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 16/06/2022 sous le numéro de dépôt 64209

DASSAULT AVIATION

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

(Exercice clos le 31 décembre 2021)

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 2021)

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 2021, 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 2021 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 » *(Note 1.3.16, 14, 15 et 25 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.* *Une part significative du chiffre d'affaires et du résultat opérationnel courant du Groupe est liée à la comptabilisation de contrats complexes. Pour ceux de ces contrats dont le transfert de contrôle est progressif (1 110 M€ au 31 décembre 2021 soit 15% du chiffre d'affaires du Groupe), la méthode de l'avancement par les coûts est retenue pour reconnaître le chiffre d'affaires. Pour ceux dont le transfert de contrôle s'effectue à instant donné (6 136 M€ soit 85% du chiffre d'affaires du Groupe), le chiffre d'affaires est reconnu à l'achèvement de cet événement.* *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 ;*	*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.*

• *l'allocation du prix de transaction à chacune des obligations de performance ; et* • *la détermination du rythme de comptabilisation du chiffre d'affaires (à l'avancement ou à l'achèvement).*	

Risque identifié	***Notre réponse***
Comptabilisation du résultat à reconnaitre sur les contrats Défense et des provisions associées *(Notes 1.3.12, 1.3.16, 12.2, 14 et 15 de l'annexe aux comptes consolidés)* *Au 31 décembre 2021, le chiffre d'affaires Défense s'élève à 5 281 M€ soit 73% de l'activité du Groupe. Comme décrit dans la note 1.3.16, les résultats à terminaison 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.* *Les estimations des coûts restant à engager s'appuient sur un processus de suivi des programmes assuré par la Direction de Programmes et la Direction Financière sous le contrôle de la Direction Générale. Les estimations des résultats à terminaison des contrats sont mises à jour à chaque clôture de comptes.* *La comptabilisation du résultat à reconnaitre des contrats Défense est considéré comme un point clé de l'audit en raison du haut degré de jugement et d'estimations requis pour la détermination des modalités de reconnaissance du résultat à terminaison des contrats, et par conséquent, du caractère potentiellement significatif de leur incidence sur le résultat et les capitaux propres consolidés.*	*À partir de discussions avec les Directions Opérationnelles concernées, nous avons pris connaissance des processus de recensement des coûts et d'évaluation des marges à terminaison. Nous avons également testé le fonctionnement des contrôles internes clés que nous avons estimé pertinents pour notre audit.* *Nos travaux ont notamment consisté à :* • *Tester les contrôles relatifs aux prévisions de chiffre d'affaires et de coûts à encourir sur les contrats ;* • *Mener des entretiens avec les responsables de suivi des programmes et réaliser des tests sur pièces sélectionnées par sondage, sur la base d'un échantillon de contrats les plus contributeurs au résultat de la période, afin :* – *de confirmer l'exécution des prestations du contrat lorsque le chiffre d'affaires est reconnu à l'achèvement ;* – *de tester les coûts encourus et ainsi corroborer le degré d'avancement retenu lorsque le chiffre d'affaires est reconnu à l'avancement ;* – *d'apprécier le caractère raisonnable des hypothèses significatives utilisées pour la détermination des résultats à terminaison, des provisions pour risques et charges, et tester par sondage les données et coûts observés retenus pour l'évaluation des provisions ainsi que les calculs effectués.* • *Rapprocher les données comptables avec leur suivi analytique opérationnel pour ces mêmes contrats ;* • *Vérifier la correcte allocation analytique des coûts aux contrats.* *Pour une sélection de contrats dont le résultat à terminaison a évolué de manière significative par rapport aux estimations antérieures, nous avons cherché à comprendre l'origine des évolutions constatées dans le but de les corroborer avec des justifications techniques et opérationnelles sur la base de notre expérience et d'entretiens avec les*

	directions concernées.
Risque identifié	***Notre réponse***
Évaluation des provisions pour garantie *(Notes 1.3.12 et 12.2 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 921 millions d'euros au 31 décembre 2021.* *L'évaluation de ces provisions constitue un point clé de l'audit en raison :* • *du niveau élevé de jugement requis pour leur détermination,* • *de la complexité de leur évaluation,* • *de leur montant significatif,* • *et, par conséquent, du caractère potentiellement significatif de leur incidence sur le résultat et les capitaux propres consolidés si leurs estimations devaient varier.*	*À partir de discussions avec les Directions Opérationnelles concernées, nous avons pris connaissance des processus de recensement des risques à garantir ainsi que des procédures mises en place pour déterminer les coûts et les autres données servant de base à l'évaluation des provisions pour garantie. Nous avons également testé le fonctionnement des contrôles clés que nous avons estimé pertinents pour notre audit.* *En outre, nos travaux ont consisté à :* • *apprécier la pertinence de la méthodologie de provisionnement retenue par la Direction du Groupe et les jugements exercés par celle-ci ;* • *apprécier, notamment par entretiens avec les Directions Opérationnelles concernées, le caractère raisonnable des principales hypothèses utilisées pour la détermination des provisions pour garantie ;* • *tester par sondage les données sources et coûts observés retenus pour l'évaluation des provisions ainsi que l'exactitude des calculs effectués.*

Vérifications spécifiques

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

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

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

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

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

Nous avons également procédé, conformément à la norme d'exercice professionnel sur les diligences du commissaire aux comptes relatives aux comptes annuels et consolidés présentés selon le format d'information électronique unique européen, à la vérification du respect de ce format défini par le règlement européen délégué n° 2019/815 du 17 décembre 2018 dans la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L.451-1-2 du code monétaire et financier, établis sous la responsabilité du Président-Directeur Général. S'agissant de comptes consolidés, nos diligences comprennent la vérification de la conformité du balisage de ces comptes au format défini par le règlement précité.

Sur la base de nos travaux, nous concluons que la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel respecte, dans tous ses aspects significatifs, le format d'information électronique unique européen.

Il ne nous appartient pas de vérifier que les comptes consolidés qui seront effectivement inclus par votre société dans le rapport financier annuel déposé auprès de l'AMF correspondent à ceux sur lesquels nous avons réalisé nos travaux.

Désignation des commissaires aux comptes

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

Au 31 décembre 2021, le cabinet Mazars était dans la trente-deuxième année de sa mission sans interruption et le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit dans la deuxième 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 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 11 mars 2022

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit	MAZARS
Edouard Demarcq	Mathieu MOUGARD

COMPTES CONSOLIDÉS
AU 31 DÉCEMBRE 2021

ACTIF

(en milliers d'euros)	Notes	31.12.2021	31.12.2020
Écarts d'acquisition	3	65 957	65 957
Immobilisations incorporelles	4	62 377	56 224
Immobilisations corporelles	4	1 139 299	1 130 072
Titres mis en équivalence	5	2 095 582	1 753 928
Autres actifs financiers non courants	6	191 081	189 791
Impôts différés actifs	20	389 443	334 762
Actifs non courants		**3 943 739**	**3 530 734**
Stocks et en-cours	7	3 480 409	3 381 541
Actifs sur contrats	14	6 489	10 252
Créances clients et autres créances	8	2 416 299	1 391 578
Avances et acomptes versés sur commandes	14	1 390 293	1 748 750
Instruments financiers dérivés	24	802	84 303
Autres actifs financiers courants	9	955 281	868 015
Trésorerie et équivalents de trésorerie	9	4 022 551	2 696 283
Actifs courants		**12 272 124**	**10 180 722**
Total actif		**16 215 863**	**13 711 456**

PASSIF

(en milliers d'euros)	Notes	31.12.2021	31.12.2020
Capital	10	66 790	66 790
Réserves et résultats consolidés		5 240 191	4 580 248
Écarts de conversion		23 894	-54 334
Actions propres	10	-30 393	-32 753
Total attribuable aux propriétaires de la société mère		**5 300 482**	**4 559 951**
Participations ne donnant pas le contrôle		0	0
Capitaux propres		**5 300 482**	**4 559 951**
Emprunts et dettes financières à plus d'un an	11	185 502	220 995
Impôts différés passifs	20	4 482	5 440
Passifs non courants		**189 984**	**226 435**
Passifs sur contrats	14	7 289 333	6 225 243
Dettes fournisseurs et autres dettes	13	1 201 204	922 898
Dettes fiscales et sociales	13	326 328	311 246
Emprunts et dettes financières à moins d'un an	11	40 852	49 419
Provisions pour risques et charges	12	1 786 231	1 412 702
Instruments financiers dérivés	24	81 449	3 562
Passifs courants		**10 725 397**	**8 925 070**
Total passif		**16 215 863**	**13 711 456**

COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)	Notes	2021	2020
Chiffre d'affaires	15	**7 246 197**	**5 491 592**
Autres produits de l'activité	16	105 779	79 382
Variation des stocks de produits en-cours		98 869	-237 184
Achats consommés		-4 967 165	-3 772 749
Charges de personnel (1)		-1 276 437	-1 206 355
Impôts et taxes		-60 805	-66 976
Dotations aux amortissements	4	-151 835	-156 880
Dotations / reprises nettes aux provisions	12	-454 640	159 511
Autres produits et charges d'exploitation	17	5 106	-44 178
Résultat opérationnel		**545 069**	**246 163**
Coût de l'endettement financier net		-3 889	-3 278
Autres produits et charges financiers		-64 623	15 494
Résultat financier	19	**-68 512**	**12 216**
Quote-part dans les résultats nets des sociétés mises en équivalence	5	271 611	121 282
Impôts sur les résultats	20	-142 776	-76 902
Résultat net		**605 392**	**302 759**
Part attribuable aux propriétaires de la société mère		*605 392*	*302 759*
Part attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle		*0*	*0*
Résultat par action (en euros)	21	**7,28**	**3,64**
Résultat par action dilué (en euros)	21	**7,28**	**3,64**

(1) les charges de personnel comprennent l'intéressement et la participation (-115 462 milliers d'euros en 2021 et -70 822 milliers d'euros en 2020) ainsi que les cotisations versées aux régimes généraux de retraites français, assimilables à des régimes à cotisations définies (-98 210 milliers d'euros en 2021 et -95 952 milliers d'euros en 2020).

ÉTAT DES PRODUITS ET CHARGES COMPTABILISÉS

Année 2021

(en milliers d'euros)	Notes	Sociétés intégrées globalement	Sociétés mises en équivalence	2021
Résultat net		**333 781**	**271 611**	**605 392**
Instruments financiers dérivés (1)	5, 24	-131 784	-38 094	-169 878
Impôts différés	5, 20	34 189	9 451	43 640
Écarts de conversion		59 777	18 451	78 228
Éléments recyclables ultérieurement en résultat		**-37 818**	**-10 192**	**-48 010**
Autres actifs financiers non courants	6	25 508	10 738	36 246
Écarts actuariels sur engagements de retraites	5, 12	108 863	181 885	290 748
Impôts différés	5, 20	-31 837	-2 502	-34 339
Éléments non recyclables en résultat		**102 534**	**190 121**	**292 655**
Produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres		**64 716**	**179 929**	**244 645**
Produits et charges comptabilisés		**398 497**	**451 540**	**850 037**
Propriétaires de la société mère		*398 497*	*451 540*	*850 037*
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 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.

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 31.12.2019	**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 (1)		0				0		0
Paiement en actions (2)		2 568				2 568		2 568
Mouvements sur actions propres (2)		-2 135			2 135	0		0
Autres variations (3)		-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**
Résultat net de l'exercice		*605 392*				*605 392*		*605 392*
Produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres		*292 655*	*-126 238*	*78 228*		*244 645*		*244 645*
Produits et charges comptabilisés		898 047	-126 238	78 228		850 037		850 037
Dividendes versés		-102 308				-102 308		-102 308
Paiement en actions (2)		2 388				2 388		2 388
Mouvements sur actions propres (2)		-2 360			2 360	0		0
Autres variations (3)		-9 586				-9 586		-9 586
Au 31.12.2021	**66 790**	**5 317 199**	**-77 008**	**23 894**	**-30 393**	**5 300 482**	**0**	**5 300 482**

(1) 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 pas verser de dividende au titre des résultats 2019.

(2) cf. note 10.

(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 2021, les autres variations comprennent également les impacts liés à l'intégration de Dassault Reliance Aerospace Ltd dans le périmètre de consolidation (cf. note 2).

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

(en milliers d'euros)	Notes	2021	2020
I - Flux de trésorerie des opérations d'exploitation			
Résultat net		**605 392**	**302 759**
Annulation des résultats des sociétés mises en équivalence, nets des dividendes reçus	5	-164 021	-95 833
Annulation des résultats sur cessions d'actifs immobilisés	17	2 906	24 842
Variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés	24	29 604	-47 015
Variation de la juste valeur des autres actifs financiers courants et non courants	6, 9	3 080	448
Charge d'impôt (y compris impôts différés)	20	142 776	76 902
Dotations et reprises aux amortissements et aux provisions (à l'exclusion de celles liées au besoin en fonds de roulement)	4, 12	615 251	41 417
Autres éléments	10	2 388	2 568
Capacité d'autofinancement avant impôts		**1 237 376**	**306 088**
Impôts versés	20	**-191 846**	**-5 885**
Variation des stocks et en-cours (valeur nette)	7	-67 224	-47 616
Variation des actifs sur contrats	14	3 840	4 482
Variation des créances clients et autres créances (valeur nette)	8	-1 014 383	-172 529
Variation des avances et acomptes versés	14	358 632	614 854
Variation des passifs sur contrats	14	1 050 452	-1 137 681
Variation des dettes fournisseurs et autres dettes	13	273 075	-147 302
Variation des dettes fiscales et sociales	13	12 905	20 360
Augmentation (-) ou diminution (+) du besoin en fonds de roulement		**617 297**	**-865 432**
Total I		**1 662 827**	**-565 229**
II - Flux de trésorerie des opérations d'investissement			
Variation, en coût d'acquisition, des autres actifs financiers courants (1)	9	-90 031	564 608
Acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles	4	-172 781	-470 845
Acquisitions des autres actifs financiers non courants	6	-1 660	-2 455
Cessions ou réduction d'actifs immobilisés		54 409	1 867
Trésorerie nette sur acquisitions et cessions de filiales (2)		-3 573	-13 257
Total II		**-213 636**	**79 918**
III - Flux de trésorerie des opérations de financement			
Augmentation des dettes financières	11	43 647	116 546
Remboursement des dettes financières	11	-100 881	-430 517
Dividendes versés au cours de l'exercice	22	-102 308	0
Total III		**-159 542**	**-313 971**
IV - Impact des variations de change		36 619	-37 318
Variation de la trésorerie nette (I+II+III+IV)		**1 326 268**	**-836 600**
Trésorerie nette à l'ouverture	9	2 696 283	3 532 883
Trésorerie nette à la clôture	9	4 022 551	2 696 283

(1) la variation, en coût d'acquisition, des autres actifs financiers courants, auparavant classée en flux des opérations de financement, est dorénavant classée en flux de trésorerie des opérations d'investissement.

(2) en 2021, le montant correspond à l'augmentation de capital de Dassault Reliance Aerospace Ltd, entité mise en équivalence par le Groupe. En 2020, la trésorerie nette sur acquisitions et cessions de filiales concernait l'acquisition d'ExecuJet MRO Services Middle East.

NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS

Généralités

1 Principes comptables

2 Périmètre de consolidation

2.1 Périmètre au 31 décembre 2021
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 pour risques et charges

12.1 Provisions pour risques et charges et dépréciations
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 Effectif moyen

29 Honoraires des commissaires aux comptes

30 Évènements postérieurs à la clôture

Note 1 - Principes comptables

1.1. Cadre général

Le 3 mars 2022, le conseil d'administration a arrêté et autorisé la publication des états financiers consolidés de Dassault Aviation au 31 décembre 2021. Ces états financiers consolidés seront soumis à l'approbation de l'assemblée générale du 18 mai 2022.

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. Évolution en 2021 du référentiel comptable applicable à Dassault Aviation

Normes, amendements, interprétations dont l'application est devenue obligatoire au 1er janvier 2021

Depuis le 1er janvier 2021, le Groupe applique les amendements à IFRS 9, IAS 39 et IFRS 7 en lien avec la réforme des taux interbancaires de référence.

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

Par ailleurs, l'analyse par le Groupe des conséquences de l'interprétation portant sur l'attribution des avantages postérieurs à l'emploi aux périodes de services a été finalisée. Les impacts sur les états financiers du Groupe ne sont pas matériels.

Normes, amendements, interprétations dont l'application est obligatoire après le 1er janvier 2021

Les textes présentés ci-après n'ont pas été appliqués par anticipation par le Groupe lorsque cette disposition était offerte.

Les principaux textes adoptés par l'Union Européenne dont l'application est obligatoire après le 1er janvier 2021 sont les 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 16 « Immobilisations corporelles », sur les produits générés avant l'utilisation prévue,
- les amendements à IAS 37 « Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels »,
- les améliorations annuelles des IFRS 2018-2020.

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 »,
- les amendements à IAS 8 « Définition des estimations comptables »,
- les amendements à IAS 12 sur l'impôt différé lié à des actifs et des passifs issus d'une même transaction.

Les impacts de ces textes sur les états financiers du Groupe sont en cours d'évaluation.

1.1.2. Choix comptables clés et estimations de la Direction

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

Ces estimations concernent notamment :

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

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

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

1.1.3. Présentation des comptes consolidés

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

Le compte de résultat consolidé est présenté par nature.

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

1.1.4. 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 2021, l'ensemble des sociétés non consolidées ne dépasse pas collectivement les seuils décrits ci-dessus.

Élimination des opérations internes au Groupe

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

1.2.2. Date d'arrêté

La majorité des sociétés consolidées clôturent leur exercice social au 31 décembre.

1.2.3. Conversion des comptes des filiales hors zone euro

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

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

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

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

1.3. Principes d'évaluation

1.3.1. Écarts d'acquisition et regroupements d'entreprises

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

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

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

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

Ces écarts d'acquisition, non amortis, font chaque année l'objet de tests de perte de valeur (cf. 1.3.3. Perte de valeur et valeur recouvrable).

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 2021, le taux d'actualisation après impôts Groupe est de 8,4% (8,7% au 31.12.2020). 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.

En l'absence d'éléments de valorisation externes, la juste valeur des titres de participation non consolidés, non cotés, correspond à la quote-part de situation nette, augmentée des plus-values latentes significatives le cas échéant. 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).

La juste valeur des actions Embraer correspond au cours de marché à la date d'arrêté des comptes. Ces éléments sont classés en niveau 1 (selon IFRS 13).

Les variations de juste valeur et les plus ou moins-values de cession de ces titres 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. Actifs et passifs sur contrats

Pour un contrat donné, le montant cumulé du chiffre d'affaires comptabilisé au titre de l'ensemble des obligations de prestation du contrat, diminué des paiements reçus et des créances clients qui sont comptabilisées séparément, est présenté au bilan au sein des rubriques actifs sur contrat ou passifs sur contrat.

1.3.8. Créances

Les créances clients et autres créances sont présentées distinctement au bilan. Elles sont systématiquement classées en actifs courants. Les créances clients comprennent les créances résultant de contrats de location-financement. Ces dernières correspondent au montant actualisé des revenus locatifs attendus, augmenté de l'éventuelle valeur résiduelle de l'avion à la fin du contrat de location-financement.

Une provision pour dépréciation est pratiquée lorsque la valeur recouvrable d'une créance est inférieure à la valeur comptable.

La valeur recouvrable d'une créance est estimée sur la base des pertes attendues et prend en considération la nature du client, ainsi que l'historique des règlements.

La créance est dépréciée à hauteur du risque estimé pour la part non couverte par une assurance crédit (Bpifrance Assurance Export ou sûretés réelles).

Les créances non dépréciées sont des créances récentes et/ou sans risque de crédit significatif.

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

1.3.9. Autres actifs financiers courants

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.

1.3.10. Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie répondent aux critères de la norme IAS 7 « États des flux de trésorerie » : placements à court terme, aisément convertibles en un montant connu de liquidités et non soumis à des risques significatifs de variation de valeur.

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.

1.3.11. Actions propres

Actions propres

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

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.

1.3.12. Provisions pour risques et charges

Provisions pour garantie et autres risques rattachés aux contrats

Dans le cadre des contrats de vente ou marchés, Dassault Aviation a des obligations formelles liées aux matériels, produits et / ou prestations (développements logiciels, intégration systèmes, etc.) livrés.

Ces obligations peuvent être distinguées entre :

- garantie « courante » : remise en état des matériels défectueux au cours de leur période de garantie contractuelle ou par obligation implicite, traitement des dysfonctionnements matériels ou logiciels identifiés après qualification et mise à disposition des utilisateurs, …
- garantie « réglementaire » : traitement par le constructeur de toute évolution du cadre réglementaire décidée par les autorités de la réglementation ou de toute non-conformité réglementaire identifiée par le constructeur ou un utilisateur après livraison des matériels ou produits livrés,
- autres risques liés à l'exécution du contrat.

La détermination du montant des provisions s'effectue principalement comme suit :

- sur la base du retour d'expérience des coûts constatés,
- sur la base de devis établis par les spécialistes des métiers concernés.

Coût des départs à la retraite

Les engagements envers le personnel en matière de coût des départs à la retraite sont provisionnés pour les obligations restant à courir. Ils sont estimés pour l'ensemble du personnel sur la base des droits courus et d'une projection des salaires actuels, avec la prise en compte du risque de mortalité, de la rotation des effectifs et d'une hypothèse d'actualisation. Les taux utilisés ont été déterminés par référence au taux de rendement des obligations privées à long terme de première qualité de maturité équivalente à la duration des engagements évalués.

Le Groupe applique la norme IAS 19 révisée qui prévoit :

- la constatation de l'intégralité des écarts actuariels dans les produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres,
- la comptabilisation immédiate du coût des services passés,
- l'alignement du taux de rendement attendu des actifs du régime sur les taux d'actualisation,
- la comptabilisation des seuls frais administratifs relatifs à la gestion des actifs en déduction de leur rendement réel.

La provision qui apparaît au bilan correspond au montant de l'engagement total net des actifs de couverture. Les impacts en compte de résultat sont intégralement comptabilisés en résultat opérationnel.

1.3.13. Dettes et emprunts

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

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

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

1.3.14. Actualisation des créances, dettes et provisions

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

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

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

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

1.3.15. Instruments financiers dérivés

Instruments financiers dérivés souscrits par le Groupe

Le Groupe utilise des dérivés pour couvrir son exposition aux risques de variation des cours de change.

Les risques de change résultent essentiellement des ventes réalisées en dollars US. Les flux de trésorerie futurs correspondants sont partiellement couverts en utilisant des contrats de change à terme et des options de change.

Évaluation et comptabilisation des instruments financiers dérivés

Lors de la comptabilisation initiale, les instruments dérivés sont inscrits au bilan, dans la rubrique instruments financiers dérivés, pour leur coût d'acquisition.

Ils sont évalués par la suite à leur juste valeur calculée sur la base du prix du marché communiqué par les organismes financiers concernés et des paramètres de marché observés à la date de clôture, en tenant compte des risques éventuels de contrepartie. L'évaluation des instruments financiers relève du niveau 2 (selon IFRS 13).

Le Groupe applique la comptabilisation de couverture lorsque les critères définis par la norme IFRS 9 « Instruments financiers » sont remplis. Les dérivés de change sont documentés, au cas par cas, sur la base du cours spot ou du cours à terme.

Les dérivés éligibles à la comptabilité de couverture sont comptabilisés comme suit :

- les variations de juste valeur de l'instrument de couverture sont inscrites, nettes d'impôts, dans les produits et charges comptabilisés en capitaux propres, à l'exception de la part non efficace de la couverture comptabilisée en résultat,
- lorsque le flux de trésorerie est encaissé, le profit ou la perte lié à l'instrument de couverture de change est constaté en résultat.

Si un instrument dérivé, choisi pour l'efficacité de la couverture économique qu'il procure au Groupe, ne satisfait pas aux conditions requises par la norme pour la comptabilité de couverture (dérivés de change optionnels), alors les variations de sa juste valeur sont comptabilisées dans le résultat financier.

1.3.16. Chiffre d'affaires et résultats

Reconnaissance du chiffre d'affaires et du résultat opérationnel

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

Vente de biens

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

Pour la grande majorité des contrats, les critères de la norme IFRS 15 pour une comptabilisation du chiffre d'affaires à l'avancement ne sont pas satisfaits, notamment pour les ventes de Rafale et de Falcon pour lesquels l'utilisation alternative a pu être démontrée. Le chiffre d'affaires est ainsi reconnu au moment de la livraison des biens dans la majorité des cas.

Les contrats de location-financement sont comptabilisés comme des ventes à crédit en application de la norme IFRS 16 « Contrats de location ».

Vente de services

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

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

Agent / principal

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

le cas contraire, la totalité du chiffre d'affaires et des charges correspondantes (y compris la part des commettants) est comptabilisée.

