**-246 578**

20.2. Impôts comptabilisés directement en capitaux propres

(en milliers d'euros)	2020	2019
Instruments financiers dérivés	-29 178	21 246
Autres actifs financiers non courants	5 223	1 338
Écarts actuariels	1 194	31 363
Impôts comptabilisés directement en capitaux propres	**-22 761**	**53 947**

20.3. Rapprochement entre la charge d'impôts théorique et la charge d'impôts comptabilisée

(en milliers d'euros)	2020	2019
Résultat net	302 759	712 722
Annulation de la charge d'impôts	*76 902*	*246 578*
Annulation de la quote-part dans les résultats nets des sociétés mises en équivalence	*-121 282*	*-258 673*
Résultat avant impôts	258 379	700 627
Impôts théoriques au taux en vigueur (1)	**-82 733**	**-241 226**
Impact des crédits d'impôts (2)	12 024	12 562
Impact des différences de taux d'impôts (3)	-11 009	-9 268
Autres	4 816	-8 646
Impôts comptabilisés	**-76 902**	**-246 578**

(1) un taux de 32,02% s'applique sur l'année 2020. Le taux était de 34,43% en 2019.

(2) le Crédit Impôt Recherche, comptabilisé en autres produits de l'activité, est de 33 931 milliers d'euros pour l'année 2020 contre 33 217 milliers d'euros pour l'année 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	
	31.12.2020	31.12.2019	2020	2019
Différences temporelles sur provisions (participation, retraite, etc.)	249 474	320 181	-68 304	-13 116
Autres actifs financiers courants et non courants et équivalents de trésorerie	-2 998	-2 932	-5 289	-2 181
Instruments financiers dérivés	-21 932	21 002	-13 756	3 677
Autres différences temporelles	104 778	96 493	16 332	13 050
Produit / charge d'impôts différés			**-71 017**	**1 430**
Impôts différés nets	**329 322**	**434 744**		
Impôts différés actifs	*334 762*	*438 261*		
Impôts différés passifs	*-5 440*	*-3 517*		

20.5. Actifs d'impôts différés non reconnus au bilan

(en milliers d'euros)	31.12.2020	31.12.2019
Actif d'impôts différés non pris en compte	10 698	8 968

Il s'agit de différences temporelles dont le renversement n'est pas attendu avant 10 ans.

Note 21 - Résultat par action

Résultat par action	2020	2019
Résultat net attribuable aux propriétaires de la Société Mère (en milliers d'euros) (1)	302 759	712 704
Nombre moyen d'actions en circulation	8 314 943	8 312 823
Nombre moyen d'actions en circulation dilué	8 316 068	8 313 836
Résultat par action (en euros)	**36,4**	**85,7**
Résultat par action dilué (en euros)	**36,4**	**85,7**

(1) le résultat net est intégralement attribuable au résultat des activités poursuivies (pas d'abandon d'activité).

Le résultat par action se calcule en divisant le résultat net attribuable aux propriétaires de la Société Mère par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours de l'exercice, déduction faite des actions propres.

Le résultat par action dilué correspond au résultat net attribuable aux propriétaires de la Société Mère divisé par le nombre moyen pondéré des actions dilué. Ce dernier correspond au nombre moyen pondéré des actions ordinaires en circulation, augmenté des actions de performance attribuées.

Note 22 - Dividendes payés et proposés

Dividendes sur les actions ordinaires	2020	2019
Décidés et payés dans l'année (en milliers d'euros) (1)	0	176 238
Soit par action (en euros)	0	21,20
Proposés pour approbation à l'Assemblée Générale, non reconnus comme un passif au 31 décembre (en milliers d'euros)	102 689	0
Soit par action (en euros)	12,30	0

(1) déduction faite des dividendes sur les actions auto-détenues.

Du fait du contexte sanitaire, l'Assemblée Générale du 12 mai 2020 a approuvé la proposition du Conseil d'administration du 1er avril 2020 de ne verser aucun dividende au titre des résultats 2019.

Note 23 - Instruments financiers

Le mode de valorisation au bilan (coût ou juste valeur) des instruments financiers actifs ou passifs est détaillé dans les tableaux ci-dessous.

Le Groupe a utilisé la hiérarchie suivante pour l'évaluation des actifs et passifs financiers à la juste valeur :

- Niveau 1 : instruments cotés sur un marché actif,
- Niveau 2 : techniques de valorisation fondées sur des données de marché observables,
- Niveau 3 : techniques de valorisation fondées sur des données non observables sur un marché.