Carnet de commandes

Le carnet de commandes (cf. note 25) correspond au chiffre d'affaires restant à comptabiliser au titre d'obligations de prestation non encore exécutées ou partiellement exécutées à la date de clôture.

Subventions reçues de l'État

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

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

Résultat financier

Le résultat financier est principalement constitué :

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

1.3.17. Imposition différée

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

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

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

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

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

Note 2 - Périmètre de consolidation

2.1. Périmètre au 31 décembre 2021

Dassault Aviation est un Groupe français qui conçoit et fabrique des avions militaires, des avions d'affaires et des systèmes spatiaux. Le Groupe exerce principalement son activité en France.

Les états financiers consolidés comprennent les états financiers de la société Dassault Aviation et des entités suivantes :

Nom	Pays	% intérêts (1)		Méthode de consolidation (2)
		31.12.2021	31.12.2020	
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
Dassault Reliance Aerospace Ltd	**Inde**	**49**	**-**	**MEQ**
ExecuJet				
- ExecuJet MRO Services Australia	Australie	100	100	IG
- ExecuJet MRO Services New Zealand	Nouvelle Zélande	100	100	IG
- ExecuJet MRO Services Belgium	Belgique	100	100	IG
- ExecuJet Services Malaysia	Malaisie	100	100	IG
- ExecuJet MRO Services	Afrique du Sud	100	100	IG
- ExecuJet MRO Services Middle-East	Dubaï	100	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, 24,67% des droits à intérêts et 29,79% des droits de vote au 31 décembre 2021.

(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

À compter du 1er janvier 2021, Dassault Reliance Aerospace Ltd a intégré le périmètre de consolidation du Groupe Dassault Aviation.

Créée en 2017 et détenue à 49%, Dassault Reliance Aerospace Ltd assemble et produit des pièces et sous-ensembles d'aérostructure civils et militaires.

Dassault Reliance Aerospace Ltd est consolidée par mise en équivalence. Les impacts de ce mouvement de périmètre sur les états financiers du Groupe ne sont pas significatifs.

Note 3 - Écarts d'acquisition

Les écarts d'acquisition au 31 décembre 2021 se décomposent comme suit :

(en milliers d'euros)	**31.12.2021**	**31.12.2020**
Dassault Aviation Business Services	6 625	6 625
Dassault Falcon Jet	5 887	5 887
Dassault Falcon Service	3 702	3 702
ExecuJet	34 914	34 914
Sogitec Industries	4 777	4 777
TAG Maintenance Services	10 052	10 052
Écarts d'acquisition	**65 957**	**65 957**

Les tests effectués au titre de la norme IAS 36 « Dépréciation des actifs immobilisés » (cf. note 1.3.3. des principes comptables) n'indiquant pas de perte de valeur, aucune provision pour dépréciation des écarts d'acquisition n'a été constatée.

Une augmentation de 10% du taux d'actualisation, une diminution de 10% du taux de croissance ou une diminution de 1 point de la rentabilité 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)	31.12.2021	31.12.2020
Valeur nette		
France	920 605	912 789
États-Unis	191 775	186 261
Autres	89 296	87 246
Total	**1 201 676**	**1 186 296**
dont immobilisations incorporelles	62 377	56 224
dont immobilisations corporelles	1 139 299	1 130 072

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 2020	**10 752**	**45 472**	**56 224**
Acquisitions / augmentations	0	21 425	21 425
Cessions / diminutions	0	-2 929	-2 929
Dotations aux amortissements	-2 396	-15 509	-17 905
Écarts de conversion	105	315	420
Autres	0	5 142	5 142
Valeur nette au 31 décembre 2021	**8 461**	**53 916**	**62 377**

4.2.2. Détail par nature

(en milliers d'euros)	31.12.2021			31.12.2020
	Brut	Amortisse-ments	**Net**	**Net**
Actifs incorporels acquis	14 762	-6 301	8 461	10 752
Coûts de développement (1)	162 925	-157 330	5 595	6 766
Logiciels, brevets, licences et valeurs similaires	212 585	-170 013	42 572	23 875
Immobilisations en-cours, avances et acomptes	5 749	0	5 749	14 831
Immobilisations incorporelles	**396 021**	**-333 644**	**62 377**	**56 224**

(1) cf. note 1.3.2. des principes comptables.

4.3. Immobilisations corporelles

4.3.1. Évolution des immobilisations corporelles nettes

(en milliers d'euros)	Droits d'utilisation (1)	Autres immobilisations corporelles	**Total**
Valeur nette au 31 décembre 2020	**136 423**	**993 649**	**1 130 072**
Acquisitions / augmentations	20 197	151 356	171 553
Cessions / diminutions	-10 826	-32 556	-43 382
Dotations aux amortissements	-34 251	-99 679	-133 930
Dépréciations	-1 413	5 263	3 850
Écarts de conversion	3 052	13 226	16 278
Autres	0	-5 142	-5 142
Valeur nette au 31 décembre 2021	**113 182**	**1 026 117**	**1 139 299**

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

4.3.2. Détail par nature

(en milliers d'euros)	**31.12.2021**				**31.12.2020**
	Brut	Amortisse-ments	Dépré-ciation	**Net**	**Net**
Droits d'utilisation	375 889	-261 232	-1 475	113 182	136 423
Terrains	148 608	-7 948	0	140 660	129 689
Constructions	992 299	-429 034	-4 755	558 510	498 693
Installations techniques	780 958	-595 217	-941	184 800	130 638
Autres immobilisations corporelles	183 878	-133 311	-5 263	45 304	65 281
Immobilisations en-cours, avances et acomptes	96 843	0	0	96 843	169 348
Immobilisations corporelles	**2 578 475**	**-1 426 742**	**-12 434**	**1 139 299**	**1 130 072**

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 2021, Dassault Aviation détient 24,67% des droits à intérêts du groupe Thales, contre 24,68% au 31 décembre 2020. 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	
	31.12.2021	**31.12.2020**	**2021**	**2020**
Thales (1)	2 064 714	1 731 178	265 604	116 451
Autres	30 868	22 750	6 007	4 831
Total	**2 095 582**	**1 753 928**	**271 611**	**121 282**

(1) La quote-part du Groupe dans la situation nette et le résultat de Thales est détaillée en note 5.3.

5.2. Évolution des titres mis en équivalence

(en milliers d'euros)	**2021**	**2020**
Au 1er janvier	**1 753 928**	**1 841 218**
Quote-part du résultat des sociétés mises en équivalence	271 611	121 282
Élimination des dividendes versés (1)	-107 590	-25 449
Produits et charges comptabilisés directement dans les capitaux propres		
- Actifs financiers à la juste valeur	10 738	-13 770
- Instruments financiers dérivés (2)	-38 094	37 106
- Écarts actuariels sur engagements de retraite	181 885	-158 417
- Impôts différés	6 949	2 309
- Écarts de conversion	18 451	-27 317
Part des sociétés mises en équivalence dans les autres produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres	179 929	-160 089
Autres mouvements (3)	-2 296	-23 034
En fin de période	**2 095 582**	**1 753 928**

(1) en 2021, le Groupe a perçu 71 443 milliers d'euros de dividendes de Thales au titre de l'exercice 2020 et 31 519 milliers d'euros d'acompte sur les dividendes au titre de l'exercice 2021. En 2020, Thales avait versé au Groupe 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).

(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. Les autres mouvements comprennent également les impacts liés à l'entrée de Dassault Reliance Aerospace Ltd dans le périmètre de consolidation.

5.3. Etats financiers résumés de Thales (à 100%) et quote-part de résultat de Thales mis en équivalence par Dassault Aviation

Le groupe Thales intervient dans les domaines de l'aéronautique, de l'espace, des transports, de la défense et de la sécurité, et propose des solutions intégrées et des équipements destinés à fiabiliser et sécuriser, surveiller et contrôler, protéger et défendre (cf. http://www.thalesgroup.com). Le siège social du groupe Thales est situé Tour Carpe Diem, 31 place des Corolles, 92098 Paris La Défense.

Les états financiers résumés de Thales sont les suivants :

(en milliers d'euros)	**2021**	**2020**
Actifs non courants	13 137 200	14 381 300
Actifs courants (1)	19 703 600	17 426 500
Capitaux propres attribuables aux propriétaires de la société mère	6 480 100	5 114 900
Participations ne donnant pas le contrôle	244 400	195 000
Passifs non courants (2)	7 548 400	9 322 200
Passifs courants (3)	18 567 900	17 175 700
Total Bilan	32 840 800	31 807 800
Chiffre d'affaires	16 192 000	16 988 900
Résultat net attribuable aux propriétaires de la société mère (4)	1 088 800	483 400
Autres éléments du résultat global, nets d'impôts attribuables aux actionnaires de la société mère	692 900	-640 900
Résultat global attribuable aux actionnaires de la société mère	1 781 700	-157 500

(1) dont trésorerie et équivalents de trésorerie : 5 049 400 milliers d'euros en 2021 (5 003 900 milliers d'euros en 2020).

(2) dont passifs financiers non courants : 4 609 700 milliers d'euros en 2021 (5 223 200 milliers d'euros en 2020).

(3) dont passifs financiers courants : 1 553 100 milliers d'euros en 2021 (2 522 700 milliers d'euros en 2020).

(4) dont dotations aux amortissements : -1 062 600 milliers d'euros en 2021 (-1 178 000 milliers d'euros en 2020),

dont intérêts financiers relatifs à la dette brute : -54 100 milliers d'euros en 2021 (-67 300 milliers d'euros en 2020),

dont intérêts financiers relatifs à la trésorerie et équivalents de trésorerie : -2 500 milliers d'euros en 2021 (7 600 milliers d'euros en 2020),

dont impôt sur les bénéfices : -147 700 milliers d'euros en 2021 (-90 300 milliers d'euros en 2020).

Le détail du passage entre la situation nette publiée par Thales, part du Groupe, avec la valeur nette comptable des titres mis en équivalence figure dans le tableau ci-dessous :

(en milliers d'euros)	**2021**	**2020**
Capitaux propres part du groupe Thales	6 480 100	5 114 900
Retraitement d'homogénéisation et PPA	-2 574 885	-2 562 708
Capitaux propres part du groupe Thales retraités	**3 905 215**	**2 552 192**
Quote-part dans l'actif net du groupe Thales	963 417	629 881
Écart d'acquisition	1 101 297	1 101 297
Valeur comptable des titres Thales	**2 064 714**	**1 731 178**

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)	2021	2020
Résultat Thales (100%)	**1 088 800**	**483 400**
Résultat Thales - Quote-part de Dassault Aviation	**268 607**	**119 303**
Amortissement de l'allocation du prix d'acquisition, net d'impôts (1)	-3 003	-2 852
Résultat mis en équivalence par Dassault Aviation	**265 604**	**116 451**

(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 2020.

5.4. Indice de perte de valeur

Sur la base du cours de bourse de l'action Thales au 31 décembre 2021, soit 74,80 euros par action, la participation de Dassault Aviation dans Thales est valorisée à 3 929 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 2021.

Note 6 - Autres actifs financiers non courants

(en milliers d'euros)	31.12.2020	Augmen-tation	Diminution	Variation de juste valeur	Autres	31.12.2021
Titres non cotés (1)	119 385	0	-3 717	8 530	-18	124 180
Titres Embraer (1)	9 264	0	0	16 978	0	26 242
Autres actifs financiers (2)	61 142	1 660	-21 835	-315	7	40 659
Créances rattachées à des participations	*21 438*	*468*	*-53*	*0*	*0*	*21 853*
Dépôts de garantie	*37 265*	*594*	*-21 514*	*0*	*7*	*16 352*
Autres	*2 439*	*598*	*-268*	*-315*	*0*	*2 454*
Autres actifs financiers non courants	**189 791**	**1 660**	**-25 552**	**25 193**	**-11**	**191 081**

(1) les titres de participation non consolidés, non cotés, et les titres Embraer sont évalués à la juste valeur en contrepartie des autres produits et charges comptabilisés en capitaux propres, non recyclables en résultat. La diminution des titres non cotés correspond à la sortie des titres de Dassault Reliance Aerospace Ltd, consolidée par mise en équivalence depuis le 1er janvier 2021. 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 : 36 681 milliers d'euros.

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

(en milliers d'euros)	31.12.2021			31.12.2020		
	Coût historique	Plus ou moins-value	**Valeur à l'actif**	Coût historique	Plus ou moins-value	**Valeur à l'actif**
Titres non cotés	82 811	41 369	124 180	86 546	32 839	119 385
Actions Embraer	32 120	-5 878	26 242	32 120	-22 856	9 264
Autres actifs financiers	40 974	-315	40 659	61 142	0	61 142
Autres actifs financiers non courants	155 905	35 176	**191 081**	179 808	9 983	**189 791**

Note 7 - Stocks et en-cours

(en milliers d'euros)	31.12.2021			31.12.2020
	Brut	Dépréciation	Net	Net
Matières premières	263 012	-82 793	180 219	158 992
En-cours de production	2 394 438	-19 597	2 374 841	2 254 906
Produits intermédiaires et finis	1 213 856	-288 507	925 349	967 643
Stocks et en-cours	**3 871 306**	**-390 897**	**3 480 409**	**3 381 541**

La hausse des stocks et en-cours est liée à l'exécution des contrats Défense France et à l'activité Falcon. La diminution des stocks et en-cours Défense Export consécutive aux livraisons de Rafale sur la période vient partiellement compenser cette hausse.

Note 8 - Créances clients et autres créances

8.1. Détail

(en milliers d'euros)	31.12.2021			31.12.2020
	Brut	Dépréciation	Net	Net
Clients et comptes rattachés (1)	1 239 486	-75 382	1 164 104	717 249
Créances d'impôts courants sur les sociétés	76 151	0	76 151	89 854
Autres créances	311 563	0	311 563	365 012
Comptes de régularisation	864 481	0	864 481	219 463
Créances clients et autres créances	**2 491 681**	**-75 382**	**2 416 299**	**1 391 578**

(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.

8.2. Échéancier

(en milliers d'euros)	31.12.2021			31.12.2020		
	Total	À moins d'un an	À plus d'un an	Total	À moins d'un an	À plus d'un an
Clients et comptes rattachés (1)	1 239 486	1 130 540	108 946	794 780	656 548	138 232
Créances d'impôts courants sur les sociétés	76 151	76 151	0	89 854	89 854	0
Autres créances	311 563	294 273	17 290	365 012	345 985	19 027
Comptes de régularisation (2)	864 481	841 163	23 318	219 463	163 126	56 337
Créances clients et autres créances	**2 491 681**	**2 342 127**	**149 554**	**1 469 109**	**1 255 513**	**213 596**

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

(2) la hausse des charges constatées d'avance reflète la part des commettants dans l'augmentation des produits constatés d'avance (cf. note 14).

8.3. Créances relatives aux contrats de location-financement

(en milliers d'euros)	31.12.2021	31.12.2020
Créances sur loyers minimums à percevoir	114 031	121 021
Produits financiers non acquis	-8 284	-12 464
Provision pour dépréciation	0	-734
Créances relatives aux contrats de location-financement	**105 747**	**107 823**

La part à moins d'un an des créances sur loyers à percevoir est de 35 011 milliers d'euros au 31 décembre 2021.

Note 9 - Trésorerie

9.1. Trésorerie nette

(en milliers d'euros)	31.12.2021	31.12.2020
Équivalents de trésorerie (1)	2 784 943	1 696 105
Disponibilités	1 237 608	1 000 178
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**4 022 551**	**2 696 283**
Concours bancaires courants	0	0
Trésorerie nette au tableau des flux de trésorerie	**4 022 551**	**2 696 283**

(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)	31.12.2021	31.12.2020
Autres actifs financiers courants (en valeur de marché) (1)	955 281	868 015
Trésorerie et équivalents de trésorerie (en valeur de marché)	4 022 551	2 696 283
Sous-total	**4 977 832**	**3 564 298**
Emprunts et dettes financières, hors dettes de location (2)	-98 374	-122 973
Trésorerie disponible	**4 879 458**	**3 441 325**

(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 2021 (comme au 31 décembre 2020). L'analyse des risques correspondante est décrite en note 24.

Note 10 - Capitaux propres

10.1. Capital social

Le capital social s'élève à 66 790 milliers d'euros et se compose de 83 487 030 actions ordinaires de 0,80 euros chacune au 31 décembre 2021, la valeur nominale de l'action Dassault Aviation ayant été divisée par 10 le 29 septembre 2021. À valeur nominale identique, le nombre d'actions composant le capital social est inchangé par rapport au 31 décembre 2020.

La répartition du capital au 31 décembre 2021 est la suivante :

	Actions	% Capital	% Droits de vote
GIMD (1)	51 960 760	62,2%	76,9%
Flottant	22 940 850	27,5%	17,0%
Airbus SE	8 275 290	9,9%	6,1%
Dassault Aviation (actions propres)	310 130	0,4%	-
Total	**83 487 030**	**100%**	**100%**

(1) la société mère, le Groupe industriel Marcel Dassault (GIMD), sise au 9, Rond-Point des Champs-Élysées - Marcel Dassault - 75008 Paris, consolide par intégration globale les comptes du Groupe.

Le Groupe distribue régulièrement des dividendes.

10.2. Actions propres

Les mouvements sur actions propres sont détaillés ci-dessous :

(en nombre de titres)	2021	2020
Actions propres au 1er janvier	**334 210**	**356 000**
Paiement en actions (cf. note 10.3)	-24 080	-21 790
Actions propres à la date d'arrêté	**310 130**	**334 210**
Montant, en milliers d'euros, inscrit en diminution des capitaux propres	*-30 393*	*-32 753*

Afin d'assurer la comparabilité de l'information, les données communiquées au titre des actions propres tiennent compte de la division par 10 de la valeur nominale de l'action.

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

Les 310 130 actions propres détenues au 31 décembre 2021 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. Afin d'assurer la comparabilité de l'information, les données communiquées au titre des plans tiennent compte de la division par 10 de la valeur nominale de l'action.

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 2021	Nombre d'actions annulées (1)	Solde d'actions de performance au 31.12.2021
26.02.2020	du 26.02.2020 au 25.02.2021	22 500	107,60 €	24 080	0	0
04.03.2021	du 04.03.2021 au 03.03.2022	27 000	94,40 €	0	0	27 000

(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 2020

Une charge de 1 404 milliers d'euros a été comptabilisée en 2021 au titre de ce plan, dont la juste valeur s'élève à 2 324 milliers d'euros (valeur moyenne de 96,50 euros par action).

Plan 2021

Une charge de 984 milliers d'euros a été comptabilisée en 2021 au titre de ce plan, dont la juste valeur s'élève 2 376 milliers d'euros (valeur moyenne de 88,00 euros par action).

Note 11 - Emprunts et dettes financières

(en milliers d'euros)	Emprunts auprès des établisse-ments de crédit	Dettes de location	Emprunts et dettes financières diverses (1)	**Emprunts et dettes financières**
Au 31 décembre 2020	**463**	**147 441**	**122 510**	**270 414**
Augmentation	0	20 197	43 647	63 844
Diminution	-463	-43 467	-67 783	-111 713
Autres	0	3 809	0	3 809
Au 31 décembre 2021	**0**	**127 980**	**98 374**	**226 354**

(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 31.12.2021**	**Part à moins d'un an**	**Part à plus d'un an**		
			Total	*> à 1 an et < à 5 ans*	*> à 5 ans*
Emprunts auprès des établissements de crédit	0	0	0	*0*	*0*
Dettes de location	127 980	28 434	99 546	*31 815*	*67 731*
Emprunts et dettes financières diverses	98 374	12 418	85 956	*85 956*	*0*
Emprunts et dettes financières	**226 354**	**40 852**	**185 502**	*117 771*	*67 731*

(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*

La variation des emprunts et dettes financières entre 2020 et 2021 se décompose comme suit :

(en milliers d'euros)	31.12.2020	Flux de trésorerie	Dettes de location (1)	Autres mouve-ments	31.12.2021
Emprunts auprès des établissements de crédit	463	-463	0	0	0
Dettes de location	147 441	-32 635	9 365	3 809	127 980
Emprunts et dettes financières diverses	122 510	-24 136	0	0	98 374
Emprunts et dettes financières	**270 414**	**-57 234**	**9 365**	**3 809**	**226 354**

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

Note 12 - Provisions pour risques et charges

12.1. Provisions pour risques et charges et dépréciations

(en milliers d'euros)	31.12.2020	Dotations	Reprises	Autres (1)	31.12.2021
Provisions pour risques et charges	1 412 702	737 170	-269 904	-93 737	1 786 231
Dépréciations	481 694	464 090	-476 716	9 799	478 867
Actifs financiers non courants	*154*	*0*	*0*	*0*	*154*
Immobilisations corporelles	*17 170*	*5 415*	*-9 265*	*-886*	*12 434*
Stocks et en-cours	*386 839*	*383 434*	*-389 874*	*10 498*	*390 897*
Clients et comptes rattachés	*77 531*	*75 241*	*-77 577*	*187*	*75 382*
Provisions pour risques et charges et dépréciations	**1 894 396**	**1 201 260**	**-746 620**	**-83 938**	**2 265 098**

(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)	31.12.2020	Dotations	Reprises	Autres	31.12.2021
Garantie (1)	913 730	143 477	-138 871	2 298	920 634
Autres risques rattachés aux contrats (1)	151 983	535 265	-73 807	4 654	618 095
Coûts des départs à la retraite (2)	335 100	50 499	-55 244	-101 233	229 122
sociétés françaises	*221 633*	*34 891*	*-23 504*	*-83 460*	*149 560*
sociétés nord-américaines	*113 467*	*15 608*	*-31 740*	*-17 773*	*79 562*
Autres risques opérationnels (3)	11 889	7 929	-1 982	544	18 380
Provisions pour risques et charges	**1 412 702**	**737 170**	**-269 904**	**-93 737**	**1 786 231**

(1) les provisions tiennent compte de l'évolution de la flotte en service, des livraisons de la période et des obligations contractuelles induites par l'exécution des marchés.

(2) l'application de l'interprétation IFRS IC portant sur l'attribution des avantages postérieurs à l'emploi aux périodes de service n'a pas eu d'impact matériel sur les états financiers du Groupe. Ces impacts ont été comptabilisés en résultat de l'exercice. Les écarts actuariels ont contribué à la diminution de la provision pour coûts des départs à la retraite pour -108 863 milliers d'euros. Ils se répartissent comme suit :

Sociétés françaises	*-83 460*
Sociétés nord-américaines	*-25 403*
Total écarts actuariels	*-108 863*

(3) Au 31 décembre 2021, les autres avantages à long terme relatifs aux médailles du travail s'élèvent à 3 484 milliers d'euros, contre 3 698 milliers d'euros à fin 2020.

12.3. Provisions pour coûts des départs à la retraite

12.3.1. Modalités de calcul (régimes à prestations définies)

Les engagements liés aux coûts des départs à la retraite sont calculés pour l'ensemble du personnel du Groupe suivant la méthode des unités de crédit projetées. Ils sont provisionnés en totalité pour les obligations restant à courir.

La simulation de la projection de carrière est pondérée par la table de mortalité du code des assurances et par le taux de rotation du personnel constaté (variable suivant l'âge). Le coût de départ est fonction du nombre d'années d'ancienneté du salarié à la clôture de l'exercice par rapport à son espérance totale d'années de carrière.

Pour mémoire il est rappelé qu'aucune des sociétés du Groupe n'a d'engagement relatif à des plans de couverture maladie.

12.3.2. Hypothèses retenues

	Sociétés françaises		Sociétés américaines	
	2021	**2020**	**2021**	**2020**
Taux d'inflation	2,00%	2,00%	2,21%	1,93%
Taux d'actualisation	1,00%	0,30%	3,10%	2,90%
Taux moyen pondéré d'augmentation des salaires	3,85%	3,80%	2,21%	1,93%

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)	**2021**	**2020**	**2019**	**2018**	**2017**
Engagement total	996 513	1 029 185	965 305	794 245	800 621
Placements	767 391	694 085	621 028	600 230	500 007
Sous-financement	**229 122**	**335 100**	**344 277**	**194 015**	**300 614**

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

(en milliers d'euros)	**2021**			**2020**		
	France	États-Unis	**Total**	France	États-Unis	**Total**
À l'ouverture de l'exercice	629 372	399 813	**1 029 185**	578 080	387 225	**965 305**
Coût des services rendus	34 128	13 065	47 193	37 567	13 788	51 355
Coût financier	1 978	11 679	13 657	4 562	13 035	17 597
Prestations payées	-29 059	-11 629	-40 688	-27 828	-11 330	-39 158
Écarts actuariels	-72 972	-13 217	-86 189	-18 570	33 187	14 617
Écarts de change et autres	0	33 355	33 355	55 561	-36 092	19 469
À la clôture de l'exercice	563 447	433 066	**996 513**	629 372	399 813	**1 029 185**

Une diminution des taux d'actualisation de 0,5 point augmenterait l'engagement total de 77 681 milliers d'euros, tandis qu'une augmentation des taux d'actualisation de 0,5 point diminuerait l'engagement total de 69 213 milliers d'euros.

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

(en milliers d'euros)	2021			2020		
	France	États-Unis	**Total**	France	États-Unis	**Total**
À l'ouverture de l'exercice	407 739	286 346	**694 085**	335 885	285 143	**621 028**
Rendement attendu des actifs	1 215	9 136	10 351	2 745	9 784	12 529
Écarts actuariels	10 488	12 186	22 674	7 123	-1 514	5 609
Cotisations de l'employeur	0	31 740	31 740	0	30 240	30 240
Prestations payées	-5 555	-11 629	-17 184	-7 597	-11 330	-18 927
Écarts de change et autres	0	25 725	25 725	69 583	-25 977	43 606
À la clôture de l'exercice	413 887	353 504	**767 391**	407 739	286 346	**694 085**

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

(en milliers d'euros)	2021			2020		
	France	États-Unis	**Total**	France	États-Unis	**Total**
Coût des services rendus	34 128	13 065	47 193	37 567	13 788	51 355
Coût financier	1 978	11 679	13 657	4 562	13 035	17 597
Rendement attendu des actifs	-1 215	-9 136	-10 351	-2 745	-9 784	-12 529
Charges des régimes à prestations définies	34 891	15 608	**50 499**	39 384	17 039	**56 423**

La composition des placements est la suivante :

	2021		2020	
	France	États-Unis	France	États-Unis
Obligations et titres de dettes	84%	100%	87%	93%
Immobilier	8%	0%	8%	0%
Actions	8%	0%	5%	0%
Liquidités	0%	0%	0%	7%
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)	31.12.2021			31.12.2020		
	Total	À moins d'un an	À plus d'un an	Total	À moins d'un an	À plus d'un an
Dettes fournisseurs	1 062 948	1 062 948	0	824 377	824 377	0
Autres dettes diverses	135 865	135 865	0	93 665	93 665	0
Comptes de régularisation	2 391	1 500	891	4 856	3 734	1 122
Dettes fournisseurs et autres dettes	**1 201 204**	**1 200 313**	**891**	**922 898**	**921 776**	**1 122**
Impôts courants sur les sociétés	3 147	3 147	0	950	950	0
Autres dettes fiscales et sociales	323 181	323 181	0	310 296	310 296	0
Dettes fiscales et sociales	**326 328**	**326 328**	**0**	**311 246**	**311 246**	**0**

Note 14 - Actifs et passifs sur contrats

(en milliers d'euros)	31.12.2021	31.12.2020
Factures à établir	72 566	93 005
Produits constatés d'avance	-8 290	0
Avances et acomptes reçus des clients	-57 787	-82 753
Actifs sur contrat	**6 489**	**10 252**
Factures à établir	292 176	302 636
Produits constatés d'avance	-2 062 261	-953 105
Avances et acomptes reçus des clients	-5 519 248	-5 574 774
Passifs sur contrat	**-7 289 333**	**-6 225 243**

Pour un contrat donné, un actif (passif) sur contrat représente le chiffre d'affaires cumulé non encore facturé, diminué des facturations non reconnues en chiffre d'affaires et des avances et acomptes reçus du client.

L'augmentation des passifs sur contrats consécutive notamment aux acomptes perçus au titre des contrats Défense France et Rafale Export ainsi qu'aux commandes Falcon a été partiellement compensée par la diminution des passifs sur contrats résultant des reprises d'acomptes suite aux livraisons Rafale Export de la période.

L'augmentation des produits constatés d'avance résulte essentiellement de l'alignement du chiffre d'affaires issu de la facturation sur le rythme de transfert du contrôle des prestations de développements fournies aux clients dans le cadre des contrats Rafale Export.

Dassault Aviation étant notamment principal sur les contrats Rafale Export (Égypte, Qatar, Inde et Grèce), les acomptes reçus comprennent la part des commettants. Les acomptes versés reflètent le reversement de ces parts aux commettants :

(en milliers d'euros)	31.12.2021	31.12.2020
Avances et acomptes reçus	-5 577 035	-5 657 527
Avances et acomptes versés	1 390 293	1 748 750
Avances et acomptes reçus nets des avances et acomptes versés	**-4 186 742**	**-3 908 777**

Note 15 - Chiffre d'affaires

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

(en milliers d'euros)	2021	2020
France	6 186 779	4 506 183
États-Unis	895 454	813 364
Autres	163 964	172 045
Chiffre d'affaires	**7 246 197**	**5 491 592**

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

(en milliers d'euros)	2021	2020
France (1)	794 465	613 772
Export (2)	6 451 732	4 877 820
Chiffre d'affaires	**7 246 197**	**5 491 592**

(1) principalement l'État, avec qui le Groupe a réalisé plus de 10% de son chiffre d'affaires total en 2020.

(2) plus de 10% du chiffre d'affaires Groupe a été réalisé avec le Qatar et avec l'Inde en 2021, tout comme en 2020. 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)	2021	2020
Falcon	1 965 248	2 228 791
Défense	5 280 949	3 262 801
Défense France	*731 940*	*563 559*
Défense Export	*4 549 009*	*2 699 242*
Chiffre d'affaires	**7 246 197**	**5 491 592**

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

(en milliers d'euros)	2021	2020
À un instant donné	6 136 026	4 587 845
À l'avancement	1 110 171	903 747
Chiffre d'affaires	**7 246 197**	**5 491 592**

Note 16 - Autres produits de l'activité

(en milliers d'euros)	2021	2020
Crédits d'impôts recherche	33 651	33 931
Intérêts moratoires	623	1 301
Production immobilisée	6 611	7 022
Autres produits (1)	64 894	37 128
Autres produits de l'activité	**105 779**	**79 382**

(1) les allocations reçues dans le cadre des dispositifs d'activité partielle se sont élevées à 2 974 milliers d'euros en 2021. Elles étaient de 8 397 milliers d'euros en 2020.

Note 17 - Autres produits et charges d'exploitation

(en milliers d'euros)	2021	2020
Résultat de cessions d'éléments d'actifs immobilisés	-2 906	-24 842
Pertes et gains de change relatifs à des opérations commerciales (1)	8 062	-18 502
Autres charges d'exploitation	-50	-834
Autres produits et charges d'exploitation	**5 106**	**-44 178**

(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)	2021	2020
Charges de recherche et développement	-551 366	-537 775

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)	2021	2020
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	3 134	2 283
Variation de juste valeur des autres actifs financiers courants et non courants	-3 080	-448
Coût de l'endettement financier brut	-3 943	-5 113
Coût de l'endettement financier net	**-3 889**	**-3 278**
Dividendes et autres produits de participation	0	0
Produits d'intérêts et résultat de cession des autres actifs financiers	3 742	6 187
Résultat de change (1)	-42 609	45 938
Autres (2)	-25 756	-36 631
Autres produits et charges financiers	**-64 623**	**15 494**
Résultat financier	**-68 512**	**12 216**

(1) 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.

(2) la rubrique « autres » comprend la composante de financement des contrats Défense long terme. Cette dernière, classée en coût de l'endettement financier net en 2020 est dorénavant classée en autres produits et charges financiers.

Note 20 - Impôts

20.1. Impôts sur les résultats

(en milliers d'euros)	2021	2020
Charge d'impôts courants	-191 846	-5 885
Produit / Charge d'impôts différés	49 070	-71 017
Impôts sur les résultats	**-142 776**	**-76 902**

20.2. Impôts comptabilisés directement en capitaux propres

(en milliers d'euros)	31.12.2021	31.12.2020
Instruments financiers dérivés	34 189	-29 178
Autres actifs financiers non courants	-4 503	5 223
Écarts actuariels sur retraites	-27 334	1 194
Impôts comptabilisés directement en capitaux propres	**2 352**	**-22 761**

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

(en milliers d'euros)	2021	2020
Résultat net	605 392	302 759
Moins charge d'impôts	*142 776*	*76 902*
Moins quote-part dans les résultats nets des sociétés mises en équivalence	*-271 611*	*-121 282*
Résultat avant impôts	476 557	258 379
Impôts théoriques au taux en vigueur (1)	**-135 390**	**-82 733**
Impact des crédits d'impôts (2)	11 009	12 024
Impact des différences de taux d'impôts (3)	-18 937	-11 009
Autres	542	4 816
Impôts comptabilisés	**-142 776**	**-76 902**

(1) le taux théorique est le taux s'appliquant à la société mère du Groupe. Ce dernier est de 28,41% pour l'année 2021, contre 32,02% en 2020.

(2) l'impact des crédits d'impôts inclut essentiellement l'effet de la non-imposition des crédits d'impôt recherche, comptabilisés en autres produits de l'activité, qui s'élèvent à 33 651 milliers d'euros en 2021 contre 33 931 milliers d'euros en 2020.

(3) inclut l'incidence de la baisse future du taux d'impôt en France.

20.4. Sources d'impôts différés

(en milliers d'euros)	Bilan consolidé		Compte de résultat consolidé	
	31.12.2021	**31.12.2020**	**2021**	**2020**
Provisions (participation, retraite, etc)	293 415	249 474	68 207	-68 304
Autres actifs financiers courants et non courants et équivalents de trésorerie	-3 376	-2 998	4 799	-5 289
Instruments financiers dérivés	19 988	-21 932	7 731	-13 756
Autres différences temporelles	74 934	104 778	-31 667	16 332
Impôts différés nets	**384 961**	**329 322**	**49 070**	**-71 017**
Impôts différés actifs	*389 443*	*334 762*		
Impôts différés passifs	*-4 482*	*-5 440*		

20.5. Actifs d'impôts différés non reconnus au bilan

(en milliers d'euros)	**31.12.2021**	**31.12.2020**
Actif d'impôts différés non pris en compte	2 131	10 698

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

Note 21 - Résultat par action

Résultat par action	**2021**	**2020**
Résultat net attribuable aux propriétaires de la société mère (en milliers d'euros) (1)	605 392	302 759
Nombre moyen d'actions en circulation (2)	83 172 810	83 149 430
Nombre moyen d'actions en circulation dilué (2)	83 186 310	83 160 680
Résultat par action (en euros)	**7,28**	**3,64**
Résultat par action dilué (en euros)	**7,28**	**3,64**

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

(2) la valeur nominale de l'action Dassault Aviation a été divisée par 10 le 29 septembre 2021. Afin d'assurer la comparabilité de l'information, le nombre d'actions en circulation a été retraité pour tenir compte de la nouvelle valeur nominale de l'action.

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	2021	2020
Décidés et payés dans l'année (en milliers d'euros) (1) (2)	102 308	0
Soit par action (en euros) (3)	1,23	0
Proposés pour approbation à l'assemblée générale, non reconnus comme un passif au 31 décembre (en milliers d'euros)	207 883	102 689
Soit par action (en euros) (3)	2,49	1,23

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

(2) 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.

(3) la valeur nominale de l'action Dassault Aviation a été divisée par 10 le 29 septembre 2021. Afin d'assurer la comparabilité de l'information, le nombre d'actions 2020 a été retraité pour tenir compte de la nouvelle valeur nominale de l'action.

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 31.12.2021			
	Coût ou coût amorti (1)	Juste valeur		Total
		Impact en résultat	Impact en capitaux propres	
Actifs non courants				
Autres actifs financiers non courants	39 674	985	150 422	191 081
Actifs courants				
Clients et autres créances	2 416 299			2 416 299
Instruments financiers dérivés		0	802	802
Autres actifs financiers courants		955 281		955 281
Équivalents de trésorerie (2)		2 784 943		2 784 943
Total des instruments financiers actifs	**2 455 973**	**3 741 209**	**151 224**	**6 348 406**
Niveau 1 (2)		3 741 209	26 242	
Niveau 2		0	802	
Niveau 3		0	124 180	

(1) la valeur comptable des instruments financiers actifs comptabilisés au coût ou coût amorti correspond à une approximation raisonnable de la juste valeur.

(2) dont dépôts à terme au 31 décembre 2021: 1 336 396 milliers d'euros.

Au 31 décembre 2020, les données étaient les suivantes :

(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.

23.2. Instruments financiers passifs

(en milliers d'euros)	Valeur au bilan au 31.12.2021			
	Coût ou coût amorti (1)	Juste valeur		Total
		Impact en résultat	Impact en capitaux propres	
Passifs non courants				
Emprunts auprès des établissements de crédit	0			0
Dettes de location	99 546			99 546
Dettes financières diverses (2)	85 956			85 956
Passifs courants				
Emprunts auprès des établissements de crédit	0			0
Dettes de location	28 434			28 434
Dettes financières diverses (2)	12 418			12 418
Fournisseurs et autres dettes	1 201 204			1 201 204
Instruments financiers dérivés		7 277	74 172	81 449
Total des instruments financiers passifs	**1 427 558**	**7 277**	**74 172**	**1 509 007**
Niveau 1		0	0	
Niveau 2		7 277	74 172	
Niveau 3		0	0	

(1) la valeur comptable des instruments financiers passifs comptabilisés au coût ou au coût amorti correspond à une approximation raisonnable de la juste valeur.

(2) essentiellement la participation des salariés en compte courant bloqué.

Au 31 décembre 2020, les données étaient les suivantes :

(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 de location	119 528			119 528
Dettes financières diverses (2)	101 467			101 467
Passifs courants				
Emprunts auprès des établissements de crédit	463			463
Dettes de location	27 913			27 913
Dettes financières diverses (2)	21 043			21 043
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.

Note 24 - Gestion des risques financiers

24.1. Gestion des risques de liquidité et de trésorerie

24.1.1. Dettes financières

Le Groupe n'a pas de risque significatif sur ses dettes financières. Les caractéristiques de ces dernières figurent en note 11.

24.1.2. Trésorerie, équivalents de trésorerie et autres actifs financiers courants

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

Le portefeuille de placements du Groupe est principalement constitué de placements monétaires sans risque significatif de perte de valeur.

(en milliers d'euros)	Valeur de marché	En %
Disponibilités, placements monétaires et dépôts à terme	4 057 614	81%
Placements obligataires (1)	183 703	4%
Placements non spécifiés (1)	736 515	15%
Total	**4 977 832**	**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 2021 (comme au 31 décembre 2020).

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)	31.12.2021		
	Impact en résultat	Impact en capitaux propres	Total
Disponibilités, placements monétaires et dépôts à terme	4 057 614	0	4 057 614
Placements obligataires	183 703	0	183 703
Placements non spécifiés	736 515	0	736 515
Total	**4 977 832**	**0**	**4 977 832**

24.2. Gestion des risques de crédit et de contrepartie

24.2.1. Risque de crédit sur les contreparties bancaires

Le Groupe répartit ses placements et réalise ses opérations de trésorerie et de change avec des organismes financiers reconnus. Le Groupe n'a pas de placement ni de compte auprès d'établissements financiers présentant des risques majeurs de défaut.

24.2.2. Risque de défaillance des clients

Le Groupe limite les risques liés au défaut des contreparties clients en réalisant la majorité de ses ventes au comptant et en faisant garantir par la Bpifrance Assurance Export ou par des sûretés réelles les crédits accordés. La part des créances non couvertes par ces dispositifs fait l'objet d'un suivi individuel régulier et si besoin d'une provision pour dépréciation.

Compte tenu des dispositifs de couverture mis en place et des provisions constituées dans ses comptes, l'exposition résiduelle du Groupe au risque de défaillance d'un client situé dans un pays soumis à des incertitudes est limitée.

Les garanties Bpifrance Assurance Export et les sûretés réelles obtenues et non exercées à la date d'arrêté sont de même nature que celles au 31 décembre 2020.

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)	31.12.2021		31.12.2020	
	Actif	**Passif**	**Actif**	**Passif**
Instruments dérivés de change	802	81 449	84 303	3 562
Instruments dérivés de taux	0	0	0	0
Instruments financiers dérivés	**802**	**81 449**	**84 303**	**3 562**
Instruments financiers dérivés nets		**80 647**	**80 741**	

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.

Ce risque est permanent compte tenu des fluctuations et de la volatilité de la parité. Il s'agit d'un risque important pour le Groupe, car les mesures mises en place pour limiter ce risque ne suffisent pas à rendre le risque net nul (périodes non couvertes par des couvertures, impact financier éventuel des couvertures déjà prises en cas de retournement des hypothèses de marché).

Les instruments dérivés de change souscrits par le Groupe ne sont pas tous éligibles à la comptabilité de couverture au sens de la norme IFRS 9 « Instruments financiers ». La ventilation des instruments est présentée dans le tableau ci-dessous :

(en milliers d'euros)	**Valeur de marché au 31.12.2021**	**Valeur de marché au 31.12.2020**
Instruments éligibles à la comptabilité de couverture	-73 370	58 414
Instruments non éligibles à la comptabilité de couverture	-7 277	22 327
Instruments financiers dérivés de change	**-80 647**	**80 741**

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 2021, 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	-33 538	-47 109	**-80 647**

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 (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)	**31.12.2020**	**Impact en capitaux propres (1)**	**Impact en résultat financier (2)**	**31.12.2021**
Instruments dérivés de change	80 741	-131 784	-29 604	-80 647
Instruments dérivés de taux	0	0	0	0
Instruments financiers dérivés nets	**80 741**	**-131 784**	**-29 604**	**-80 647**

(1) comptabilisation dans la rubrique produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres, part des sociétés intégrées globalement. Le montant des produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres recyclés en résultat opérationnel sur la période est de 5 765 milliers d'euros.

(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 2020 (1,2271 $/€) et le 31 décembre 2021 (1,1326 $/€).

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)	**31.12.2021**	
Position nette au bilan	-80 647	
Cours du dollar à la clôture	1,1326 $/€	
Cours du dollar à la clôture +/- 10 centimes	1,0326 $/€	1,2326 $/€
Variation de la position nette au bilan (1)	-182 076	148 820
Impact en résultat	*-31 441*	*+22 627*
Impact en capitaux propres	*-150 635*	*+126 193*

(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 2021, les titres de la société Embraer sont valorisés 26 242 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)	**31.12.2021**	**31.12.2020**
Engagements donnés dans le cadre de contrats commerciaux	9 846 854	10 094 570
Avals et cautions	21 052	59 479
Engagements donnés garantis par des cautions bancaires	1 770 381	1 021 551
Engagements donnés	**11 638 287**	**11 175 600**

(en milliers d'euros)	**31.12.2021**	**31.12.2020**
Carnet de commandes	20 761 506	15 895 483
Autres engagements reçus dans le cadre de contrats commerciaux	1 633 129	1 633 129
Sûretés réelles	60 335	61 373
Garanties Bpifrance Assurance Export	14 243	17 807
Engagements reçus garantis par des cautions bancaires	20 331	23 675
Engagements reçus	**22 489 544**	**17 631 467**

La répartition du carnet de commandes par échéance est la suivante :

(en milliers d'euros)	Moins d'un an	Un à cinq ans	A plus de cinq ans	**Total**
Carnet de commandes	6 056 624	12 069 506	2 635 376	**20 761 506**

Note 26 - Actifs et passifs éventuels

Il n'y a pas d'actifs ou passifs éventuels au 31 décembre 2021.

Note 27 - Transactions avec les parties liées

Les parties liées avec le Groupe sont :

- le Groupe industriel Marcel Dassault et ses filiales,
- les sociétés mises en équivalence dont le groupe Thales et ses filiales,
- le président-directeur général et le directeur général délégué de Dassault Aviation,
- les administrateurs de Dassault Aviation.

Termes et conditions des transactions avec les parties liées

Les ventes et achats sont réalisés au prix de marché. Les soldes à la fin de l'exercice ne sont pas garantis et les règlements se font en trésorerie. Il n'y pas eu de garanties fournies ou reçues pour les créances sur les parties liées. Pour l'exercice 2021, 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)	2021	2020
Produits	8 271	2 957
Charges	1 301 868	1 138 904
Créances	664 594	1 241 563
Dettes	332 318	57 553

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)	2021	2020
Rémunérations fixes	3 068	3 012
Jetons de présence	563	512
Avantages en nature	19	18
Attribution d'actions de performance	2 324	2 706
Rémunérations des dirigeants et avantages assimilés	**5 974**	**6 248**

Note 28 - Effectif moyen

L'effectif moyen du Groupe est de 12 387 personnes en 2021. Il était de 12 750 personnes en 2020.

Note 29 - Honoraires des commissaires aux comptes

Les honoraires des commissaires aux comptes certifiant les comptes du Groupe au 31 décembre 2021 comptabilisés en charges sur les exercices 2021 et 2020 sont les suivants :

(en milliers d'euros)	PwC		Mazars	
	2021	**2020**	**2021**	**2020**
Certification des comptes (1)	274	223	586	564
Services autres que la certification des comptes (2)	55	4	125	90
Honoraires des commissaires aux comptes	**329**	**227**	**711**	**654**

(1) ces honoraires concernent principalement la revue et la certification des comptes consolidés du Groupe, la certification des comptes statutaires de Dassault Aviation et de ses filiales et le respect des règlementations au plan local.

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

Note 30 - Évènements postérieurs à la clôture

Le conflit entre la Russie et l'Ukraine n'a pas d'impact matériel sur les états financiers consolidés au 31 décembre 2021.

Aucun autre évènement significatif pouvant avoir un impact sur les comptes n'est intervenu entre le 31 décembre 2021 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 2021 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

12 371
Salariés, dont 78 % 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

5,3 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 2021

Humaines

998
Recrutements, dont 234 femmes

Savoir-faire

Avions d'affaires
1er vol du Falcon 6X et lancement du Falcon 10X

F4
Préparation du prochain standard Rafale

Avions de mission
Développement du Falcon Albatros et du Falcon Archange

SCAF/NGF
Étude d'un démonstrateur

Industrielles

25
Rafale livrés

30
Falcon livrés

1 000
Avions d'armes soutenus

2 100
Falcon soutenus

Sociétales

Développement des territoires

Filière impression 3D en Auvergne-Rhône-Alpes

Fonds ACE pour soutenir la supply chain

Filière de formation aéronautique en Inde

Dynamisation des entreprises partenaires grâce aux contrats Rafale (49 avions) et aux ventes Falcon (51 avions)

Environnementales

↘8,1 %
Consommation d'électricité par rapport à 2019

80 %
Déchets valorisés

Financières

693 M€
Résultat net ajusté

89 %
Chiffre d'affaires réalisé à l'export

Apports financiers et extra-financiers

Collaborateurs

139 M€
Intéressement et participation, y compris forfait social

58 849 €
Rémunération moyenne annuelle brute, hors intéressement et participation

Actionnaires

208 M€
Dividendes [1]

Industrie

Pivot d'un écosystème français stratégique

Actionnaire industriel de référence de Thales

Société

Insertion, culture et humanitaire

Fondation Armée de l'Air et de l'Espace, Fondation Œuvres Sociales de l'Air, Musée de l'Air et de l'Espace, Musée de la Marine, Association Solidarité Défense, Fondation Foch, Course du Cœur, Rêves de Gosse, Aviation sans Frontières, Habitat for Humanity, Arkansas Food Bank, American Red Cross, Muscular Distrophy Association.

Développement durable

Contribution à 8 objectifs de développement durable des Nations unies

(1) Proposés à l'Assemblée générale du 18 mai 2022.

CONTEXTE

Comme l'année précédente, le Groupe a fait preuve d'agilité et de réactivité en 2021, tant dans le tertiaire que dans les métiers de la production. Plusieurs cellules de crise ont été mobilisées, 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 œuvre pour assurer la continuité de notre activité dans le respect des consignes gouvernementales propres à chaque État dans lequel le Groupe est implanté.

En particulier, les sociétés françaises du Groupe ont entretenu des dispositifs de crise et de protection des personnels avec :

- application d'un protocole sanitaire robuste, dans un dialogue social régulier avec les instances représentatives du personnel,
- respect des gestes barrières,
- mise à disposition pour l'ensemble des salariés de moyens de protection (poste de travail, transports en commun,…),
- instauration d'un télétravail spécifique lorsque l'intensité de la pandémie le nécessitait, conformément aux consignes gouvernementales,
- organisation de campagnes de vaccination in situ.

Dans ce contexte, Dassault Aviation a montré sa résilience et a atteint, voire dépassé ses objectifs.