23.1. Instruments financiers actifs

(en milliers d'euros)	Valeur au bilan au 31.12.2020			
	Coût ou coût amorti (1)	Juste valeur		Total
		Impact en résultat	Impact en capitaux propres	
Actifs non courants				
Autres actifs financiers non courants	60 440	702	128 649	189 791
Actifs courants				
Clients et autres créances	1 391 578			1 391 578
Instruments financiers dérivés		23 148	61 155	84 303
Autres actifs financiers courants		868 015		868 015
Équivalents de trésorerie (2)		1 696 105		1 696 105
Total des instruments financiers actifs	**1 452 018**	**2 587 970**	**189 804**	**4 229 792**
Niveau 1 (2)		2 564 822	9 264	
Niveau 2		23 148	61 155	
Niveau 3		0	119 385	

(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 2020 : 1 361 444 milliers d'euros.

Au 31 décembre 2019, les données étaient les suivantes :

(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				
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.

23.2. Instruments financiers passifs

(en milliers d'euros)	Valeur au bilan au 31.12.2020			
	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 financières diverses (2)	101 467			101 467
Dettes de location	119 528			119 528
Passifs courants				
Emprunts auprès des établissements de crédit	463			463
Dettes financières diverses (2)	21 043			21 043
Dettes de location	27 913			27 913
Fournisseurs et autres dettes	922 898			922 898
Instruments financiers dérivés		821	2 741	3 562
Total des instruments financiers passifs	**1 193 312**	**821**	**2 741**	**1 196 874**
Niveau 1		0	0	
Niveau 2		821	2 741	
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 2019, les données étaient les suivantes :

(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 financières diverses (2)	93 317			93 317
Dettes de location	122 859			122 859
Passifs courants				
Emprunts auprès des établissements de crédit	267 394			267 394
Dettes financières diverses (2)	19 823			19 823
Dettes de location	54 825			54 825
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.

Note 24 - Gestion des risques financiers

24.1. Gestion des risques de liquidité et de trésorerie

24.1.1. Dettes financières

Le Groupe n'a pas de risque significatif sur ses dettes financières. Une description de ces dernières figure en note 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	2 786 349	78%
Placements obligataires (1)	46 995	1%
Placements non spécifiés (1)	730 954	21%
Total	**3 564 298**	**100%**

(1) les placements obligataires souscrits par le Groupe sont majoritairement des placements avec un horizon de gestion court terme et les placements non spécifiés au sens de la classification AMF sont majoritairement 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 2020 (comme au 31 décembre 2019).

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)	31.12.2020		
	Impact en résultat	Impact en capitaux propres	Total
Disponibilités, placements monétaires et dépôts à terme	2 786 349	0	2 786 349
Placements obligataires	46 995	0	46 995
Placements non spécifiés	730 954	0	730 954
Total	**3 564 298**	**0**	**3 564 298**

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 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. La crise sanitaire n'a pas eu d'impact matériel sur les dépréciations comptabilisées par le Groupe (cf. note 1 « Impact de la crise sanitaire »).

Le montant des garanties Bpifrance Assurance Export et des sûretés réelles obtenues et non exercées à la clôture figure dans le tableau des engagements hors bilan (cf. note 25).

Le risque de fabrication est aussi garanti auprès de la Bpifrance Assurance Export pour les contrats militaires exports significatifs.

24.3. Gestion des risques de marché

24.3.1. Risques de marché

Le Groupe couvre les risques de change et de taux en utilisant des instruments financiers dérivés dont la valeur comptable est présentée ci-dessous :

(en milliers d'euros)	31.12.2020		31.12.2019	
	Actif	**Passif**	**Actif**	**Passif**
Instruments dérivés de change	84 303	3 562	6 815	77 271
Instruments dérivés de taux	0	0	0	370
Instruments financiers dérivés	**84 303**	**3 562**	**6 815**	**77 641**
Instruments financiers dérivés nets	**80 741**			**70 826**

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.

La crise sanitaire de la Covid-19 ayant provoqué un ralentissement de l'activité Falcon, le Groupe a revu le caractère hautement probable des flux associés aux instruments financiers éligibles à la comptabilité de couverture. Ce ralentissement a amené le Groupe à réévaluer les flux commerciaux $ des prochaines années du fait des décalages de commandes / livraisons. En conséquence, le portefeuille de couvertures de change a été réaménagé. Ce réaménagement n'a pas d'impact matériel sur les comptes du Groupe.

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 31.12.2020**	**Valeur de marché au 31.12.2019**
Instruments éligibles à la comptabilité de couverture	58 414	-45 972
Instruments non éligibles à la comptabilité de couverture	22 327	-24 484
Instruments financiers dérivés de change	**80 741**	**-70 456**

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 2020, 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	14 474	66 267	**80 741**

Instruments dérivés de taux

Le Groupe n'est plus exposé à la volatilité des taux d'intérêts à travers des emprunts souscrits à taux variables, ces derniers ayant été remboursés au cours du 1er semestre 2020 (cf. note 11).