1. GROUPE DASSAULT AVIATION

1.1. Résultats

1.1.1. Chiffres clés

	2021	2020
Prises de commandes	**12 080 M€** 49 Rafale *dont 37 Rafale Export [1]* *et 12 Rafale France* MCO BALZAC 51 Falcon *[1] 80 Rafale EAU non pris en carnet*	**3 463 M€** MCO OCEAN 15 Falcon
Chiffre d'affaires ajusté [*]	**7 233 M€** 25 Rafale Export 30 Falcon	**5 489 M€** 13 Rafale Export 34 Falcon
Carnet de commandes *au 31 décembre*	**20 762 M€** 86 Rafale *dont 46 Rafale Export [1]* *et 40 Rafale France* 55 Falcon *[1] 80 Rafale EAU non pris en carnet*	**15 895 M€** 62 Rafale *dont 34 Rafale Export* *et 28 Rafale France* 34 Falcon
Résultat opérationnel ajusté [*] *Marge opérationnelle ajustée*	**527 M€** 7,3% du chiffre d'affaires	**261 M€** 4,8% du chiffre d'affaires
Recherche et Développement	**551 M€** *7,6% du chiffre d'affaires*	**538 M€** *9,8% du chiffre d'affaires*
Résultat net ajusté [*] *Marge nette ajustée* *Résultat par action*	**693 M€** *9,6% du chiffre d'affaires* 8,34 € / action	**396 M€** *7,2% du chiffre d'affaires* 4,76 € / action [2]
Trésorerie disponible *au 31 décembre*	**4 879 M€**	**3 441 M€**
Dividendes	**208 M€** *2,49 € / action*	**103 M€** *1,23 € / action [2]*
Participation et intéressement y.c. forfait social de 20% *Effectif inscrit au 31 décembre*	**139 M€** *12 371*	**85 M€** *12 441*

[2] proforma 2021 après la division de la valeur nominale de l'action

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

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

[*] Chiffre d'affaires consolidé	*7 246 M€*	*5 492 M€*
[*] Résultat opérationnel consolidé	*545 M€*	*246 M€*
[*] Résultat net consolidé	*605 M€*	*303 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.

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

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

1.1.3. Impact des ajustements

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

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

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)*	3,64 [(1)]					4,76 [(1)]

[(1)] *proforma 2021 après la division de la valeur nominale de l'action*

1.1.4. Prises de commandes

Les **prises de commandes 2021** sont de **12 080 millions d'euros** contre 3 463 millions d'euros en 2020. La part des prises de commandes à l'**Export** est de **74%.**

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

	2021	2020	2019
Défense	**9 165**	1 546	3 385
Défense Export	***6 173***	*224*	*769*
Défense France	***2 992***	*1 322*	*2 616*
Falcon	**2 915**	1 917	2 308
Total prises de commandes	**12 080**	3 463	5 693
% Export	**74%**	41%	49%

Les prises de commandes sont constituées intégralement de commandes fermes.

Programmes Défense

Les **prises de commandes Défense** 2021 s'élèvent à **9 165 millions d'euros** contre 1 546 millions d'euros en 2020.

La **part Défense Export** s'élève à **6 173 millions d'euros** en 2021 contre 224 millions d'euros en 2020. Nous avons enregistré les commandes pour l'Égypte de 30 Rafale + 1 avion supplémentaire qui complètent la commande initiale de 2015, pour la Grèce de 6 Rafale neufs et 12 Rafale d'occasion (rachetés auprès de l'Armée de l'Air et de l'Espace française) et d'un contrat de soutien de la Croatie suite à son acquisition de 12 Rafale d'occasion directement auprès de la France.

La **part Défense France** s'établit à **2 992 millions d'euros** en 2021 contre 1 322 millions d'euros en 2020. Elle comprend notamment la commande de 12 Rafale, le contrat « Balzac » de Maintien en Condition Opérationnelle (MCO) des Mirage 2000 (hors moteurs) pour 14 ans et la notification des travaux de productibilité de la 5*éme* tranche de production du Rafale. En 2020, il avait été enregistré notamment le contrat « OCEAN » de MCO verticalisé (hors moteurs) pour 10 ans des ATL2 de l'Aéronautique Navale.

Programmes Falcon

En 2021, **51 commandes de Falcon** ont été enregistrées, contre 15 en 2020. Les prises de commandes représentent **2 915 millions d'euros** contre 1 917 millions d'euros en 2020. Cette augmentation des commandes a été portée par la reprise du marché des avions d'affaires.

En 2020, il avait été enregistré notamment 7 Falcon 2000LXS « Albatros » de surveillance et d'intervention maritime pour la France et le soutien associé.

1.1.5. Chiffre d'affaires ajusté

Le chiffre d'affaires 2021 est de **7 233 millions d'euros** contre 5 489 millions d'euros en 2020. 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** :

	2021	2020	2019
Défense	**5 281**	3 263	5 148
Défense Export	***4 549***	*2 699*	*4 261*
Défense France	***732***	*564*	*887*
Falcon	**1 952**	2 226	2 193
Total chiffre d'affaires ajusté	**7 233**	5 489	7 341
% Export	**89%**	89%	88%

Programmes Défense

25 Rafale Export ont été livrés en 2021, conformément à notre prévision, contre 13 Rafale Export en 2020.

Le chiffre d'affaires Défense 2021 s'élève **à 5 281 millions d'euros** contre 3 263 millions d'euros en 2020.

La part Défense Export s'élève à **4 549 millions d'euros** contre 2 699 millions d'euros en 2020. Cette forte hausse s'explique notamment par la livraison de 25 Rafale neufs Export avec le soutien associé alors qu'en 2020, 13 Rafale Export avaient été livrés. D'autre part, le chiffre d'affaires 2021 comprend les 6 premiers Rafale d'occasion livrés à la Grèce sur les 12 commandés.

La part Défense France s'élève à **732 millions d'euros** contre 564 millions d'euros en 2020. Comme en 2020, le chiffre d'affaires Défense France 2021 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, ATL2 au titre du contrat Ocean) et le soutien des autres avions en service.

Programmes Falcon

30 Falcon ont été livrés en 2021, au-dessus de la prévision de 25 livraisons, contre 34 en 2020.

Le chiffre d'affaires Falcon 2021 s'élève à **1 952 millions d'euros** contre 2 226 millions d'euros en 2020. Cette baisse s'explique principalement par le nombre de Falcon livrés (30 vs 34).

****

Le « book-to-bill ratio » Groupe (prises de commandes / chiffre d'affaires) est de 1,67 pour l'année 2021.

1.1.6. Carnet de commandes

Le carnet de commandes consolidé au 31 décembre 2021 (établi en conformité avec la norme IFRS 15) est de **20 762 millions d'euros** contre 15 895 millions d'euros au 31 décembre 2020. Le niveau du carnet de commandes a évolué comme suit :

Au 31 Décembre	2021	2020	2019
Défense	**17 633**	13 748	15 465
Défense Export	***9 874***	*8 249*	*10 725*
Défense France	***7 759***	*5 499*	*4 740*
Falcon	**3 129**	2 147	2 333
Total carnet de commandes	**20 762**	15 895	17 798
% Export	**58%**	59%	72%

Le carnet de commandes au 31 décembre 2021 est composé comme suit :

- **Défense Export** : **9 874 millions d'euros** contre 8 249 millions d'euros au 31 décembre 2020. Ce montant comprend principalement 46 Rafale neufs et 6 Rafale d'occasion contre 34 Rafale neufs au 31 décembre 2020,
- **Défense France** : **7 759 millions d'euros** contre 5 499 millions d'euros au 31 décembre 2020. Ce montant comprend en particulier 40 Rafale (vs 28 à fin décembre 2020), les contrats de MCO Rafale (Ravel), M2000 (Balzac), ATL2 (Ocean) et le standard F4 du Rafale,
- **Falcon** (y compris les avions de mission Albatros et Archange) : **3 129 millions d'euros** vs 2 147 millions d'euros au 31 décembre 2020. Il comprend notamment 55 Falcon contre 34 à fin décembre 2020.

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

1.1.7. Résultats ajustés

Résultat opérationnel ajusté

Le **résultat opérationnel ajusté** 2021 est de **527 millions d'euros** contre 261 millions d'euros en 2020.

Les frais de Recherche & Développement s'établissent à 551 millions d'euros en 2021 et représentent 7,6% du chiffre d'affaires contre 538 millions d'euros et 9,8% du chiffre d'affaires en 2020. Ces montants traduisent l'effort de Recherche & Développement autofinancés portant notamment sur les programmes Falcon 6X et Falcon 10X.

La marge opérationnelle s'établit à **7,3%** contre 4,8% en 2020. Cette hausse s'explique essentiellement par la diminution du poids de la Recherche & Développement autofinancés.

Le taux de couverture de change est de 1,19 $/€ en 2021 contre 1,18 $/€ en 2020.

Résultat financier ajusté

Le résultat financier ajusté 2021 est de **-26 millions d'euros** contre -34 millions d'euros en 2020. En 2021, 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.

Résultat net ajusté

Le **résultat net ajusté** 2021 est de **693 millions d'euros** contre 396 millions d'euros en 2020, en hausse de 75%. La contribution de Thales dans le résultat net du Groupe est de 336 millions d'euros contre 231 millions d'euros en 2020.

La **marge nette ajustée** s'établit ainsi à **9,6%** en 2021 contre 7,2% en 2020. Cette hausse s'explique principalement par la hausse du résultat opérationnel.

Le résultat net ajusté par action 2021 s'établit à 8,34 € contre 4,76 €* en 2020.

** proforma 2021 après la division de la valeur nominale de l'action*.

1.1.8. Résultats consolidés – en données IFRS

Résultat opérationnel consolidé (IFRS)

Le **résultat opérationnel consolidé** 2021 est de **545 millions d'euros** contre 246 millions d'euros en 2020.

Les frais de Recherche & Développement s'établissent à 551 millions d'euros en 2021 et représentent 7,6% du chiffre d'affaires consolidé (7 246 millions d'euros) contre 538 millions d'euros et 9,8% du chiffre d'affaires consolidé en 2020. Ces montants traduisent l'effort de Recherche & Développement autofinancés portant notamment sur les programmes Falcon 6X et Falcon 10X.

La marge opérationnelle consolidée s'établit à **7,5%** contre 4,5% en 2020.

Cette hausse s'explique essentiellement par la diminution du poids de la Recherche & Développement autofinancée.

Résultat financier consolidé (IFRS)

Le résultat financier consolidé 2021 est de **-69 millions d'euros** contre 12 millions d'euros en 2020. La dégradation du résultat financier s'explique essentiellement par la variation négative de la valeur de marché des instruments de couverture non éligibles à la comptabilité de couverture au sens des normes IFRS. La valeur de marché de ces instruments, souscrits pour l'efficacité de la couverture économique qu'ils procurent au Groupe, a été défavorablement impactée par l'évolution du taux du dollar (1,1326 $/€ à fin 2021 contre 1,2271 $/€ à fin 2020). L'impact moins important de la composante de financement comptabilisée au titre des contrats militaires long terme du fait des livraisons des Rafale Export compense partiellement cette baisse.

Résultat net consolidé (IFRS)

Le **résultat net consolidé** 2021 est de **605 millions d'euros** contre 303 millions d'euros en 2020, en hausse de 100%. La contribution de Thales dans le résultat net du Groupe est de 266 millions d'euros contre 116 millions d'euros en 2020.

La **marge nette consolidée** s'établit ainsi à **8,4%** en 2021 contre 5,5% en 2020. Cette hausse s'explique principalement par la hausse du résultat opérationnel.

Le résultat net consolidé par action 2021 s'établit à 7,28 € contre 3,64 €* en 2020.

** proforma 2021 après la division de la valeur nominale de l'action*.

1.1.9. Dividendes et Participation / Intéressement

Le Conseil d'administration a décidé de proposer à l'Assemblée Générale des actionnaires la distribution, en 2022, d'un dividende de **2,49 €/action** correspondant à un montant de **208 millions d'euros**, soit un payout de 30%.

Au titre de 2021, le Groupe versera **139 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 28 millions d'euros.

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

1.1.10. Communication financière

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

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

1.2. Structure financière

1.2.1. Trésorerie disponible

Le Groupe utilise un indicateur propre appelé « trésorerie disponible » qui reflète le montant des liquidités totales dont dispose le Groupe, déduction faite des dettes financières. Il reprend les postes du bilan suivants : trésorerie et équivalents de trésorerie, actifs financiers courants (à leur valeur de marché) et les dettes financières, à l'exception des dettes de location. Le calcul de cet indicateur est détaillé au sein des états financiers consolidés (cf. note 9 des comptes consolidés au 31 décembre 2021).

La trésorerie disponible du Groupe s'élève à **4 879 millions d'euros,** en hausse de 1 438 millions d'euros par rapport au 31 décembre 2020. La hausse est principalement liée à la capacité d'autofinancement générée sur l'année et à la diminution du Besoin en Fonds de Roulement, partiellement compensée par les investissements de l'année et le versement des dividendes.

Le Besoin en Fonds de Roulement diminue en raison notamment de l'encaissement d'avances et acomptes au titre des contrats Défense France et Falcon, partiellement compensé par la diminution des avances et acomptes des contrats Rafale export suite aux prestations livrées sur la période.

1.2.2. Bilan consolidé

Le total des capitaux propres s'établit à **5 300 millions d'euros** au 31 décembre 2021 contre 4 560 millions d'euros au 31 décembre 2020.

Les emprunts et dettes financières s'établissent à 226 millions d'euros au 31 décembre 2021 contre 270 millions d'euros au 31 décembre 2020. Les emprunts et dettes financières comprennent la participation des salariés placée en compte courant bloqué pour 98 millions d'euros et les dettes de location, comptabilisées pour 128 millions d'euros.

Les stocks et en-cours ont augmenté pour s'établir à 3 480 millions d'euros au 31 décembre 2021, contre 3 382 millions d'euros au 31 décembre 2020. La hausse des stocks et en-cours liée à l'exécution des contrats Défense France et à l'activité Falcon, a été partiellement compensée par la baisse des stocks et en-cours Défense Export consécutive aux prestations livrées sur la période.

Les avances et acomptes reçus sur commandes nets des avances et acomptes versés augmentent de 278 millions d'euros au 31 décembre 2021 en raison principalement des acomptes reçus sur les commandes Défense France et Falcon compensés en partie par la reprise des acomptes Rafale Export suite aux prestations livrées sur la période.

La valeur de marché des instruments financiers dérivés s'établit à -81 millions d'euros au 31 décembre 2021 contre 81 millions d'euros au 31 décembre 2020. Cette variation est essentiellement liée à la variation du cours du dollar US entre le 31 décembre 2021 et le 31 décembre 2020 (1,1326 $/€ au 31/12/2021 contre 1,2271 $/€ au 31/12/2020).

1.3. Structure du groupe

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

Les pourcentages de détention figurent dans le Rapport Financier Annuel 2021, dans l'annexe des comptes consolidés du Groupe, note 2 - Périmètre de consolidation.

1.3.1. Filiales et sociétés consolidées

Dassault Falcon Jet Corp. (DFJ) (États-Unis) commercialise 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.

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

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

TAG Maintenance Services (TMS) (Suisse), implantée à Genève, intervient dans le secteur de la maintenance aéronautique.

TMS détient les filiales suivantes :

- TAG Maintenance Services Portugal (Portugal ; filiale à 100% de TAG Maintenance Services),
- TAG Maintenance Services Farnborough (Royaume-Uni ; filiale à 100% de TAG Maintenance Services),
- TAG Maintenance Services Le Bourget (France ; filiale à 100% de TAG Maintenance Services),

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

ExecuJet, opère dans le secteur de la maintenance aéronautique.

Ce réseau est composé des filiales suivantes :

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

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

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

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

1.3.2. Filiales et Participations non consolidées

Les principales participations non consolidées du Groupe sont :

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

Le Groupe est présent en Inde :

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

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

1.3.3. Succursales

Le Groupe a des succursales au Caire (Égypte), à Doha (Qatar) et à Athènes (Grèce).

1.4. Transactions avec les parties liées

Les parties liées 2021 sont identiques à celles identifiées en 2020. 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 2021 sont mentionnées en note 27 de l'annexe aux comptes consolidés.

1.5. Activités du Groupe

L'année 2021 a été marquée par :

- des prises de commandes exceptionnelles : 12,1 Mds€,100 avions (49 Rafale, 51 Falcon),
- la signature d'un contrat de 80 Rafale pour les Émirats Arabes Unis (pas dans le carnet de commandes à fin 2021),
- la livraison de 30 Falcon et 25 Rafale,
- l'élargissement de la gamme Falcon avec notamment le 1er vol du Falcon 6X et l'annonce du Falcon 10X.

1.5.1. Évolution des programmes

Programmes Défense

Rafale

2021 a été l'année de la confirmation du succès du Rafale.

À l'Export :

- signature et entrée en vigueur du contrat de 18 Rafale commandés par la Grèce. Cette commande comprend 6 appareils neufs et 12 appareils d'occasion initialement en service dans l'Armée de l'Air et de l'Espace française. La Grèce, client historique de notre Société, devient le 1er pays européen à acquérir des Rafale après la France et le 4ème client Rafale Export. Afin de répondre au besoin urgent des autorités grecques, les 6 premiers Rafale d'occasion ont été livrés au cours du 2ème semestre 2021,
- signature et entrée en vigueur du contrat de 30 Rafale commandés par l'Égypte, suivies de la commande d'un avion complémentaire. L'Égypte est le 1er pays Rafale Export et complète ainsi sa commande initiale de 24 Rafale passée en 2015,
- signature et entrée en vigueur d'un contrat entre la France et la Croatie portant sur l'acquisition de 12 Rafale d'occasion actuellement en service dans l'Armée de l'Air et de l'Espace française. Ce contrat d'État à État s'accompagne d'un contrat de soutien entre la Croatie et Dassault Aviation. La Croatie devient ainsi le 5ème client Export Rafale, mais aussi le 2ème client Export européen après la Grèce, et le 1er non équipé auparavant d'avions Dassault,
- signature d'un contrat historique de 80 Rafale avec les Émirats Arabes Unis (pas dans le carnet de commandes en 2021),
- livraison de 25 Rafale Export (Inde et Qatar), conformément à notre prévision,
- poursuite des prospections et des négociations en cours avec d'autres pays.

Début 2022 a confirmé le succès du Rafale, avec la signature d'un contrat de 42 Rafale (6+36) pour l'Indonésie en attente de T_0, et l'autorisation du parlement grec pour la signature d'un contrat pour 6 Rafale neufs supplémentaires. De plus, le Rafale Marine a effectué des essais réussis en Inde.

En France :

- commande par l'Armée de l'Air et de l'Espace de 12 Rafale afin de remplacer les 12 appareils vendus à la Grèce. Ce contrat porte à 192 le nombre de Rafale commandés par la France,
- poursuite des travaux de développement du standard F4,
- notification des travaux de productibilité de la 5ème tranche de production du Rafale. Les premières livraisons de cette Tranche 5 sont prévues par la Loi de Programmation Militaire à partir de 2027 avec une commande attendue (en 2023 ?) de 42 avions : 30 prévus initialement +12 en remplacement des avions vendus à la Croatie.

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.

Lancée en février 2020, la phase 1A des démonstrateurs du SCAF - notamment du New Generation Fighter - se terminera au 1er trimestre 2022. Les études de concept technico-opérationnelles (Joint Concept Study - JCS) se poursuivent. La suite des travaux, la Phase 1B, n'a pas été notifiée entre les parties faute d'accord avec Airbus Defence & Space.

Eurodrone (drone Moyenne Altitude Longue Endurance)

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

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

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

Dassault Aviation sera en particulier responsable des commandes de vol et des communications de mission (avec Thales).

Patrouilleur maritime ATL2

- Sortie de chantier du 4ème avion modernisé sur les 7 à réaliser par Dassault Aviation, le 5ème en phase finale

Falcon de missions

Concernant les Falcon de missions, pour l'année 2021, il convient de noter :

Pour la France :

- Albatros : poursuite du développement « AVSIMAR » programme de surveillance et d'intervention maritime sur une plateforme Falcon 2000LXS (pour mémoire : 7 avions en carnet, 5 en option),
- Archange : poursuite du programme de renseignement stratégique basé sur une plateforme de Falcon 8X (pour mémoire : 2 avions en carnet, 1 en option).

Pour le Japon :

- Livraison du 6ème et dernier Falcon 2000 de Surveillance Maritime pour les Japan Coast Guards.

Par ailleurs, les prospections se poursuivent.

Programmes Falcon

En 2021, l'aviation d'affaires a été marquée par une reprise du marché, notamment aux États-Unis et en Europe. Le marché de l'occasion s'est montré très dynamique avec, en fin d'année, des stocks d'avions à la vente historiquement bas. Enfin, le trafic des avions d'affaires haut de gamme a retrouvé un niveau supérieur à 2019.

Nous avons livré 30 Falcon (pour une prévision de 25) et enregistré 51 prises de commandes au cours de cette année (contre 34 livraisons et 15 prises de commandes en 2020).

L'année 2021 a été marquée par :

- **Le 1er vol du Falcon 6X**, le 10 mars 2021. L'avion a démontré un excellent comportement en vol et des performances conformes aux attentes.
    - 3 avions de développement sont dans la phase des essais en vol. Plus de 167 vols ont été réalisés en 2021 comptabilisant 523 heures de vol. Les avions nos 4 et 5 sont en cours de complétion,
    - le moteur PW812D qui équipe le Falcon 6X a reçu la certification des autorités canadiennes en décembre, les certifications par l'EASA et la FAA sont en cours ; à fin décembre 2021, il a accumulé plus de 4 900 heures d'essais dont plus de 1 150 heures en vol,
    - le poste de pilotage sera équipé de la suite avionique EASy IV, améliorant notamment l'opérabilité de l'avion (liaison de données améliorée) et sa sécurité,
    - la cabine du Falcon 6X a été récompensée à plusieurs reprises pour son design (dont le Red Dot award et l'International Yacht and Aviation Award for Interior Design),
    - les essais, tests et validation de grands principes de maintenance et de handling ont été effectués sur l'aéroport du Bourget en novembre 2021, avec un vol retour vers Istres effectué avec du Sustainable Aviation Fuel (SAF),
    - le service client Falcon se mobilise pour l'entrée en service de l'avion prévue fin 2022 en préparant activement le réseau mondial de stations-service, les outillages et pièces de rechange ainsi que la formation des mécaniciens et des équipages. Une équipe dédiée d'experts du service client, dont 4 techniciens du réseau MRO, est impliquée dans les essais en vol à Istres,

- **Le lancement officiel du Falcon 10X,** le 6 mai 2021.

  Ce tout nouvel avion est caractérisé par son grand rayon d'action (7 500 nm soit par exemple New York - Shanghai, Los Angeles - Sydney, Paris - Santiago du Chili) et la taille de sa cabine, la plus spacieuse du marché, tout en conservant les capacités opérationnelles de la famille Falcon. Il est doté de 2 moteurs Rolls Royce Pearl 10X, capable 100% SAF (Sustainable Aviation Fuels), atteindra une vitesse maximum de Mach 0,925 et pourra atterrir et décoller sur pistes courtes, telles que celle de London City Airport. Il bénéficie d'innovations et de technologies dont certaines sont héritées de notre activité militaire (manette des gaz unique « smart throttle » commandant les 2 moteurs, recovery mode, voilure composite, double HUD en moyen de pilotage primaire…) et d'un cockpit de dernière génération.

  Sa cabine, la plus spacieuse et la plus confortable du marché, offrira une modularité inégalée dans sa catégorie en termes d'aménagement. L'excellence de l'environnement cabine garantira le confort des passagers sur des vols longs avec une acoustique au moins équivalente à celle du Falcon 8X (reconnue comme la plus silencieuse du marché), une pressurisation ressentie à 3 000 pieds en croisière à 41 000 pieds, une qualité de l'air améliorée, une connectivité à haut débit grâce à un Satcom en bande Ka, et d'excellentes qualités de vol (amortissement des turbulences grâce aux commandes de vol digitales). Toutes ces caractéristiques en font une nouvelle référence dans le domaine des jets d'affaires. Deux maquettes à l'échelle 1 permettent la promotion de la cabine dans le monde entier.

  Son entrée en service est prévue fin 2025. L'avion est très bien reçu par le marché, les premières commandes de ce tout nouvel avion ont déjà été enregistrées.

- Par ailleurs, l'année a été marquée par le lancement en octobre de la nouvelle cabine du Falcon 8X. De nombreuses innovations ont permis d'améliorer l'expérience passager avec notamment un design contemporain aux lignes épurées, des solutions ergonomiques inédites et une nouvelle interface de gestion de la cabine. Les qualités historiques propres aux Falcon sont conservées : un avion flexible et efficient au confort cabine exceptionnel notamment acoustique et démontrant des qualités de vol incomparables.

- Concernant l'Eco-responsabilité : la gamme Falcon est compatible avec des carburants incluant jusqu'à 50% de Sustainable Aviation Fuel (SAF), dont la production et le circuit de distribution se développent ; des études sont en cours pour porter la capabilité à 100%. Dassault Aviation a adopté une démarche éco-responsable sur l'ensemble du cycle de vie de l'avion : conception, choix des matériaux, production, recyclage, etc. La Société participe activement aux programmes de recherche sur l'environnement, français, européens et internationaux pour une aviation plus « verte » et étudie un outil d'optimisation de plan de vol qui favorisera la réduction de l'empreinte carbone des Falcon.

Make in India

La joint-venture Dassault Reliance Aerospace Limited (DRAL) a poursuivi ses activités malgré le contexte difficile de crise de la covid 19, à la fois en Inde et en France. En 2021, le tronçon central (T4) et le jonctionnement du fuselage (T15) du Falcon 2000 ont été transférés en Inde. DRAL produit désormais des tronçons avant T12 et réservoirs avant T3 du Falcon 2000, et des pare-brise, verrière, gouvernes et portes-moteurs du Rafale.

La Société poursuit 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).

1.5.2. Après-vente

Après-vente militaire

En 2021, le soutien des avions en service au sein des flottes de nos clients militaires est resté prioritaire malgré la persistance de la crise sanitaire.

Au-delà du déroulement des contrats MCO Rafale (Ravel) et ATL2 (Ocean) dans le respect des objectifs de disponibilité, avec l'Armée de l'Air et de l'Espace et l'Aéronautique Navale, le succès des contrats « verticalisés » en France s'est confirmé avec la notification du contrat de soutien des Mirage 2000 français

(Balzac), regroupant sous la responsabilité de Dassault Aviation l'ensemble des prestations et des équipements (hors moteur, siège, coque radar et prestations SIAé) pour une durée de 14 ans.

Par ailleurs, il convient de noter :

- le soutien des Rafale égyptiens, qatariens, indiens et grecs,
- la finalisation avec succès au 1er semestre 2021 de la formation des pilotes et mécaniciens Rafale indiens au sein de notre « Conversion Training Center » (CTC) à Mérignac, et la poursuite des formations ateliers en France et en Inde,
- pour la Grèce, la formation des pilotes et mécaniciens grecs en training anticipé dans l'Armée de l'Air et de l'Espace puis au CTC. De plus, nous avons préparé le développement et la fourniture du soutien logistique destiné à être utilisé par la Hellenic Air Force sur la base de Tanagra à dater de janvier 2022,
- pour la Croatie, la préparation de la mise en œuvre du support des 12 Rafale vendus par l'Armée de l'Air et de l'Espace.

Après-vente civile

Pour la 3ème année consécutive, les efforts déployés dans le domaine du support (Falcon Response, disponibilité de pièces de rechange, réseau de centres de maintenance…) ont été reconnus au meilleur niveau par les enquêtes des magazines Aviation International News et ProPilot :

n°1 Classement général (AIN)
n°1 Disponibilité des pièces de rechange (AIN)
n°1 Prix des pièces de rechange (AIN)
n°1 Rapidité du support AOG (AIN & ProPilot)
n°1 Respect des conditions de garantie (AIN)
n°1 Manuels techniques (AIN)
n°1 Représentants techniques (AIN)
n°1 Programmes de support à l'heure de vol avions neufs (AIN)

Ceci conforte notre stratégie d'acquisition de centres de maintenance dans le monde. En 2021, le Groupe a poursuivi l'intégration de son réseau d'excellence tout en accroissant sa part de marché dans la maintenance Falcon avec :

- le développement de notre réseau MRO à travers la montée en compétence Falcon de nos nouvelles stations-service,
- la réalisation des premières Visites C Falcon chez ExecuJet au Moyen Orient, en Australie, en Malaisie et chez TMS en Angleterre.

L'augmentation de nos capacités de maintenance se poursuivra avec l'agrandissement de 2 stations du réseau : ExecuJet Dubaï et ExecuJet Kuala Lumpur.

Ont été annoncés : en 2021 la fermeture de DFJ Wilmington et début 2022, l'ouverture d'un centre de maintenance dans le nord-est (Islip - État de New-York).

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

Nous avons par ailleurs :

- entretenu une relation régulière avec nos clients en service, en organisant des webinaires réguliers sur les sujets techniques et opérationnels,
- soutenu nos clients à travers l'offre Falcon Response grâce à 2 Falcon dédiés, qui ont effectué plus de 6 000 heures de vol en 975 missions depuis le lancement du service en 2015,
- mis en œuvre de nouveaux contrats de maintenance FalconCare afin de mieux répondre aux attentes des clients Falcon en service (FalconCare Elite et Select),
- déployé la dernière version de documentation de maintenance électronique field 6,
- augmenté la capacité de formation des pilotes avec la mise en service d'un nouveau simulateur Falcon 8X chez Flight Safety à Teterboro,
- regroupé, dans le cadre du plan de transformation, l'essentiel des équipes du support clients à Mérignac dans le but de favoriser un travail collaboratif en les rapprochant des chaînes d'assemblage, des experts techniques, des équipes de rechanges Falcon et du MRO (DFS),

- poursuivi des activités d'ingénierie pour le suivi des avions en service et pour le développement du Falcon 10X,
- contribué au soutien à la filière Falcon spéciaux et au plateau Falcon étendu.

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 Falcon 10X 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 ses clients.

Dassault Aviation participe notamment au projet européen CleanSky 2 et au montage de Clean Aviation, et est depuis 2008, membre du Conseil pour la Recherche Aéronautique Civile (« CORAC ») au sein duquel les principaux industriels ont préparé les projets du Plan de Relance, qui prend progressivement le relais des actions réalisées dans le cadre du programme Investissement d'Avenir.

Dans ces cadres européen et national, nous travaillons activement à la maturation des technologies visant une meilleure performance environnementale.

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

- l'allègement des structures primaires par de nouveaux matériaux et procédés (nouveaux alliages métalliques, composites),
- l'allègement de certains équipements et éléments de complétions (fabrication additive métallique, thermoplastique),
- la consolidation des principes de conception et de fabrication de surfaces à laminarité augmentée et des performances atteignables grâce à la réduction de traînée ainsi obtenue,
- le recours à des carburants aéronautiques durables, Sustainable Alternative Fuels (SAF), dont il faut assurer la compatibilité avec les systèmes carburants et les moteurs à des taux élevés dans le mélange avec du kérosène classique, et pour arriver à moyen terme à 100% SAF en opération,
- la préparation et la gestion de mission optimisée pour réduire la consommation de carburant et donc de CO_2 et l'optimisation des trajectoires de décollage et d'atterrissage pour réduire le bruit externe,
- la recherche de concept et de technologies de réduction de bruit à la source qui ne doivent pas se traduire par une augmentation de la masse et/ou de la trainée aérodynamique des avions,
- la réduction de la charge des pilotes dans ce contexte d'optimisation et le développement de fonctions de protection pour le pilotage,
- l'optimisation du système d'air cabine pour assurer le meilleur confort aux passagers mais également pour réduire les risques sanitaires.

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

- des méthodes de co-ingénierie sont testées et mises en place pour assurer les meilleurs compromis entre la conception, la production et le soutien,
- l'optimisation de toute la chaîne d'essais (nouveaux moyens d'instrumentation, de traitement et d'analyse de données) et l'hybridation de modèles de simulations et de données d'essais, doivent permettre de réduire le nombre d'essais en vol de développement, le cycle de traitement des éventuelles corrections,
- le développement de méthodes numériques doit permettre de renforcer les démonstrations de justification de la tenue des critères de certification,
- l'optimisation du cycle de production se traduit par des recherches sur l'écoconception, les nouveaux matériaux, la fabrication additive et le recyclage des déchets, la recherche de solutions alternatives pour le traitement et la protection des pièces vis-à-vis de la corrosion, comme l'élimination des chromates et de bains dans les procédés,

- le développement d'algorithmes pour le traitement automatisé de données de flotte vise de nouvelles capacités de maintenance prévisionnelle.

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

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.

Pour réaliser l'équilibre entre innovations à cycle court et développements technologiques sur le temps long, nous travaillons à des architectures capables d'intégrer efficacement les évolutions et les ruptures, tout en répondant au plus haut niveau d'exigence en matière de sécurité. Avec notre démarche InnovLab, nous 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.

Un Laboratoire Commun de Recherche avec deux universités consacré aux matériaux fonctionnels innovants pour l'aéronautique a été lancé cette année avec deux laboratoires académiques.

Une Convention de Partenariat avec l'Université de Bordeaux dans le domaine du contrôle non-destructif (CND) avec instrumentation multi-spectrale a également été mise en place. La constitution à terme d'une plateforme CND robotisée multi technologies de grandes dimensions et des travaux de recherche est un des objectifs identifiés de cette coopération.

Dans le cadre du concours « Paris Region A.I. Challenge for Industry », nous avons initié un projet collaboratif sur le développement d'algorithmes à haute performance pour le traitement de données temporelles avec l'équipe lauréate.

1.7. Plan de transformation : Piloter Notre Avenir

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

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

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

La continuité étant faite :

- entre les différents métiers intervenants dans la chaine de la valeur (dont le Bureau d'Études étendu),
- entre les différents processus outillés,

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

Des leviers ont été mis en place pour rendre notre système de production plus robuste aux aléas de la *supply chain* et plus réactif :

- en réorganisant les achats et la gestion de production pour mieux servir les filières industrielles et renforcer le pilotage de la performance fournisseur,

- en généralisant SAP à l'ensemble de nos sites de production France : un référentiel unique Société pour l'ensemble des acteurs de notre production,
- avec de nouvelles méthodes de pilotage des stocks de sécurité via la plateforme SAP,
- avec un plan de réduction significative des cycles de fabrication des pièces par la maîtrise de l'encours de fabrication (méthode Conwip), systématiquement mis en œuvre sur les lignes de fabrication.

La 3DExperience™ de Dassault Systèmes pour le Bureau d'Études étendu intègre cette année l'automatisation des travaux d'industrialisation de l'avion à partir de sa définition ainsi que les travaux collaboratifs menés avec nos partenaires en phase de définition détaillée de l'avion (en plateau virtuel). Après le déploiement sur les programmes Falcon 10X et New Generation Fighter, la 3DExperience™ a été mise en œuvre cette année sur le programme de patrouille maritime AVSIMAR.

La mise en place du nouveau data center de Mérignac est effective et abrite les données opérationnelles, progressivement migrées. Les outils numériques équipent les nouveaux bâtiments de nos sites industriels, en appui des nouvelles méthodes de travail collaboratif.

La nouvelle solution reposant sur SAP de gestion optimisée des rechanges mondiaux a été ouverte aux utilisateurs (WorldWide Spare Distribution, WWSD).

Enfin, le plan Big Data a permis de délivrer les premiers cockpits contribuant à la mise à disposition d'une tour de contrôle pour le management (finance, gestion de production, achats) et des analyses par techniques d'intelligence artificielle des données d'exploitation et de production de nos avions pour en améliorer la qualité. Le Big Data militaire reposant sur la plateforme Dassault Systèmes en appui au soutien verticalisé du Rafale (Ravel) a été présenté aux chefs d'état-major et sera ouvert à la DMAé début 2022.

La démarche de transformation de nos filières industrielles dans le contexte du 4.0 est active. Le jumeau numérique est mis en œuvre pour le site de Cergy avec un modèle du bâtiment et des unités de production. Le déploiement de solutions numériques d'assistance aux opérations de montage et de contrôle s'est poursuivi sur tous nos sites, ainsi que la mise en œuvre de l'IOT (géolocalisation, relevé des données de l'environnement industriel).

En 2021, nous avons continué nos efforts de modernisation de l'outil industriel :

- Argonay : extension du bâtiment pour accueillir les traitements de surface 100% Reach et les bancs système de commandes de vol ainsi que la mise en place d'une 2ème machine de fabrication additive ALU,
- Biarritz : bâtiment composite opérationnel,
- Cergy : début des travaux avec une livraison prévue au 1er semestre 2023,
- Little Rock : préparation de la construction d'un atelier de peinture de l'avion complet Falcon 10X,
- Martignas : lancement d'un nouveau bâtiment pour l'assemblage voilure du Falcon 10X (livraison à l'été 2022) et d'un nouveau bâtiment de peinture,
- Mérignac : bâtiment tertiaire inauguré mi-2021 avec des plateaux collaboratifs, installation d'un laboratoire système d'air, d'adaptation des bâtiments pour le Falcon 10X, mise en place du nouveau data center,
- Istres : travaux d'extension du bâtiment pour les bancs systèmes du Falcon 10X,
- Saint-Cloud : lancement de la rénovation.

1.8. Qualité totale

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

Chez Dassault Aviation, la qualité totale inclut également l'environnement, avec une recherche d'amélioration continue de la performance environnementale de nos activités et produits, et la santé et sécurité au travail, avec l'objectif de garantir un environnement de travail de qualité, sûr et sain aux salariés de la Société.

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

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

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

et a passé avec succès les audits 2021 de suivi de certification par le Bureau Veritas.

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

Cette année, nous avons continué la modernisation de notre système de management de la qualité, en particulier sur les thèmes suivants :

- 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,
- méthodes de résolution de problème pour mieux diagnostiquer les problèmes puis s'assurer que les traitements curatifs et préventifs sont bien réalisés.

2. FACTEURS DE RISQUES

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

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

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

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

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

SYNTHÈSE DES RISQUES SIGNIFICATIFS

Exposition au risque	Risques identifiés	Catégorie de risques
Élevée	○ Dépendance envers la supply chain	Risques opérationnels
	○ Risques Cyber sur les Systèmes d'Information	Risques opérationnels
	○ Risques de Sûreté	Risques opérationnels
Moyenne	○ Environnement économique et géopolitique mondial	Risques conjoncturels et de marchés
	○ Crise de la covid 19	Risques conjoncturels et de marchés
	○ Marchés	Risques conjoncturels et de marchés
	○ Maîtrise des programmes	Risques opérationnels
	○ Risques dans le domaine social	Risques opérationnels
	○ Risques environnementaux	Risques opérationnels
	○ Responsabilité sociétale d'entreprise	Risques de réputation, réglementaires et juridiques
	○ Protection de la propriété intellectuelle	Risques de réputation, réglementaires et juridiques
	○ Marché (risque de change)	Risques financiers et de marché
Faible	○ Mise en œuvre Make In India	Risques opérationnels
	○ Respect de la conformité	Risques de réputation, réglementaires et juridiques
	○ Financier (liquidité et trésorerie ; crédits et contreparties)	Risques financiers et de marché
	○ Inadaptation des couvertures	Assurances

2.1. Risques conjoncturels et de marchés

Risques liés 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

La crise sanitaire de la covid 19 a perduré en 2021, ainsi que certaines conséquences pour les activités du Groupe. De par ses programmes en coopération et l'étendue de sa *supply chain*, le Groupe a dû faire face à un ensemble de contraintes affectant l'exécution de ses activités. La sortie de crise pourrait être impactée par l'apparition de nouveaux variants et les perspectives de retour à la normale en seraient reportées.

Risques liés aux marchés

Après un début d'année incertain, la reprise du marché civil s'est concrétisée au second semestre portée par le rebond économique mondial aux États-Unis, en Asie et en Europe. Le renouvellement de notre gamme et l'extension de notre réseau de stations-service positionnent le Groupe pour accompagner la reprise alors que l'intérêt mondial pour l'aviation d'affaires s'accroît avec la sécurité sanitaire accrue et la flexibilité qu'elle procure.

Dans l'environnement très concurrentiel du marché civil, nos concurrents ont renouvelé leur gamme de produits et bénéficient par ailleurs de facteurs économiques favorables et de flexibilité, dus à leur implantation en zone dollar.

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

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

Concernant l'activité de défense, la situation favorable de l'export s'est confirmée en 2021 portée par le contexte géopolitique. La recherche de marchés Rafale reste un enjeu permanent pour assurer une production cadencée et le lancement de démonstrateurs demeure essentiel pour les programmes du futur.

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, de la complexité des technologies de l'aéronautique, ainsi que de l'existence d'obligations contractuelles long terme, 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 aux demandes de nos clients.

Depuis 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 voyages.

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.

Depuis 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, fortement impactée par le contexte sanitaire local en 2021, se poursuit par l'exécution des transferts 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, a fragilisé la *supply chain*. La performance de notre production étant dépendante du bon approvisionnement de nos chaines de fabrication, les instabilités ou défaillances de fournisseurs peuvent conduire à des perturbations significatives, des retards, voire à des arrêts de production. Par ailleurs, les pénuries actuelles sur les matières premières et composants électroniques, et l'augmentation rapide des besoins en 2021 pour certains acteurs de la filière, nous exposent à un risque potentiel sur nos livraisons.

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

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, pandémies …).

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*.

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

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

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

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

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

Risques de Sûreté

Le niveau d'alerte en France et à l'étranger reste très élevé. Le niveau de vigilance de la Société vis-à-vis de cette menace est resté important, et le demeurera car la nature de ses activités industrielles et l'emploi de ses avions de combat en font une cible symbolique.

La préservation de la sécurité du personnel, du patrimoine industriel, technique et scientifique du Groupe est assurée par des procédures de contrôle d'accès systématique aux sites, des systèmes de protection physique, ainsi que par un processus d'évaluation opérationnelle des fournisseurs et par une étape « Sûreté » dans les dossiers de recrutement. La perméabilité entre milieux privé et professionnel découlant des adaptations organisationnelles mises en place pour lutter contre l'épidémie de la covid 19 incite à renforcer les mesures de sensibilisations au bien-fondé des mesures de protection.

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

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

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 développer les talents nécessaires à la conduite et au développement des programmes. La perte de nos compétences métiers représente un risque puisqu'elles constituent notre principale richesse et sont garantes de la qualité attendue par nos clients.

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

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

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

Le risque sanitaire que représente l'épidémie de la covid 19 expose potentiellement nos personnels et pourrait occasionner des impacts sur leur santé et leur disponibilité. Le protocole sanitaire, mis en place en 2020 et actualisé en 2021, a permis de maitriser les risques de contamination au sein de l'entreprise.

Risques liés aux mouvements sociaux

Les tensions sociales risquent d'impacter le bon déroulement de nos productions.

Risques environnementaux

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

Risques de pollution ou de dommages causés à l'environnement

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

Le Groupe n'a jamais été, par décision de justice, condamné pour pollution ni contraint à verser des indemnités en réparation de dommages causés à l'environnement. En 2021, le Groupe n'a pas eu à comptabiliser de passif environnemental.

Les mesures de prévention prises sont décrites au §4.7.

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

Risques liés aux conséquences du changement climatique (cf DPEF)

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

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

Les mesures prises sont décrites au §4.7.

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 §4.5) et de protection des données personnelles ;
- en termes d'environnement et de santé sécurité au travail, cf. DPEF §4.6 ;
- en termes de réglementation douanière, économique, éthique, 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, le Groupe a mis en place un programme de conformité visant à vérifier le strict respect des lois et règlements.

2.3.3. Protection de la propriété intellectuelle

L'innovation est un élément indispensable pour garantir le succès des produits 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. 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 notes 8 « Créances clients et autres créances » et 24.2 « Gestion des risques de crédit et de contrepartie » des comptes consolidés.

Risques de marché

Risques de change

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

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

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

Titres Embraer

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

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

2.5. Assurances

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

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

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

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

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

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

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

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

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 et de la Conformité

La Direction de l'Éthique et de la Conformité, 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 2021 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 de l'Autorité des Normes Comptables ANC 2014-03,
  - les avis et recommandations ultérieurs de l'ANC,
- les normes internationales d'évaluation et de présentation de l'information financière IFRS en vigueur au 31 décembre 2021, telles qu'adoptées par l'Union Européenne et d'application obligatoire pour les exercices ouverts à dater du 1er janvier 2021, 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 2021, 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 2021

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 2022

Pour 2022, 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 de développement durable adoptés par l'ONU en 2015. Les actions menées dans ce cadre contribuent principalement à 8 des 17 objectifs de développement durable (ODD).

Contribution du Groupe Dassault Aviation aux Objectifs de Développement Durable

PAIX, JUSTICE ET INSTITUTIONS EFFICACES

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

MESURES RELATIVES À LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

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

BONNE SANTÉ ET BIEN-ÊTRE

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

ÉGALITÉ ENTRE LES SEXES

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

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 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. Organisation RSE

Après plusieurs années de montée en puissance des enjeux RSE dans l'entreprise, la fin d'année 2021 a été marquée par la volonté de renforcer l'organisation associée avec la nomination d'un Responsable RSE Groupe en charge de la politique de Responsabilité Sociétale d'Entreprise de Dassault Aviation et de ses filiales. L'année 2022 sera consacrée à la mise en place opérationnelle de cette nouvelle organisation.

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

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

Coté clients, elle est au cœur de nos préoccupations, comme en témoignent les classements des enquêtes sur le support client Falcon des magazines AIN et Pro Pilot de ces 3 dernières années. Elle se manifeste également lors des salons de la profession ou des journées clients organisés régulièrement.

Des événements réguliers sont organisés avec nos actionnaires, nos fournisseurs. Par ailleurs, nous participons activement aux organisations professionnelles de la filière tant en France (UIMM, GIFAS, AFEP, AFNOR …) qu'à l'international (OACI, GAMA, EBAA, ASD, IAEG, IAQG …).

Nous maintenons également des relations très fortes avec le monde de l'enseignement et les étudiants des filières aéronautiques que nous recevons fréquemment dans nos établissements.

Cette écoute est tout aussi importante avec nos parties intéressées internes. Elle se traduit lors des CSEC (Comité Social et Économique Central), des CSE (Comité Social et Économique), des CSSCT (Commission Santé, Sécurité et Conditions de Travail), des commissions ou comités thématiques (économique, formation, études emploi - égalité professionnelle, handicap …) ou lors des nombreuses négociations annuelles.

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

4.4. Identification des risques extra-financiers

L'identification des enjeux et des risques extra-financiers (DPEF) est réalisée par un groupe de travail multi-Directions [(1)] à partir d'une analyse de matérialité s'appuyant sur :

- la cartographie des risques principaux société (§2 Facteurs de risques),
- les enjeux RSE identifiés pour les entreprises de la filière aéronautique par le Sustainability Accounting 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 et de la Conformité, Direction Financière, Direction Générale des Achats, Direction Générale de la Qualité Totale, 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	Facteurs de risque (exposition au risque)	Politiques	Indicateur clé de performance 2021	Objectifs de Développement Durable (ODD) concernés
Attractivité, emploi et compétences	§2.2 Risques dans le domaine social (moyenne)	§4.5	% de personnel formé : 70,31%	5 10
Santé, sécurité et conditions de travail	§2.2 Risques dans le domaine social (moyenne)	§4.6	Taux de fréquence des accidents du travail : 7,67 (objectif : 7,50) Taux de gravité des accidents du travail : 0,38 (objectif : 0,33)	3 8
Changement Climatique	§2.2 Risques environnementaux (moyenne)	§4.7.1 §4.7.2 §4.7.4	Consommation d'énergie par source : - Gaz : +4,1% (objectif en 2023 : -5,0%) - Électricité : -8,1% (objectif en 2023 : -5,0%) Émissions de Gaz à Effet de Serre, scopes 1 hors kérosène et 2 : -8,6% (objectif en 2023 : -5,0%)	13 9
Traçabilité et obsolescence des substances dangereuses	§2.3.2 Respect de la conformité (faible)	§4.7.2	Nombre de produits dangereux substitués : 395	3 12
Supply chain : devoir du donneur d'ordre	§2.3.1 Responsabilité sociétale d'entreprise (moyenne)	§4.8.3 §4.8.6	% de nouveaux fournisseurs traités : 100% (objectif annuel : 100%) % fournisseurs à risques potentiels : 1%	8 12
Éthique des affaires	§2.3.1 Responsabilité sociétale d'entreprise (moyenne)	§4.8.7 §4.8.8	Nombre de faits de corruption : Aucun (objectif : 0) Nombre de personnes formées : 198 (868 depuis 2018)	16

4.5. Proposer un modèle social attractif et motivant

Contribution aux ODD

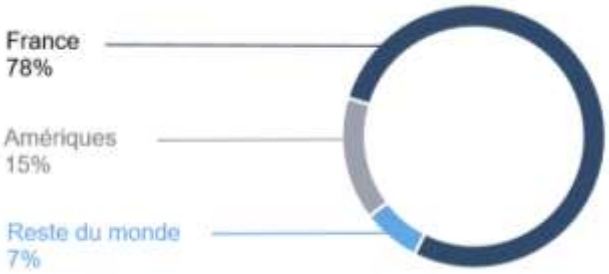
Le développement du Groupe Dassault Aviation repose sur la qualité et l'implication des femmes et des hommes qui le composent. Ils sont sa principale richesse. Ce principe est inscrit dans la Charte d'Éthique.

Évolution des effectifs inscrits	**Effectifs au 31/12/2021**	**Effectifs au 31/12/2020**
Dassault Aviation Société Mère	**8 815**	8 681
Dassault Falcon Jet	**1 846**	2 052
Dassault Falcon Service	**570**	589
Sogitec	**250**	243
TAG Maintenance Services / DABS	**455**	458
ExecuJet	**435**	418
Total	**12 371**	12 441

Évolution des effectifs actifs	**Effectifs au 31/12/2021**	**Effectifs au 31/12/2020**
Dassault Aviation Société Mère	**8 481**	8 372
Dassault Falcon Jet	**1 831**	2 048
Dassault Falcon Service	**519**	546
Sogitec	**242**	237
TAG Maintenance Services / DABS	**441**	443
ExecuJet	**405**	418
Total	**11 919**	12 064

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

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



4.5.1. Attirer et fidéliser les talents

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

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

Dans ce cadre, les sociétés du Groupe :

- accompagnent les étudiants pendant leurs études par le biais de stages, de contrats d'alternance et de Volontariat International en Entreprise. Les sociétés du Groupe ont ainsi accueilli 272 stagiaires et comptent près de 276 alternants, pour répondre à notre volonté d'accompagner la formation des jeunes à nos métiers et de favoriser leur entrée dans la vie professionnelle,
- participent aux réflexions pour l'adaptation des cursus aux besoins, à moyen ou long terme, de l'industrie aéronautique. Ces réflexions sont menées au sein d'organisations professionnelles, comme le GIFAS, et avec les organismes et les établissements d'enseignement (écoles d'ingénieurs, universités, lycées professionnels),
- encouragent leur personnel à participer à des enseignements métiers ou multidisciplinaires, à des jurys d'examen et à encadrer des projets techniques,
- mettent à disposition des établissements d'enseignement, plusieurs fois par an, leurs recruteurs pour 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…). Des actions ciblées à destination des profils techniques féminins ont été menées afin de favoriser la mixité.