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)	**31.12.2019**	**Impact en capitaux propres (1)**	**Impact en résultat financier (2)**	**31.12.2020**
Instruments dérivés de change	-70 456	104 386	46 811	80 741
Instruments dérivés de taux	-370	166	204	0
Instruments financiers dérivés nets	**-70 826**	**104 552**	**47 015**	**80 741**

(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 2019 (1,1234 $/€) et le 31 décembre 2020 (1,2271 $/€).

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)	**31.12.2020**	
Position nette au bilan	80 741	
Cours du dollar à la clôture	1,2271 $/€	
Cours du dollar à la clôture +/- 10 centimes	1,1271 $/€	1,3271 $/€
Variation de la position nette au bilan (1)	-208 339	+171 221
Impact en résultat	*-64 728*	*+49 253*
Impact en capitaux propres	*-143 611*	*+121 968*

(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 2020, les titres de la société Embraer sont valorisés 9 264 milliers d'euros (cf. note 6). Le Groupe est soumis à un risque de change sur sa participation dans Embraer, cotée en réals sur le marché brésilien et à un risque de prix lié à la fluctuation du cours de bourse. Une variation à la hausse ou à la baisse de 10% du cours de change et/ou du cours de l'action n'aurait pas d'incidence significative sur les états financiers du Groupe.

Note 25 - Engagements hors bilan

Les engagements hors bilan du Groupe portent essentiellement sur ses activités opérationnelles et se ventilent comme suit :

(en milliers d'euros)	**31.12.2020**	**31.12.2019**
Engagements donnés dans le cadre de contrats commerciaux	10 094 570	11 476 515
Avals et cautions	59 479	90 659
Engagements garantis par des cautions bancaires	1 021 551	1 427 902
Engagements donnés	**11 175 600**	**12 995 076**

(en milliers d'euros)	**31.12.2020**	**31.12.2019**
Chiffre d'affaires restant à comptabiliser au titre des obligations de prestation	15 895 483	17 797 875
Autres engagements reçus dans le cadre de contrats commerciaux	1 633 129	1 633 129
Sûretés réelles	61 373	106 725
Garanties Bpifrance Assurance Export	17 807	25 957
Engagements garantis par des cautions bancaires	23 675	24 772
Engagements reçus	**17 631 467**	**19 588 458**

La répartition du chiffre d'affaires restant à comptabiliser au titre des obligations de prestation par échéance est la suivante :

(en milliers d'euros)	Moins d'un an	Un à cinq ans	A plus de cinq ans	**Total**
Chiffre d'affaires restant à comptabiliser au titre des obligations de prestation	6 274 521	7 390 101	2 230 861	**15 895 483**

Note 26 - Actifs et passifs éventuels

Il n'y a pas d'actifs ou passifs éventuels au 31 décembre 2020.

Note 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 2020, 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)	2020	2019
Ventes	2 957	4 062
Achats	1 138 904	1 298 868
Créances clients et autres créances	119 169	142 419
Avances et acomptes reçus	2 719	2 634
Dettes fournisseurs	54 834	338 024
Avances et acomptes versés	1 089 070	1 485 785
Dépôts de garantie	33 324	33 071

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)	2020	2019
Rémunérations fixes	3 012	2 953
Jetons de présence	512	523
Avantages en nature	18	17
Attribution d'actions de performance	2 706	2 068
Rémunérations des dirigeants et avantages assimilés	**6 248**	**5 561**

Note 28 - Effectifs moyens

Les effectifs moyens du Groupe sont de 12 750 personnes en 2020. Ils étaient de 12 101 personnes en 2019.

Note 29 - Honoraires des Commissaires aux Comptes

Les honoraires des Commissaires aux Comptes certifiant les comptes du Groupe au 31 décembre 2020 comptabilisés en charges sur les exercices 2020 et 2019 sont :

(en milliers d'euros)	PwC (1)		Mazars	
	2020	**2019**	**2020**	**2019**
Certification des comptes (2)	223	0	564	539
Services autres que la certification des comptes (3)	4	0	90	113
Honoraires des Commissaires aux Comptes	**227**	**0**	**654**	**652**

(1) en 2020, PricewaterhouseCoopers a été nommé Commissaire aux Comptes de Dassault Aviation en remplacement de Deloitte & Associés.

(2) 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.

(3) ces honoraires concernent principalement les prestations relatives aux vérifications de la déclaration de performance extra-financière, l'émission d'attestations ainsi que des consultations techniques.

Note 30 - Évènements postérieurs à la clôture

Aucun événement significatif pouvant avoir un impact sur les comptes n'est intervenu entre le 31 décembre 2020 et la date d'arrêté des comptes par le Conseil d'administration.