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.

Créée en 2018 pour développer en Inde de nouvelles filières de formation au profit de l'industrie aéronautique indienne, la « Dassault Skill Academy » a conçu et fait valider par le gouvernement indien une formation en deux ans équivalente au Baccalauréat professionnel aéronautique français. Cette académie fonctionne depuis 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 mettent en relation des écoles indiennes d'ingénieurs avec des écoles partenaires françaises. Ainsi :

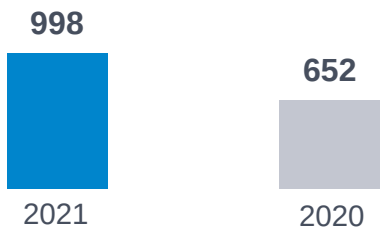
- le College of Engineering de Pune a été associé à l'ISAE-ENSMA de Poitiers et l'ESTIA de Bidart pour développer des compétences en conception aéronautique intégrée,
- l'école d'ingénieurs DIAT de Pune a été associée à l'ISAE-SUPAERO de Toulouse pour développer des compétences en systèmes aéronautiques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

Ces actions ont ainsi permis à Dassault Aviation, selon le baromètre EPOKA 2021, de se positionner à la troisième place des entreprises préférées dans le secteur de l'Industrie (hors univers automobile et domaine pharmaceutique) selon les élèves et jeunes actifs issus des grandes Écoles. Dassault Aviation s'est également placée au 6ème rang du classement Universum, au sein du panel des 130 employeurs les plus attractifs évalués par les étudiants-ingénieurs confirmant ainsi la position de notre Groupe, depuis une décennie, au sein du Top 10 des entreprises plébiscitées par les élèves des grandes écoles d'ingénierie.

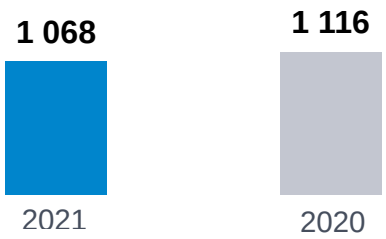
Dans un contexte 2021 difficile, le Groupe a poursuivi ses recrutements en recherchant la meilleure adéquation possible entre charges, effectifs et besoin de compétences.

Cette politique a contribué au recrutement de 998 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. Elles permettent de préparer l'avenir et de faciliter la transmission des compétences entre générations.

Départs Groupe



À noter que parmi ces départs, le Groupe constate un taux de démission d'environ 2,7% de l'effectif.

4.5.2. Développement et transmission des compétences

Le développement individuel de chaque collaborateur est une condition essentielle du succès collectif.
Avec plus de 70% des personnels formés en 2021, 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 qui s'est poursuivi.

Formation professionnelle

Dans le contexte de crise sanitaire qui a perduré en 2021, les sociétés du Groupe ont alterné formations à distance et formations en présentiel avec la volonté de maintenir et d'enrichir les compétences des collaborateurs. Les actions ont été menées en tenant compte des besoins opérationnels des Sociétés du Groupe, des évolutions des métiers et technologies, ainsi que des souhaits individuels.

La formation professionnelle représente 259 339 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, en lien direct avec le poste occupé par le collaborateur, s'inscrit dans la perspective d'une évolution de carrière. 313 salariés ont bénéficié de ce dispositif sur les dix dernières années.

Conservatoire des métiers

Dassault Aviation a poursuivi la transformation de son conservatoire des métiers, initiée en 2017. En complément de la conception et de la mise en œuvre de modules techniques, le conservatoire propose des cursus de formations métiers (formations d'ajusteurs, parcours préparateurs…). 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. L'année 2021 a été l'occasion de célébrer les 30 ans du conservatoire et de saluer l'engagement des collaborateurs fortement investis dans la pérennisation, l'enrichissement et la transmission de notre patrimoine technique.

Renforcement du management

Le renforcement du management est une priorité pour le Groupe Dassault Aviation qui accompagne le développement de ses managers tout au long de leur carrière. Ainsi, l'Institut Dassault a poursuivi l'évolution et le déploiement de parcours de formation ouverts aux filiales françaises. En 2021, 243 collaborateurs du Groupe ont ainsi été formés.

En complément, dans une volonté de perfectionnement des pratiques managériales, Sogitec a formé plus de 45% de ses managers et collaborateurs en position d'exercer des fonctions hiérarchiques.

Par ailleurs, près d'une dizaine de managers de Dassault Falcon Jet, inscrits au programme de développement des managers « Certified Professional in Management (CPM) » de l'American Management Association (AMA) ont obtenu un titre d'excellence en gestion.

Enfin, TAG Maintenance Services poursuit son programme d'évaluation de la performance destiné à améliorer l'écoute et le dialogue entre le collaborateur et son manager.

4.5.3. Promouvoir la diversité et l'égalité des chances

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

Cette volonté se traduit par le respect des règlementations nationales et la signature d'accords d'entreprise dans les domaines de :

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

Égalité professionnelle entre les femmes et les hommes

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

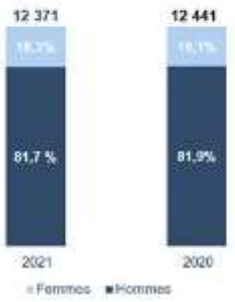
Le Groupe est confronté à une proportion plus réduite de femmes dans les formations techniques et industrielles. La valorisation des carrières scientifiques et techniques auprès des femmes constitue donc un enjeu important.

De nombreuses actions sont menées notamment en partenariat avec l'association « Elles bougent » pour susciter des vocations chez les collégiennes et les lycéennes.

Le Groupe met en œuvre une politique volontariste qui a permis le recrutement de plus de 23,4 % de femmes sur l'ensemble des recrutements en 2021.

Les femmes représentent 18,3 % du personnel du Groupe, en légère augmentation par rapport à 2020.

Répartition des effectifs du Groupe par sexe



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

Le Groupe est également attentif à l'égalité de traitement entre les femmes et les hommes dans les politiques salariales et promotionnelles. L'index égalité femmes-hommes commun à Dassault Aviation et Dassault Falcon Service est de 87 points sur 100 (diffusé en mars 2021 pour l'exercice 2020), bien au-dessus du seuil réglementaire fixé à 75 points.

Les sociétés françaises du Groupe disposent toutes d'un accord sur l'égalité professionnelle et salariale des femmes et des hommes. Dassault Aviation a mis en œuvre en 2021 son accord signé le 22 décembre 2020 avec comme priorité l'accompagnement des parcours professionnels des femmes pour leur permettre d'accéder à des postes à responsabilités.

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

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

Des actions de communication régulières sont menées notamment auprès du monde de l'éducation, des structures locales en faveur de l'emploi des personnels handicapés et des Entreprises Adaptées (EA). 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. Le Groupe s'appuie sur un travail collaboratif entre membres de la fonction Ressources Humaines, médecins des services de santé au travail, équipes HSE et ergonomes du travail pour mettre en œuvre les actions et aménagements nécessaires au maintien dans l'emploi de salariés en situation de handicap. Un budget annuel dédié de quatre cent mille euros est prévu par la société mère sur la période 2021-2023.

Le Groupe est également attentif à ce que les salariés en situation de handicap bénéficient en application du principe de non-discrimination des mêmes possibilités d'évolutions salariales et promotionnelles.

Fin 2021, le Groupe Dassault Aviation employait 510 travailleurs handicapés, contre 492 en 2020.

Carrière des représentants du personnel

Dassault Aviation et Dassault Falcon Service mettent 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.

4.5.4. Proposer des rémunérations et avantages sociaux attractifs

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

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

La rémunération moyenne annuelle 2021 des salariés du Groupe est de 58 849 €.

Pour Dassault Aviation, le salaire annuel brut minimal est de 27 120 € en 2022 soit 1,4 fois le Salaire Minimum de Croissance (SMIC). Le salaire annuel brut moyen d'un salarié non cadre de Dassault Aviation est de 35 580 € en 2021 c'est à dire 1,9 fois le SMIC.

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 63 783 €. Pour Dassault Aviation, les plus bas salaires s'élèvent à 31 129 €, y compris la participation et l'intéressement de 2021 au titre de 2020 ou 33 334 € en prenant la participation et l'intéressement en moyenne sur les 5 dernières années.

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

Le Groupe propose à tous ses collaborateurs une couverture médicale.

Les Sociétés françaises du Groupe ont versé 27 M€ (soit plus de 5% de la masse salariale) aux comités sociaux et économiques d'établissements, permettant aux salariés de bénéficier de nombreuses activités sociales, sportives et culturelles à des prix très avantageux.

4.5.5. Un dialogue social constructif

Le Groupe applique 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 2021, 17 accords et avenants ont été conclus. Ils ont notamment porté sur des thématiques telles que le temps de travail, les salaires, la qualité de vie au travail, le télétravail, le compte épargne temps et l'activité partielle de longue durée.

Pour Dassault Aviation, dans un contexte de forte inflation en fin d'année 2021, la négociation et le déploiement de la politique salariale ont eu des conséquences sur le climat social dans les établissements.

Des échanges constructifs et réguliers avec les partenaires sociaux permettent de faire face à la crise sanitaire en adaptant les mesures en fonction des évolutions des dispositifs nationaux de lutte et de prévention contre la covid 19. Les représentants du personnel accompagnent également le Groupe dans le déploiement des mesures sanitaires au sein de tous les sites.

Ce dialogue social au sein du Groupe contribue à maintenir un climat propice au bon fonctionnement des Sociétés. Il s'exprime également à travers un ensemble de commissions paritaires au cours desquelles sont évoqués de manière thématique les projets d'organisation des Sociétés du Groupe, les questions d'emploi et d'égalité professionnelle, les sujets relatifs à l'hygiène, la sécurité et les conditions de travail… Cet agenda social rythme les relations sociales et permet aux Représentants du Personnel d'avoir une connaissance des enjeux du Groupe.

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

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

Contribution aux ODD

4.6.1. Amener l'entreprise à une culture prévention performante

Le développement d'une culture sécurité est nécessaire pour atteindre le meilleur niveau de performance. En 2021, 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.

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

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

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

Les actions de diminution de l'exposition au risque chimique se poursuivent. En 2021, des projets de nouvelles cabines de peinture ont notamment été menés.

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

À l'échelle du Groupe, le nombre de jours d'absence s'élève à 97 186 jours en 2021 contre 154 941 en 2020, toutes causes confondues, hors maternité et congés parentaux. Cette baisse s'explique par un impact de la crise sanitaire moins important qu'en 2020.

Le nombre d'accidents du travail avec arrêt est de 150 en 2021. Le nombre de journées perdues correspondant s'élève à 7 516 jours.

Le taux de fréquence [(1)] (TF) Groupe est en hausse en 2021, passant de 6,24 à 7,67.

[(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.

Le taux de gravité [(2)] (TG) augmente de 0,33 à 0,38.

[(2)] le taux de gravité représente le nombre de journées perdues pour 1 000 heures travaillées

En 2021, 20 maladies professionnelles ont été identifiées par les différentes autorités compétentes, contre 15 en 2020. Il s'agit principalement de troubles musculo-squelettiques.

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

Ergonomie et conditions de travail

Afin de diffuser la culture ergonomie et d'ancrer la prise en compte de l'ergonomie dans les programmes et nouveaux projets, des formations ont été organisées et animées permettant de renforcer le réseau des correspondants ergonomie des établissements Dassault Aviation : 35 nouveaux correspondants ergonomie ont été formés en 2021, portant ainsi à 76 le nombre correspondants ergonomie pour l'ensemble des sites.

La prise en compte de l'ergonomie dans la phase d'industrialisation est accentuée avec la création d'un module de formation spécifique « ergonomie » au sein du conservatoire : parcours métier préparateur et outilleur : 34 préparateurs et outilleurs ont été formés.

Le réseau des formateurs de la prévention des risques liés aux activités physiques et gestes et postures a également été renforcé, la société disposant maintenant de 15 formateurs.

La transformation des postes de travail s'est poursuivie en 2021 en ciblant :

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

Les aspects ergonomiques ont également été pris en compte avec la mise en place du télétravail. 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 / main /dos) et système automatisé d'évaluation des contraintes posturales.

Prévention des Risques Psychosociaux

Avec la crise sanitaire, l'attention sur les risques psychosociaux (« RPS ») a été renforcée. La Société mère a déployé en 2021 une démarche d'évaluation des RPS collectifs au poste de travail afin de pouvoir mesurer le risque et prendre les mesures correctives nécessaires.

Qualité de vie au travail

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

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

Depuis 2021, Dassault Aviation expérimente un dispositif de conciergeries d'entreprise numériques et physiques. Il s'agit de proposer aux salariés des services de proximité accessibles rapidement et de nature à faciliter leur organisation personnelle.

Les horaires de travail sont également un vecteur de qualité de vie au travail. Les aménagements individualisés des horaires permettent une souplesse d'organisation et notamment une meilleure gestion des horaires de prise de poste au regard des contraintes personnelles des salariés des entités françaises du Groupe.

Depuis le début de la crise sanitaire, les Sociétés du Groupe ont déployé un dispositif de travail à distance, bien au-delà des pratiques habituelles de télétravail. En 2021, fortes de cette expérience, les Sociétés françaises du Groupe ont conclu des accords d'entreprise conciliant au mieux performance individuelle et performance collective tout en préservant le lien social.

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.

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),
- la vaccination anti covid : campagnes de vaccination sur site ou via des partenaires extérieurs,
- 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

2021 a été marquée par la poursuite de la crise sanitaire mondiale de la covid 19. Le Groupe a continué à faire preuve d'agilité et de réactivité tant dans le tertiaire que dans son organisation industrielle.

Pour y répondre, plusieurs cellules de crise ont été maintenues 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.

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

Ces 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.

Les services de santé autonomes effectuent le suivi des salariés positifs à la covid 19 et le « contact tracing ». Les services de santé au travail ont également assuré des campagnes de vaccination contre la covid 19 pour les salariés.

Le protocole sanitaire Société sera maintenu et réactualisé autant que de besoin et tant que durera la pandémie.

4.7. Améliorer la performance environnementale de nos activités et produits

Contribution aux ODD

La politique RSE de Dassault Aviation place l'environnement au cœur des préoccupations du Groupe, 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 « 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 engagée 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, ce qui représente 85,9% de l'effectif global Société.

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

Au cours des quarante dernières années, les progrès technologiques en matière d'efficacité des moteurs, d'aérodynamique et de réduction de masse ont permis de diminuer la consommation de carburant, les émissions de 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 implication en amont de la COP 26 par la signature d'un engagement « The Sustainability of Aviation – Update » avec 6 autres acteurs majeurs de l'aéronautique (Airbus, Boeing, GE Aviation, Pratt & Whitney, Rolls Royce et Safran), prenant acte de l'objectif partagé d'atteindre le « zéro émission nette » carbone en 2050.

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

Ces études montrent que l'utilisation de l'aéronef représente plus de 95% des émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie (base d'exploitation de 40 ans). L'analyse de cycle de vie montre que la phase de production du kérosène contribue de façon non négligeable à ces émissions. Ces analyses ont permis d'orienter les travaux de Dassault aviation vers la sobriété énergétique en phase d'opération et la promotion de l'usage des Carburants d'Aviation Durable (CAD ou SAF en anglais).

Pour autant les autres aspects environnementaux ne sont pas négligés et des plans d'actions couvrent notamment les phases industrielles.

En ce qui concerne la phase de vie des aéronefs, les produits vendus par Dassault Aviation ont une durée de vie de plus de 40 ans, sont réparables tout au long de leur exploitation et offrent un important potentiel de recyclabilité en fin de vie du fait de la part importante d'équipements réutilisables, d'aluminium et autres métaux.

Innovation technologique avion

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

Ces études concernent :

- l'allègement des structures primaires par de nouveaux matériaux et procédés (nouveaux alliages métalliques, composites),
- l'allègement de certains équipements et éléments de complétion (fabrication additive métallique, thermoplastique),
- la consolidation des principes de conception et de fabrication de surfaces à laminarité augmentée et des performances atteignables grâce à la réduction de traînée ainsi obtenue,
- le recours à des Carburants d'Aviation Durables dont il faut assurer la compatibilité avec les systèmes carburants et les moteurs à des taux élevés dans le mélange avec du kérosène classique, et pour arriver à moyen terme à 100% SAF en opération,
- l'exploration encore très amont de la possibilité de propulser les futurs avions d'affaires avec de l'hydrogène,
- la préparation et la gestion de mission optimisée pour réduire la consommation de carburant et l'optimisation des trajectoires de décollage et d'atterrissage pour réduire le bruit externe,
- la recherche de concept et de technologies de réduction de bruit à la source qui ne doivent pas se traduire par une augmentation de la masse et/ou de la trainée aérodynamique des avions.

Méthodes et processus

Le Groupe Dassault Aviation continue à consacrer un effort significatif pour accroître l'efficacité et réduire l'empreinte environnementale des méthodes de conception, des procédés de production et des services de maintenance, en profitant des leviers offerts par les méthodes numériques :

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

Optimisation de l'avion en opérations

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

Les modèles Falcon sont compatibles avec les Carburants d'Aviation Durables, jusqu'à un taux de 50% actuellement certifié. Dassault Aviation travaille avec les motoristes de ses avions en développement afin de valider la faisabilité du 100% SAF. Le même objectif est partagé par le projet VOLCAN, dans lequel Dassault Aviation s'investit en partenariat avec Airbus, l'ONERA, Safran et le ministère des transports français.

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

Les circuits d'approvisionnement commencent à se structurer et Dassault Aviation s'investit pour en promouvoir l'usage pour ses activités propres, ainsi qu'auprès de ses clients, en étroite relation avec les associations GAMA, NBAA et EBAA notamment. À titre d'exemple, la disponibilité d'un carburant contenant 30% de SAF sur l'aéroport du Bourget a permis l'avitaillement du Falcon 6X pour la réalisation de la mission 0 dans le cadre du développement du programme. Cette disponibilité a également ouvert la possibilité d'utilisation de SAF pour les vols à destination des salons aéronautiques, tel que le salon de Dubaï en novembre 2021.

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

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

À l'issue de la période 2018-2020 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 ont été fixés à l'issue de l'analyse des performances obtenues en tenant compte des hypothèses de reprise progressive de l'activité du secteur aéronautique. L'année 2020, perturbée par la crise de la covid 19, n'étant pas représentative des activités de la société, l'année de référence 2019 a été retenue comme base du plan triennal 2021-2023.

En 2021, les consommations de ressources et la production de déchets ont été directement impactées par la poursuite de la crise sanitaire. Cet impact est moins marqué qu'en 2020 suite à la reprise progressive de l'activité.

Thèmes		Objectifs 2023 (Réf. 2019)	Performance Groupe 2021	2020	Variation depuis 2019 à isopérimètre*
Optimiser les consommations de ressources	Électricité (GJ)	**-5%**	**502 710**	485 616	-8,1%
	Gaz (GJ)	**-5%**	**376 686**	302 681	4,1%
	Électricité renouvelable (GJ)	**NA**	**Non disponible****	**Non disponible****	NA
	Fioul domestique (GJ)	**stabilité**	**4 392**	5 571	-58,6%
	TOTAL	**-5%**	**883 789**	793 868	-3,7%
	Kérosène (GJ)	**NA**	**581 922**	502 001	NA
	Eau (m3)	**stabilité**	**217 680**	199 737	-14,8%
Minimiser l'utilisation de produits chimiques dangereux	Produits dangereux supprimés ou substitués	**NA**	***395 (depuis 2013)***	385 *(depuis 2013)*	39
Réduire la production de déchets ainsi que les rejets dans l'eau et l'air	COV (T)	**stabilité**	**106**	101	-28,8%
	Déchets non dangereux (T)	**stabilité**	**5 528**	4 323	-25,3%
	Déchets dangereux (T)	**stabilité**	**1 462**	1 514	-43,5%
	Déchets totaux (T)	**stabilité**	**6 990**	5 837	-30,1%

**Les filiales TMS et Execujet ne sont consolidées que depuis 2020, pas de donnée de référence en 2019.*
***Installation en 2021, donnée consolidée en 2022.*

Consommation d'énergie

Le système de management de l'énergie est couplé au système de management environnemental certifié ISO 14001, et le choix a été fait de ne pas viser la certification ISO 50001. Pour autant, les principes de cette certification sont connus et en cours de déploiement dans les établissements du Groupe.

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

La consommation électrique marque une forte baisse, conséquence de la crise et des efforts de sobriété énergétique réalisés par toutes les entités du Groupe, notamment les travaux de renouvellement de groupes de climatisation, l'installation de LED et d'optimisation du pilotage des consommations.

La consommation de gaz ne suit pas la même tendance, l'effet bénéfique des actions d'amélioration ayant été annulé par l'aération régulière des locaux en application des différents protocoles sanitaires.

La substitution du fioul en tant qu'énergie de chauffage se poursuit dans les filiales historiques du Groupe conduisant à une baisse des consommations de 58% à isopérimètre comparé à 2019.

Dans le cadre du plan de transformation « Piloter Notre Avenir », la performance énergétique et environnementale est systématiquement recherchée dans un souci d'équilibre économique. Les nouveaux bâtiments conçus jusqu'en 2021 s'inscrivaient dans un objectif au-delà des exigences de la réglementation thermique française applicable (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'amélioration, notamment issues des résultats des audits énergétiques réalisés dans les établissements de Dassault Aviation fin 2019.

Les consommations de kérosène sont quant à elles en hausse, conséquence directe du nombre de livraisons d'aéronefs en 2021, ainsi que de la montée en puissance du programme d'essai du Falcon 6X.

Consommation d'eau

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

L'eau provient en majorité des réseaux publics d'alimentation, et de pompages en nappe dans une moindre mesure (8,2% en 2021). L'essentiel de l'eau est utilisé pour des usages non industriels.

Les consommations observées en 2021 montrent à isopérimètre une baisse de près de 15% 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 avec une baisse de consommation de 30% 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, 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, 395 produits dangereux ont été supprimés, remplacés ou sont 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 28,8% comparée à 2019 est principalement due à une activité moins importante liée à la crise sanitaire.

Lutte contre le gaspillage et la précarité alimentaire

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

Déchets

2021 est marquée par une baisse de 30,1% du tonnage de déchets totaux par rapport à 2019, essentiellement due à la baisse d'activité pendant la crise sanitaire.

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

Développement de l'économie circulaire

Thèmes		**Objectifs 2023** (Réf. 2019)	**Performance Groupe**		
			2021	2020	Variation depuis 2019 à isopérimètre*
Développer l'économie circulaire notamment par la valorisation des déchets	% valorisation déchets totaux	**80,0**	**80,0**	78,0	+5,9
	% valorisation déchets non dangereux	**90,0**	**83,4**	82,9	+0,9

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

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.

L'intégration croissante des matériaux composites dans les aéronefs permet un gain de masse significatif, synonyme de diminution des émissions de CO_2 en phase d'opération. Aujourd'hui les déchets générés par ces nouvelles activités sont peu recyclables. En cohérence avec sa politique RSE, Dassault Aviation souhaite favoriser le développement de filières de valorisation de ces matériaux, et participe pour cela depuis 2021 à un groupe de travail de la profession.

Par ailleurs des essais sont également en cours avec un industriel spécialisé dans le recyclage des composites.

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

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

Avec un taux de valorisation des déchets non dangereux de 96,3% sur ses sites en France, le Groupe Dassault Aviation ambitionne d'atteindre les 100%.

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

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

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

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

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

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

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.

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

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

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

Dans le but d'inscrire ces objectifs dans une trajectoire à l'horizon 2050, Dassault Aviation a engagé des travaux en 2021 avec une entreprise experte du domaine. L'objectif est de préciser les scénarios climatiques accessibles et les plans d'action associés.

Thèmes		Objectifs 2023 (Réf. 2019)	Performance Groupe		
			2021 *(TCO2e)*	2020 *(TCO2e)*	Variation depuis 2019 à isopérimètre*
Maîtriser les émissions de GES	Scope 1 Hors kérosène	**-5%**	**21 906**	18 401	1,5%
	Scope 1 Kérosène	**NA**	**39 382**	33 973	NA
	Scope 2	**-5%**	**25 098**	25 747	-15,8%

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

Émissions scopes 1 et 2

Les gaz à effet de serre pris en compte sont ceux visés par le protocole de Kyoto et leurs émissions sont ramenées en Tonne de CO_2 équivalent.

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

Les émissions du scope 1 sont en légère hausse sur l'année, de 1,5% à isopérimètre, du fait de la hausse de consommation de gaz causée par l'aération régulière des locaux en application des différents protocoles sanitaires. Le remplacement d'une chaudière au fioul et l'utilisation moins importante des véhicules de service et de fonction ont minimisé cette hausse.

Dans le cadre de la modification de la politique d'acquisition Société Mère en 2019, le parc des véhicules de fonction historiquement composé de véhicules diesel continue à évoluer vers des motorisations hybrides, électriques ou essence. À fin d'année 2021, les véhicules essence représentent 65% du parc. Des études sont en cours pour accélérer le renouvellement du parc vers des véhicules à faible émission en anticipation de la Loi sur l'Orientation des Mobilités pour les établissements français de Dassault Aviation.

Le parc de véhicules de service est quant à lui constitué à 38% de véhicules électriques à fin 2021, le renouvellement en électrique étant réalisé dès lors que la fonction du véhicule le permet.

Les émissions du scope 2 liées à la consommation électrique sont en forte baisse en 2021. Le remplacement d'équipements énergivores (éclairages, moteurs et compresseurs par exemple) s'est poursuivi, favorisé par l'utilisation des Certificats d'Économie d'Énergie aussi bien en construction neuve qu'en rénovation ou maintenance. Un important projet de Gestion Technique des Énergies a été initié en 2021, avec pour objectif une standardisation du fonctionnement sur tous les établissements de la Société mère en 2022. Cette gestion améliorée devrait entrainer une baisse significative des consommations d'énergie et des émissions de GES associées.

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

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, avec en 2021 le dépôt du plan de surveillance auprès de l'autorité aérienne du Royaume-Uni dans le cadre du UK-ETS.

Émissions indirectes scope 3

Dassault Aviation a engagé en 2021 des études pour définir une stratégie bas carbone Groupe, quantifier autant que possible les émissions de chacun des postes du scope 3, et proposer des objectifs sur les principaux jalons de la trajectoire associée.

Achats de produits et services

Une quantification de ce poste appuyée sur la méthodologie développée par l'IAEG (International Aerospace Environmental Group) est en cours dans le cadre du plan bas carbone lancé en 2021.

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

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

Transport de marchandises amont et aval

En 2021, les échanges avec les prestataires de transport de marchandises se sont poursuivis afin d'améliorer la couverture et la fiabilité des données d'émission de carbone dans tous les secteurs (routier, aérien, maritime et ferroviaire).

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

Déplacements professionnels

L'année 2021, toujours marquée par la covid 19 et les contraintes de déplacement associées, a conduit à repenser les méthodes de travail et à renforcer le télétravail, les outils collaboratifs et la visioconférence. Ces mesures ont contribué à réduire les émissions carbone de près de 12 000 tonnes de CO_2 au niveau Groupe par rapport à 2019.

La politique voyage de la Société Mère privilégie l'utilisation de compagnies aériennes pratiquant une politique de compensation carbone. Dans ce cadre, les vols domestiques effectués en 2021 représentent 865 tonnes de CO_2, dont 98,9% ont été compensées.

Les contrats des loueurs de véhicules pour les déplacements professionnels négociés en 2021 privilégient la mise à disposition de véhicules électriques lorsque la situation le permet.

Utilisation des produits Falcon vendus

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

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

Impacts 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* qui sont majoritairement Européennes et Nord-Américaines. Le seul établissement du Groupe situé à Little Rock Arkansas, exposé au risque de tornades a mis en place un plan de continuité d'activité.

Les actions menées pour réduire l'empreinte environnementale des produits et activités du Groupe contribuent à la maîtrise des risques de transition liés au changement climatique mentionnés dans le chapitre 2 « Facteurs de risques », notamment les risques liés au marché.

Activités éligibles au titre de la taxonomie

Dans le cadre de la réglementation européenne taxonomie environnementale (Règlement UE 2020-852 et acte délégué Climat), et en l'absence du volet aéronautique de la taxonomie attendu pour 2022, le Groupe Dassault Aviation a mené une étude de ses activités sur l'ensemble des domaines sectoriels définis dans les annexes 1 et 2 de l'acte délégué relatif au volet climatique de la taxonomie.

À partir de la sélection des macro-secteurs pertinents (industrie, énergie, transport, bâtiment, information/communication, activités scientifiques), l'ensemble des investissements et des dépenses courantes a été évalué permettant d'identifier les activités éligibles les plus significatives pour le Groupe.

Seul l'objectif environnemental d'atténuation du changement climatique a été retenu en 2021, les activités éligibles identifiées concernant très majoritairement ce dernier.

Domaine	Activités éligibles	Activité taxonomie
Industrie	Autres technologies de fabrication à faible intensité de carbone	3.6
Énergie	Production d'électricité au moyen de la technologie solaire photovoltaïque	4.1
Transport	Transport par motos, voitures particulières et véhicules utilitaires légers	6.5
Bâtiment	Rénovation de bâtiments existants	7.2
	Installation, maintenance et réparation d'équipements favorisant l'efficacité énergétique	7.3
	Installation, maintenance et réparation de stations de recharge pour véhicules électriques à l'intérieur de bâtiments (et dans des parcs de stationnement annexés à des bâtiments)	7.4
	Installation, maintenance et réparation d'instruments et de dispositifs de mesure, de régulation et de contrôle de la performance énergétique des bâtiments	7.5
Information, communication	Traitement de données, hébergement et activités connexes	8.1
Activités scientifiques	Recherche, développement et innovation proches du marché	9.1

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

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

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

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

- le dénominateur est directement issu des comptes consolidés IFRS du Groupe (après élimination des transactions intra-groupe). Le périmètre couvert correspond à la totalité du périmètre des comptes consolidés, les entreprises associées et coentreprises comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence étant exclues. Le dénominateur comprend les coûts directs non-inscrits à l'actif qui concernent la recherche développement, la rénovation des bâtiments, les contrats de location à court terme (i.e. inférieur à 6 mois), l'entretien et la réparation, et toute autre dépense directe, liée à l'entretien courant d'actifs corporels nécessaire pour que ces actifs continuent de bien fonctionner,
- le numérateur comprend la partie de ces dépenses d'exploitation liées aux activités identifiées éligibles.

S'agissant du chiffre d'affaires :

l'acte délégué aéronautique n'ayant pas été publié, aucun chiffre d'affaires n'a été considéré comme éligible.

Pour cette première itération taxonomie, un reporting simplifié a été retenu comme le permet la réglementation.

L'ensemble des activités éligibles représente 19% des CapEx, et 9% des OpEx de l'année.

Le pourcentage élevé de CapEx 2021 est une conséquence des travaux d'infrastructure liés au plan de transformation de la Société.

4.7.5. Biodiversité

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

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

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

4.8. S'inscrire dans une démarche responsable

Contribution aux ODD

4.8.1. Politique de durabilité

La durée de service des avions (jusqu'à 40 ans) nécessite d'anticiper, dès leur conception, l'ensemble des contraintes liées à leur cycle de vie. Pour y parvenir, Dassault Aviation innove, soutenu par des processus industriels numériques 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.

4.8.2. 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.

Le SMS est en cours de déploiement sur l'ensemble des sociétés du Groupe et déjà en place pour les sites Dassault Aviation en France.

4.8.3. Renforcer notre approche d'achats responsables

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 ». Dassault Aviation s'investit activement dans le suivi des actions mises en œuvre dans le cadre de cette Charte.
- a mis en place des mesures d'accompagnement pour limiter, autant que possible, les conséquences de la crise sur ses fournisseurs en portant une attention particulière aux délais de paiement, notamment en ce qui concerne les PME/ETI.
- poursuit son 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

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 2021.

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.

Pour un meilleur pilotage de la *supply chain*, la Direction Générale des Achats est organisée en deux pôles : la Direction des Achats Stratégiques et la Direction des Achats Opérationnels.

Le comité *supply chain*, constitué des plus hautes instances de la Société (directeurs généraux des Achats, de la Qualité Totale et des Opérations Industrielles), définit la stratégie dans ce domaine.

Volume des achats

En 2021, les engagements de commandes du Groupe Dassault Aviation sont de l'ordre de 3 milliards d'euros.

Le pourcentage d'achats en France est de près de 70%.

4.8.4. Rayonnement territorial

Le Groupe Dassault Aviation a une implantation territoriale française et internationale significative :

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

Les filiales de maintenance Falcon possèdent également quelques détachements techniques internationaux qui ne sont pas mentionnés dans les implantations, leur taille ne le justifiant pas.

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

Dassault Aviation est certifié Opérateur Économique Agréé.

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

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

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

4.8.5. Insertion, culture et humanitaire

Au travers de conventions de mécénat et d'actions caritatives, le Groupe Dassault Aviation a soutenu en 2021 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), Aviation sans Frontières, la Fondation Foch, l'Association Solidarité Défense, la Fondation Armée de l'Air et de l'Espace, la Fondation Œuvres Sociales de l'Air, le Musée de l'Air et de l'Espace, le Musée de la Marine.

4.8.6. 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.

Un dispositif d'évaluation des risques au niveau du Groupe (cf. § 3.3 Procédures de gestion des risques) permet d'identifier les principaux risques Société et de gérer leurs conséquences potentielles pour la Société et ses parties prenantes.

En complément de ce dispositif, un plan de vigilance a été défini en 2017 sur l'ensemble du Groupe pour gérer les risques d'atteintes graves dans les domaines environnement, santé sécurité au travail, droits humains et libertés fondamentales pour couvrir les fournisseurs avec lesquels une relation commerciale établie est entretenue.

Dispositif général

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, 192 sous-traitants de production ont été évalués, permettant ainsi d'identifier les sous-traitants à risque avec notamment un point de vigilance sur la gestion des produits chimiques. Parmi ceux-ci, 32 ont fait l'objet d'un audit de surveillance avec sensibilisation depuis 2015.

Dispositif complémentaire spécifique à la loi Devoir de Vigilance

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.

Ce plan de vigilance s'appuie sur l'organisation du Groupe.

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.

  En 2021, Dassault Aviation a remis à jour ce questionnaire en cohérence avec les dernières versions de l'IAEG pour la partie Environnement et du GIFAS pour celle relative à la Santé et Sécurité au travail. Celui-ci intègre désormais une thématique sur le Management des produits chimiques.

- 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 : Dassault Falcon Service, SOGITEC et Dassault Falcon Jet.

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

Dassault Aviation a pour objectif d'évaluer au titre du Devoir de Vigilance l'ensemble des fournisseurs en cours d'agrément, des fournisseurs nouvellement référencés, ou faisant l'objet d'une action de suivi. À ce titre, depuis 2018, les fournisseurs de Dassault Reliance Aerospace Limited sont intégrés à ce dispositif.

Thèmes		Performance Groupe		
		Objectif	**2021**	2020
Anticiper les risques fournisseurs, notamment pour les activités sous-traitées	Nombre de fournisseurs traités	**Tous fournisseurs en cours d'agrément ou de suivi**	**594 (100%)**	719 (100%)
	% de fournisseurs présentant une localisation ou une activité à risques	**-**	**22%**	16%
	% d'avancement des évaluations de sous-traitants de production à risque	**100%**	**93,2%**	91%
	% de fournisseurs à avis défavorable	**-**	**1%**	0,7%
Anticiper les risques fournisseurs des filiales	Nombre de fournisseurs traités par les filiales	**-**	**1 782**	**418**

Depuis la mise en place du dispositif en 2018, le Groupe n'a détecté aucun fournisseur à risque fort immédiat. Néanmoins, sur ces évaluations, quelques 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. À ce titre, un audit a été mené en 2021 par la Direction de l'Audit Interne et des Risques de Dassault Aviation sur la conformité de la Société à la Loi n°2017-399 du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance.

Minerais de zones de conflit (étain, tungstène, tantale et or)

Dassault Aviation n'approvisionne pas directement ces minerais. La Société est cependant vigilante sur les sources d'approvisionnement de ses fournisseurs d'équipement qui sont susceptibles d'être soumis aux réglementations relatives à l'approvisionnement des minerais en provenance de zones de conflit.

Afin d'assurer la transmission des informations vers ses clients, Dassault Aviation a mis en place une organisation pour collecter les déclarations de sa chaine d'approvisionnement et a intégré cette thématique dans sa nouvelle version du questionnaire d'évaluation des fournisseurs afin recueillir l'information sur la provenance de ces minerais.

4.8.7. Le respect des Droits humains

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

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 de Dassault Aviation ; elle est diffusée systématiquement aux nouveaux embauchés.

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

- la non-discrimination aux motifs des origines, des mœurs, du sexe, de l'orientation sexuelle, des handicaps, des opinions politiques ou religieuses, de l'appartenance syndicale,
- le respect de l'individu et de sa vie privée,
- le maintien d'un cadre et de conditions de travail sûrs (cf. § 4.6.).

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 sous-traitants en place depuis 2007 intègre désormais des paramètres d'évaluation du respect des Droits humains. En effet, ceux-ci sont évalués dans le cadre d'un questionnaire renseigné dont les réponses déterminent l'entrée ou non en relation commerciale.

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. Dans ce cadre, Dassault Aviation prend un ensemble de mesures afin de réduire son empreinte carbone et environnementale (cf §4.7).

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

4.8.8. Prévenir les risques de corruption et affirmer notre éthique des affaires

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

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 des affaires et la responsabilité d'entreprise aux niveaux national, européen et international (voir site web www.dassault-aviation.com, rubrique éthique). Dassault Aviation est membre de l'IFBEC (International Forum on Business Ehical Conduct) et a adhéré aux standards de l'ASD (AeroSpace and Defence Industries Association of Europe) dans la perpective de maintenir son dispositif de lutte anticorruption au meilleur niveau.

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

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

La Direction de l'Éthique et de la Conformité est chargée de la mise en 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 le Groupe Dassault Aviation. Ce Code définit et illustre les différents types de comportements des collaborateurs à proscrire comme étant susceptibles de caractériser des faits de corruption ou de trafic d'influence. Il est intégré aux règlements intérieurs des différents sites de Dassault Aviation. Toute violation est donc susceptible de sanction. Le Code Anticorruption est complété par un Guide Anticorruption constitué d'exemples pratiques et de mises en situation.

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, est en place. La Direction de l'Éthique et de la Conformité est chargée de recevoir et de traiter les alertes internes ; à cet effet, une adresse mail dédiée pourvue d'un système de cryptage garantissant la confidentialité est accessible à tous les collaborateurs. Au cours de l'exercice 2021, aucun fait de corruption ou de trafic d'influence n'a été porté à la connaissance de la Direction de l'Éthique et de la Conformité.

La Direction de l'Éthique et de la Conformité 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, 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 2021, 198 personnels exposés ont été formés, contre 258 en 2020. Le contenu de chaque formation est fixé de concert entre la Direction de l'Éthique et de la Conformité, 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. En plus des formations, la Direction de l'Éthique et de la Conformité organise des sessions de sensibilisation pour les personnels moins exposés. Ces sessions de sensibilisation permettent de toucher un plus grand nombre de collaborateurs sur les problématiques de l'anticorrruption. Depuis 2018, 868 collaborateurs exposés aux risques de corruption ont été formés aux principes fondamentaux de la loi Sapin 2 et à la lutte contre la corruption.

Les procédures d'évaluation de la situation des clients, des fournisseurs et sous-traitants et des consultants au regard de la cartographie des risques ont été renforcées. Des comités ad-hoc ont pour mission de procéder aux différentes étapes conduisant à l'entrée en relation commerciale avec ceux-ci afin de garantir leur conformité avec l'éthique des affaires du Groupe Dassault Aviation.

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

Tout au long de l'exercice 2021, la Direction de l'Éthique et de la Conformité a mené des missions de suivi et de contrôle des procédures d'évaluation des fournisseurs et sous-traitants de premier rang, des clients avions civils et des consultants et des procédures comptables en liaison avec la Direction Financière. Ces missions de suivi ont permis de constater que les procédures d'évaluation intégrant la problématique Sapin 2 sont bien mises en place et fonctionnelles.

Le programme de conformité ainsi déployé par Dassault Aviation et ses filiales notamment Dassault Falcon Service, Dassault Falcon Jet, Sogitec, Tag Maintenance Services et ExecuJet démontre la volonté de lutter efficacement contre la corruption et le trafic d'influence.

Une rubrique dédiée à la Direction de l'Éthique et de la Conformité est accessible sur le site intranet de la Société Mère. Cette rubrique présente la politique Société en matière d'éthique des affaires, les points de contact de la Direction de l'Éthique et de la Conformité, ainsi que les documents de référence, dont le Code Anticorruption, le Guide Anticorruption et la Procédure d'Alerte Interne.

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

4.8.9. Lutte contre l'évasion fiscale

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

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

Contribution aux ODD

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

L'année 2021 a notamment été marquée par la parution de plusieurs dispositifs réglementaires majeurs en lien avec le changement climatique :

- actes délégués relatifs au volet climatique de la taxonomie environnementale européenne,
- projet de révision de la directive européenne NFRD (Non-Financial Reporting Directive) vers une nouvelle directive CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive),
- paquet législatif « Fit for 55 »,
- projet de nouveau directive européenne sur le Devoir de Vigilance et la responsabilité des entreprises…

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.

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

5. DASSAULT AVIATION, SOCIÉTÉ MÈRE

5.1. Activités

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

5.2. Résultats

5.2.1. Prises de commandes

Les **prises de commandes de 2021** de la Société Mère sont de **11 074 millions d'euros** contre 2 905 millions d'euros en 2020. La part des prises de commandes à l'Export est de 73%.

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

	2021	2020	2019
Défense	**8 955**	1 536	3 249
Export	***6 109***	*278*	*676*
France	***2 846***	*1 258*	*2 573*
Falcon	**2 119**	1 369	1 790
Total	**11 074**	2 905	5 039
% Export	**73%**	33%	43%

Les prises de commandes sont constituées intégralement de commandes fermes.

Programmes Défense

Les **prises de commandes Défense** 2021 s'élèvent à **8 955 millions d'euros** contre 1 536 millions d'euros en 2020.

La **part Défense Export** s'élève à **6 109 millions d'euros** en 2021 contre 278 millions d'euros en 2020. Nous avons enregistré les commandes pour l'Égypte de 30 Rafale + 1 avion supplémentaire qui complètent la commande initiale de 2015, pour la Grèce de 6 Rafale neufs et 12 Rafale d'occasion (rachetés auprès de l'Armée de l'Air et de l'Espace française) et d'un contrat de soutien de la Croatie suite à son acquisition de 12 Rafale d'occasion directement auprès de la France.

La **part Défense France** s'établit à **2 846 millions d'euros** en 2021 contre 1 258 millions d'euros en 2020. Elle comprend notamment la commande de 12 Rafale, le contrat « Balzac » de Maintien en Condition Opérationnelle (MCO) des Mirage 2000 (hors moteurs) pour 14 ans et la notification des travaux de productibilité de la 5*éme* tranche de production du Rafale. En 2020, il avait été enregistré notamment le contrat « Ocean » de MCO verticalisé (hors moteurs) pour 10 ans des ATL2 de l'Aéronautique Navale.

Programmes Falcon

En 2021, **49 commandes de Falcon** ont été enregistrées, contre 15 en 2020. Les prises de commandes représentent **2 119 millions d'euros** contre 1 369 millions d'euros en 2020. Cette augmentation des commandes a été portée par la reprise du marché des avions d'affaires.

En 2020, il avait été enregistré notamment 7 Falcon 2000LXS « Albatros » de surveillance et d'intervention maritime pour la France, et le soutien associé.

5.2.2. Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2021 s'élève à **6 358 millions d'euros**, contre 4 817 millions d'euros en 2020.

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

	2021	2020	2019
Défense	**5 042**	3 146	5 076
Export	***4 369***	*2 638*	*4 250*
France	***673***	*508*	*826*
Falcon	**1 316**	1 671	1 900
Total	**6 358**	4 817	6 976
% Export	**88%**	88%	88%

Programmes Défense

25 Rafale Export ont été livrés en 2021, contre 13 Rafale Export en 2020.

Le chiffre d'affaires Défense 2021 s'élève **à 5 042 millions d'euros** contre 3 146 millions d'euros en 2020.

La part Défense Export s'élève à **4 369 millions d'euros** contre 2 638 millions d'euros en 2020. Cette forte hausse s'explique notamment par la livraison de 25 Rafale neufs Export avec le soutien associé alors qu'en 2020, 13 Rafale Export avaient été livrés. D'autre part, le chiffre d'affaires 2021 comprend les 6 premiers Rafale d'occasion livrés à la Grèce sur les 12 commandés.

La part Défense France s'élève à **673 millions d'euros** contre 508 millions d'euros en 2020. Comme en 2020, le chiffre d'affaires Défense France en 2021 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, ATL2 au titre du contrat Ocean) et le soutien des autres avions en service.

Programmes Falcon

29 Falcon ont été livrés en 2021, contre 34 en 2020.

Le chiffre d'affaires Falcon 2021 s'élève à **1 316 millions d'euros** contre 1 671 millions d'euros en 2020. Cette baisse s'explique principalement par le nombre de Falcon livrés (29 vs 34).

5.2.3. Carnet de commandes

Le **carnet de commandes** de la Société Mère au 31 décembre 2021 est de **19 482 millions d'euros** contre 14 743 millions d'euros au 31 décembre 2020.

Au 31 Décembre	**2021**	2020	2019
Défense	**16 623**	12 711	14 320
Défense Export	***9 271***	*7 531*	*9 891*
Défense France	***7 352***	*5 180*	*4 429*
Falcon	**2 859**	2 032	2 223
Total carnet de commandes	**19 482**	14 743	16 543
% Export	**57%**	58%	71%

Le carnet de commande au 31 décembre 2021 est composé comme suit :

- **Défense Export** : **9 271 millions d'euros** contre 7 531 millions d'euros au 31 décembre 2020. Ce montant comprend principalement 46 Rafale neufs et 6 Rafale d'occasion contre 34 Rafale neufs au 31 décembre 2020,
- **Défense France** : **7 352 millions d'euros** contre 5 180 millions d'euros au 31 décembre 2020. Ce montant comprend en particulier 40 Rafale (vs 28 à fin 31 décembre 2020), les contrats de MCO Rafale (Ravel), M2000 (Balzac), ATL2 (Ocean) et le standard F4 du Rafale,
- **Falcon** (y compris les avions de mission Albatros et Archange) : **2 859 millions d'euros** vs 2 032 millions d'euros au 31 décembre 2020. Il comprend notamment 54 Falcon contre 34 à fin décembre 2020.

5.2.4. Résultat net

Le bénéfice net 2021 s'élève à 364 millions d'euros, contre 176 millions d'euros en 2020.

Le personnel recevra en 2022, au titre de la participation et de l'intéressement liés au résultat 2021, 108 millions d'euros, dont :

- participation : 88 millions d'euros
- intéressement : 20 millions d'euros

Ces sommes représentent 20% des salaires 2021. L'application de la formule légale de participation obligatoire aurait conduit à un versement au titre de l'année 2021 de 26 millions d'euros.

5.2.5. Affectation du résultat

Si vous approuvez les comptes de l'exercice 2021, nous vous proposons d'affecter le bénéfice net de l'exercice, soit 364 323 130,74 euros, augmenté du report à nouveau des exercices antérieurs, soit 3 025 487 340,20 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 (note 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			2 832 (*)		
Montant total des factures concernées HT	9,6	8,2			17,8 (*)
% du montant total des achats HT de l'exercice	0,20%	0,17%			0,37%

(*) *3 307 factures pour 22,7 millions d'euros exclues car relatives à des litiges*

Délais de paiement contractuels : 45 jours fin de mois

La composition au 31 décembre 2021 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			7 129		
Montant total des factures concernées HT	103,2	10,5	9,9	68,7	192,3
% du chiffre d'affaires HT de l'exercice	1,62%	0,17%	0,16%	1,08%	3,03%

Délais de paiement définis dans les Conditions Générales de Vente

5.5. Information des actionnaires

5.5.1. Structure du capital

Au 31 décembre 2021, le capital social de la Société s'élève à 66 789 624 euros. Il est divisé en 83 487 030 actions d'une valeur nominale de 0,80 euro chacune. Elles sont cotées sur le Marché réglementé « Euronext Paris » - Compartiment A - Code ISIN (International Securities Identification Numbers) : FR0014004L86. Elles sont éligibles au Service à Règlement Différé (SRD). Suite à l'augmentation de son flottant, Dassault Aviation a intégré, en 2016, les indices boursiers suivants : Sociétés des Bourses Françaises 120 (SBF 120) et le Morgan Stanley Capital International World (MSCI World).

L'Assemblée Générale du 11 mai 2021 a approuvé la division de la valeur nominale de l'action Dassault Aviation par 10 (résolution n°16). Cette opération a été réalisée le 29 septembre 2021 par échange obligatoire des actions anciennes (code ISINFR0000121725) contre des actions nouvelles (code ISIN FR0014004L86), à raison de 10 actions nouvelles de 0,80 euro de valeur nominale pour 1 action ancienne de 8,00 euros de valeur nominale.

Au 31 décembre 2021, l'actionnariat de Dassault Aviation est le suivant :

Actionnaires	Nombre d'actions	%	Droits de vote exerçables [2]	%
GIMD	51 960 760	62,24%	103 921 520	76,85%
Flottant	22 940 850	27,48%	23 030 961	17,03%
Airbus SE	8 275 290	9,91%	8 275 290	6,12%
Auto-détention [1]	310 130	0,37%	0	0,0%
TOTAL	**83 487 030**	**100,0%**	**135 227 771**	**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.

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 2021, 23 139 actions (soit 0,03% du capital) étaient détenues par l'un des Fonds Commun de Placement d'Entreprise dont les membres sont des salariés ou d'anciens salariés de la Société.

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

La Société n'a émis aucun titre qui ne soit représentatif de son capital actuel.

La Société n'a pas mis en place de plan d'options d'achat ni de souscription d'actions en 2021.

L'Assemblée Générale du 11 mai 2021 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).

Cette autorisation est valable pour une durée de 38 mois à compter de ladite Assemblée Générale et porte sur un nombre maximum de 278 000 actions représentant 0,33% du capital au 11 mai 2021. Elle prévoit que le Conseil d'administration détermine l'identité des bénéficiaires des attributions ainsi que les conditions et, le cas échéant, les critères d'attribution des actions ainsi que la durée de la période d'acquisition et de conservation desdites actions.

En application de cette autorisation (cf. Tableau 9 du Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise), le Conseil d'administration du 4 mars 2021 a décidé d'attribuer 15 000 actions [1] de performance au Président-Directeur Général et 12 000 actions [1] de performance au Directeur Général Délégué.

[1] *proforma, après division par 10 de la valeur nominale de l'action*

L'acquisition desdites actions (entre 0% et 112%) est soumise à la satisfaction des critères de performance suivants :

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

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

- une période d'acquisition d'un an, expirant le 3 mars 2022 (soir),
- la présence à l'effectif à l'issue de la période d'acquisition,

- une période de conservation d'un an, débutant le 4 mars 2022 et expirant le 3 mars 2023 (soir),
- à dater du 4 mars 2023, 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 2021 par les dirigeants ont consisté en l'acquisition de leurs actions de performance le 4 mars 2021 (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 11 mai 2021 a autorisé la mise en place d'un nouveau programme

de rachat d'actions identique à ceux votés les 24 septembre 2014, 28 janvier 2015, 19 mai 2016, 18 mai 2017, 24 mai 2018, 16 mai 2019 et 12 mai 2020.

Cette nouvelle autorisation, valable pour une durée de 18 mois à compter du 11 mai 2021 (soit jusqu'au 10 novembre 2022 inclus), a mis fin, à la date de sa mise en œuvre par le Conseil d'administration du 22 juillet 2021, au programme de rachat d'actions précédemment autorisé par l'Assemblée Générale des actionnaires du 12 mai 2020, 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 140 euros [(1)] 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.

[(1)] *proforma, après division par 10 de la valeur du nominal de l'action*

Le montant maximal des fonds destinés au rachat des actions de la Société est de 1 168 818 000 euros, cette condition étant cumulative avec celle du plafond de 10% du capital social de la Société.

L'Assemblée Générale a conféré tous pouvoirs au Conseil d'administration, avec faculté de subdélégation dans les cas où la loi l'autorise, pour 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 22 juillet 2021, 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.

Ce programme n'a pas été utilisé en 2021.

Au 31 décembre 2021, la Société détient toujours 310 130 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 3 mars 2022 propose à l'Assemblée Générale du 18 mai 2022 la mise en place d'un nouveau programme de rachat d'actions avec un prix unitaire plafond de 170 € par action, les autres conditions restant inchangées (12ème 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 11 mai 2021, l'Assemblée Générale a autorisé le Conseil d'Administration, dans les mêmes termes que l'autorisation des 16 mai 2019 et 12 mai 2020, 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 durée expirant à l'issue de l'Assemblée Générale Ordinaire annuelle appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2021.

Il n'y a pas eu d'annulation d'actions en 2021.

Afin de permettre à la Société de pouvoir procéder à une réduction de son capital à tout moment opportun, le Conseil d'administration du 3 mars 2022 propose à l'Assemblée Générale du 18 mai 2022 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 (13ème 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 364 323 130,74 euros et les comptes consolidés qui font apparaître un bénéfice net de l'ensemble consolidé de 605 392 milliers d'euros au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2021 (résolution n°2).

Ces comptes ont été arrêtés par le Conseil d'administration lors de sa séance du 3 mars 2022, 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 2021.

- **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 3 389 810 470,94 euros, à la distribution, au titre de l'exercice 2021, d'un dividende de 2,49 euros par action, le solde étant reporté à nouveau (résolution n°3).

Le dividende serait mis en paiement le 25 mai 2022.

- **Approbation des éléments de rémunération versés ou attribués au cours de l'exercice 2021**

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 2021.

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

- **Approbation de la politique de rémunération 2022**

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 2022 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 3 mars 2022 et sont présentés dans le Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise au paragraphe 2.2.

- **Renouvellement du mandat de deux administrateurs**

Les mandats de Madame Marie-Hélène Habert et de Monsieur Henri Proglio arrivent à échéance à l'issue de l'Assemblée Générale, il vous est proposé de les renouveler pour 4 ans (résolutions n°10 et 11).

- **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°13),

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 170 euros par action, soit un investissement maximal de 1 419 279 510 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 11 mai 2021 (résolution n°12).

Résolution relevant de l'Assemblée Générale Extraordinaire

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

Conformément aux dispositions l'article de L. 22-10-62 du Code de commerce, il est proposé à l'Assemblée Générale d'autoriser le Conseil d'administration, avec faculté de subdélégation, à :

- réduire le capital par voie d'annulation, en une ou plusieurs fois, de tout ou partie des actions acquises par la Société dans le cadre 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 2022.

Elle priverait d'effet (résolution n°13), à dater du 18 mai 2022, pour la partie non encore utilisée, l'autorisation de même nature consentie par l'Assemblée Générale Mixte des actionnaires du 11 mai 2021.

- **Mise en harmonie du 1er alinéa de l'article 15 des statuts relatif à la détention d'actions par les administrateurs**

Il vous est proposé de modifier le 1er alinéa de l'article 15 des statuts de la Société afin de prendre en compte les conséquences de la division par dix de la valeur nominale de l'action Dassault Aviation décidée par l'Assemblée Générale du 11 mai 2021 (résolution n°14).

7. CONCLUSION ET PERSPECTIVES D'AVENIR

Avant tout chose, l'année écoulée a été endeuillée par la disparition d'Olivier Dassault qui a, toute sa vie durant, et comme toute sa famille, soutenu avec détermination le développement du Groupe.

Le Conseil d'administration, sous la présidence de Monsieur Éric Trappier, a arrêté les comptes 2021 dans un contexte de nouvelle crise liée au conflit entre la Russie et l'Ukraine.

L'année 2021 a été marquée par la persistance de la crise sanitaire. Le Groupe s'est adapté au fil de l'année et a régulièrement mis à jour les mesures de prévention, de protection des salariés et de télétravail de crise afin d'intégrer les dispositions prises par les autorités. 2021 a vu une forte reprise de l'activité économique mondiale, et notamment dans l'industrie. Néanmoins, ce redémarrage rapide a généré des perturbations sur la *supply chain*, sur un fond de tensions inflationnistes. 2021 a également connu une accentuation de la pression environnementale.

Pour Dassault Aviation, 2021 a été une bonne année, aussi bien dans le domaine civil que militaire, avec des prises de commandes exceptionnelles de 100 avions (49 Rafale et 51 Falcon) et un chiffre d'affaires de 7,2 milliards d'euros, avec la livraison de 30 Falcon (vs une guidance à 25) et 25 Rafale (conforme à la guidance).

Dans le domaine militaire, l'année 2021 a été marquée par :

- la concrétisation des efforts de prospection Rafale conduisant à :
  - la commande de 49 Rafale neufs, (Égypte 30+1, France 12 , Grèce 6) et 12 d'occasion (Grèce). Le carnet de commandes au 31 décembre 2021 compte désormais 86 Rafale neufs (46 Export, 40 France),
  - la signature d'un contrat de 80 Rafale pour les Émirats Arabes Unis en attente de T_0,
  - l'achat à la France par la Croatie, à la suite d'un appel d'offres international, de Rafale précédemment en service dans l'Armée de l'Air et de l'Espace. Dassault Aviation a signé en parallèle de cette commande un contrat pour la fourniture du soutien associé à la flotte commandée.
- la livraison de 25 Rafale aux clients exports, Qatar et Inde,
- la poursuite des travaux de développement du standard F4 du Rafale,
- la notification par la France d'un nouveau contrat de soutien verticalisé « Balzac », pour le soutien de ses Mirage 2000. Les autres contrats verticalisés conclus avec la France, « Ravel » pour les Rafale, « Ocean » pour les ATL2, se poursuivent avec des performances supérieures aux objectifs contractuels,
- pour le SCAF, dont Dassault Aviation est leader pour le démonstrateur New Generation Fighter, les premières phases des travaux de démonstrateurs, (Phase 1A) se sont poursuivies en 2021 et seront terminées au 1er trimestre 2022. Les études de concept technico-opérationnelles (Joint Concept Study - JCS) se poursuivent. La suite des travaux, la Phase 1B, n'a pas été notifiée entre les parties faute d'accord avec Airbus Defence & Space.

Début 2022 a confirmé le succès du Rafale, avec la signature d'un contrat de 42 Rafale (6+36) pour l'Indonésie en attente de T_0, et l'autorisation du parlement grec pour la signature d'un contrat pour 6 Rafale neufs supplémentaires.

Concernant l'Eurodrone, le 24 février 2022, Airbus Defence & Space GmbH en sa qualité de maître d'œuvre et au nom des trois principaux sous-traitants (Airbus Defence & Space S.A.U en Espagne, Dassault Aviation en France et Leonardo S.p.A en Italie) et l'Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement représentant les quatre clients de lancement (Allemagne, Espagne, France et Italie) ont signé le contrat Eurodrone portant sur le développement et la production de 20 systèmes et le maintien en condition opérationnelle initial pendant 5 ans. Dassault Aviation sera en particulier responsable des commandes de vol et des communications de mission (avec Thales).

Dans le domaine des Falcon de mission, les travaux « Albatros » (avions de surveillance et d'intervention maritime sur une plateforme Falcon 2000LXS) et « Archange » (avions de guerre électronique sur une plateforme Falcon 8X) se sont poursuivis. Le 6ème Falcon 2000 destiné aux Japan Coast Guards a été livré. Par ailleurs, les prospections se poursuivent.

Dans le domaine civil, en 2021, 30 Falcon ont été livrés (pour une guidance de 25) et 51 Falcon ont été commandés. Cette augmentation de l'activité est due d'une part à la reprise du marché de l'aviation d'affaires, et d'autre part, à l'élargissement de la gamme avec le Falcon 6X et le Falcon 10X. L'année a également été marquée par :

- le 1er vol du Falcon 6X le 10 mars 2021,
- l'annonce du programme Falcon 10X, avion à très long rayon d'action et à la cabine la plus spacieuse et la plus confortable du marché,
- la reconnaissance du soutien après-vente Falcon, classé n°1 par AIN pour la troisième année consécutive.

Le carnet de commandes au 31 décembre 2021 compte 55 Falcon neufs, contre 34 à fin 2020.

Le plan de transformation « Piloter Notre Avenir » s'est poursuivi en 2021. Ce plan a pour but de moderniser les infrastructures et les processus pour améliorer la compétitivité du Groupe. En 2021, la Société a pu mettre en place le nouveau socle méthodologique, les nouvelles plateformes collaboratives ainsi que des infrastructures et moyens modernisés, en s'appuyant sur les leviers numériques.

La Société a par ailleurs poursuivi ses efforts pour diminuer l'impact de ses processus et de ses produits sur l'environnement. La gamme Falcon est d'ores et déjà capable de voler avec 50% de carburants durables.

Dans la continuité de l'année écoulée, les objectifs 2022 seront :

- Rafale : exécuter les contrats, obtenir le premier acompte des contrats signés, poursuivre les prospections,
- Développements militaires : poursuivre les programmes en cours et préparer les standards futurs du Rafale,
- Falcon : accompagner la reprise du marché et augmenter les ventes,
- Falcon 6X : réussir l'entrée en service et la montée en cadence de la production en série,
- Falcon 10X : tenir le calendrier de développement pour une entrée en service fin 2025,
- Soutien et disponibilité de nos avions civils et militaires : rester au meilleur niveau,
- Transition énergétique : poursuivre la R&T en matière de conception,
- Make in India : poursuivre la montée en puissance des activités transférées chez DRAL,
- New Generation Fighter : statuer sur la Phase 1B,
- Eurodrone : exécuter le contrat.

La prévision pour 2022 est de livrer 13 Rafale et 35 Falcon. Le chiffre d'affaires sera en baisse par rapport à celui de 2021.

Le Conseil d'administration exprime ses vives félicitations à l'ensemble des salariés du Groupe pour les succès de l'année écoulée et fait part de sa confiance pour la réalisation des objectifs de l'année à venir.

Ce rapport de gestion peut contenir des déclarations de nature prospective qui constituent des objectifs et ne sauraient être considérées comme des prévisions de résultat ou de tout autre indicateur de performance. Les résultats effectifs peuvent différer sensiblement des déclarations prospectives en raison d'un certain nombre de risques et d'incertitudes, tels que notamment décrits dans le présent rapport de la Société.

Annexe au Rapport de gestion du Conseil d'administration

Indicateurs

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

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

Périmètre de consolidation de la DPEF

Le périmètre de la DPEF est basé sur le périmètre de consolidation financière. Toutefois compte-tenu de l'activité et/ou de l'effectif restreint ou de l'absence de contrôle par Dassault Aviation, certaines filiales n'ont pas été retenues. Ainsi, ont été exclues :

- les sociétés Dassault Reliance Aerospace Ltd, Thales, Falcon Training Center et Aero Precision Repair and Overhaul Inc au sein desquelles la participation de Dassault Aviation est inférieure ou égale à 50%,
- 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.

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 2021. Les indicateurs définis sont en conformité avec les réglementations nationales.

Il est précisé pour les indicateurs suivants :

- emploi :
  - effectif inscrit : tous les salariés inscrits à l'effectif au 31 décembre quelle que soit la durée et la nature de leur contrat de travail (CDI, CDD, contrats de professionnalisation et apprentis). Sont exclus de ce décompte les départs du 31 décembre, les intérimaires, les stagiaires et les sous-traitants,
  - effectif actif : effectif inscrit déduction faite des contrats suspendus (congés sabbatiques, congés création d'entreprise, autres congés sans solde, maladies non indemnisées, invalidités, congés parentaux, congés de fin de carrière) et des contrats de professionnalisation et apprentis,
  - la définition de certains contrats (contrat à durée déterminée et contrat d'alternance) diffère selon les réglementations en vigueur dans les différents pays où sont localisées les filiales du Groupe. Une étude est menée afin d'harmoniser la prise en compte de ces contrats.
- 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.

L'année 2020, perturbée par la crise covid 19, n'est pas représentative des activités de la Société. L'année 2019 a donc été retenue comme année de référence. Par ailleurs, le reporting des filiales TMS et Execujet n'est effectif que depuis 2020, année de leur intégration au Groupe.

Les variations des indicateurs environnementaux ayant pour référence l'année 2019 sont donc disponibles uniquement sur le périmètre consolidé Société Mère, DFS, Sogitec et DFJ.

Les bilans sont réalisés par année calendaire et consolidés, lorsque les données s'y prêtent, sur factures et relevés compteurs pour la période de janvier à décembre. Les informations relatives aux derniers mois de l'année non disponibles sont estimées par analogie aux mois de l'année précédente ou à partir de la moyenne du mois des trois dernières années. En cas d'absence de données, il est possible de faire une extrapolation à partir des données de l'année n-1.

Les données de l'année n-1, estimées lors de la publication dudit exercice, sont susceptibles d'évoluer dans la publication du rapport de l'année n, en raison de la réception de données réelles.

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

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

Les postes d'émissions de gaz à effet de serre du scope 3 ont été analysés et retenus au titre de la déclaration de performance extra-financière lorsqu'ils étaient évalués significatifs ou non-significatifs mais avec des leviers d'action de décarbonation accessibles. Cette analyse et le reporting quantitatif sont basés sur le bilan carbone exhaustif réalisé en 2021 sur les données de 2019 avec l'aide d'une entreprise experte du domaine.

Les travaux sur le scope 3 sont toujours en cours en 2022, ce qui explique l'absence de certaines données. Notamment les objectifs de réduction, et les données « transport de marchandise amont et aval » et « déplacements domicile/travail » calculées sur l'année 2019 qui n'ont pas pu être recalculées en 2020 et 2021.

Le calcul du poste d'émission de gaz à effet de serre « utilisation des produits Falcon vendus » du scope 3 est réalisé conformément au GHG protocole. L'effet des trainées de condensation et des oxydes d'azote (NOx) ne sont pas, à ce stade, inclus dans le reporting, comme recommandé dans le *GHG protocol* selon le guide "*2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories*".

Informations relatives au respect des Droits de l'Homme

Dassault Aviation s'engage en faveur du respect des Droits de l'Homme au travers de sa Charte d'éthique, de son organisation interne, de l'évaluation et du suivi de ses fournisseurs, comme des différents textes internationaux auxquels nous adhérons. Les mesures prises en faveur de cet engagement sont détaillées au § 4.8.

Informations relatives à la lutte contre la corruption

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

Informations relatives à la lutte contre l'évasion fiscale

La société Dassault Aviation respecte la 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 2021)

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 2021)

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 2021, 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 2021 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 » *(Note 1.3.16, 14, 15 et 25 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.* *Une part significative du chiffre d'affaires et du résultat opérationnel courant du Groupe est liée à la comptabilisation de contrats complexes. Pour ceux de ces contrats dont le transfert de contrôle est progressif (1 110 M€ au 31 décembre 2021 soit 15% du chiffre d'affaires du Groupe), la méthode de l'avancement par les coûts est retenue pour reconnaître le chiffre d'affaires. Pour ceux dont le transfert de contrôle s'effectue à instant donné (6 136 M€ soit 85% du chiffre d'affaires du Groupe), le chiffre d'affaires est reconnu à l'achèvement de cet événement.* *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 ;*	*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.*

• *l'allocation du prix de transaction à chacune des obligations de performance ; et* • *la détermination du rythme de comptabilisation du chiffre d'affaires (à l'avancement ou à l'achèvement).*	

Risque identifié	***Notre réponse***
Comptabilisation du résultat à reconnaitre sur les contrats Défense et des provisions associées *(Notes 1.3.12, 1.3.16, 12.2, 14 et 15 de l'annexe aux comptes consolidés)* *Au 31 décembre 2021, le chiffre d'affaires Défense s'élève à 5 281 M€ soit 73% de l'activité du Groupe. Comme décrit dans la note 1.3.16, les résultats à terminaison 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.* *Les estimations des coûts restant à engager s'appuient sur un processus de suivi des programmes assuré par la Direction de Programmes et la Direction Financière sous le contrôle de la Direction Générale. Les estimations des résultats à terminaison des contrats sont mises à jour à chaque clôture de comptes.* *La comptabilisation du résultat à reconnaitre des contrats Défense est considéré comme un point clé de l'audit en raison du haut degré de jugement et d'estimations requis pour la détermination des modalités de reconnaissance du résultat à terminaison des contrats, et par conséquent, du caractère potentiellement significatif de leur incidence sur le résultat et les capitaux propres consolidés.*	*À partir de discussions avec les Directions Opérationnelles concernées, nous avons pris connaissance des processus de recensement des coûts et d'évaluation des marges à terminaison. Nous avons également testé le fonctionnement des contrôles internes clés que nous avons estimé pertinents pour notre audit.* *Nos travaux ont notamment consisté à :* • *Tester les contrôles relatifs aux prévisions de chiffre d'affaires et de coûts à encourir sur les contrats ;* • *Mener des entretiens avec les responsables de suivi des programmes et réaliser des tests sur pièces sélectionnées par sondage, sur la base d'un échantillon de contrats les plus contributeurs au résultat de la période, afin :* – *de confirmer l'exécution des prestations du contrat lorsque le chiffre d'affaires est reconnu à l'achèvement ;* – *de tester les coûts encourus et ainsi corroborer le degré d'avancement retenu lorsque le chiffre d'affaires est reconnu à l'avancement ;* – *d'apprécier le caractère raisonnable des hypothèses significatives utilisées pour la détermination des résultats à terminaison, des provisions pour risques et charges, et tester par sondage les données et coûts observés retenus pour l'évaluation des provisions ainsi que les calculs effectués.* • *Rapprocher les données comptables avec leur suivi analytique opérationnel pour ces mêmes contrats ;* • *Vérifier la correcte allocation analytique des coûts aux contrats.* *Pour une sélection de contrats dont le résultat à terminaison a évolué de manière significative par rapport aux estimations antérieures, nous avons cherché à comprendre l'origine des évolutions constatées dans le but de les corroborer avec des justifications techniques et opérationnelles sur la base de notre expérience et d'entretiens avec les*

	directions concernées.
Risque identifié	***Notre réponse***
Évaluation des provisions pour garantie *(Notes 1.3.12 et 12.2 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 921 millions d'euros au 31 décembre 2021.* *L'évaluation de ces provisions constitue un point clé de l'audit en raison :* • *du niveau élevé de jugement requis pour leur détermination,* • *de la complexité de leur évaluation,* • *de leur montant significatif,* • *et, par conséquent, du caractère potentiellement significatif de leur incidence sur le résultat et les capitaux propres consolidés si leurs estimations devaient varier.*	*À partir de discussions avec les Directions Opérationnelles concernées, nous avons pris connaissance des processus de recensement des risques à garantir ainsi que des procédures mises en place pour déterminer les coûts et les autres données servant de base à l'évaluation des provisions pour garantie. Nous avons également testé le fonctionnement des contrôles clés que nous avons estimé pertinents pour notre audit.* *En outre, nos travaux ont consisté à :* • *apprécier la pertinence de la méthodologie de provisionnement retenue par la Direction du Groupe et les jugements exercés par celle-ci ;* • *apprécier, notamment par entretiens avec les Directions Opérationnelles concernées, le caractère raisonnable des principales hypothèses utilisées pour la détermination des provisions pour garantie ;* • *tester par sondage les données sources et coûts observés retenus pour l'évaluation des provisions ainsi que l'exactitude des calculs effectués.*

Vérifications spécifiques

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

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

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

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

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

Nous avons également procédé, conformément à la norme d'exercice professionnel sur les diligences du commissaire aux comptes relatives aux comptes annuels et consolidés présentés selon le format d'information électronique unique européen, à la vérification du respect de ce format défini par le règlement européen délégué n° 2019/815 du 17 décembre 2018 dans la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L.451-1-2 du code monétaire et financier, établis sous la responsabilité du Président-Directeur Général. S'agissant de comptes consolidés, nos diligences comprennent la vérification de la conformité du balisage de ces comptes au format défini par le règlement précité.

Sur la base de nos travaux, nous concluons que la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel respecte, dans tous ses aspects significatifs, le format d'information électronique unique européen.

Il ne nous appartient pas de vérifier que les comptes consolidés qui seront effectivement inclus par votre société dans le rapport financier annuel déposé auprès de l'AMF correspondent à ceux sur lesquels nous avons réalisé nos travaux.

Désignation des commissaires aux comptes

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

Au 31 décembre 2021, le cabinet Mazars était dans la trente-deuxième année de sa mission sans interruption et le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit dans la deuxième 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 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 11 mars 2022

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit	MAZARS
Edouard Demarcq	Mathieu MOUGARD

COMPTES CONSOLIDÉS
AU 31 DÉCEMBRE 2021

ACTIF

(en milliers d'euros)	Notes	31.12.2021	31.12.2020
Écarts d'acquisition	3	65 957	65 957
Immobilisations incorporelles	4	62 377	56 224
Immobilisations corporelles	4	1 139 299	1 130 072
Titres mis en équivalence	5	2 095 582	1 753 928
Autres actifs financiers non courants	6	191 081	189 791
Impôts différés actifs	20	389 443	334 762
Actifs non courants		**3 943 739**	**3 530 734**
Stocks et en-cours	7	3 480 409	3 381 541
Actifs sur contrats	14	6 489	10 252
Créances clients et autres créances	8	2 416 299	1 391 578
Avances et acomptes versés sur commandes	14	1 390 293	1 748 750
Instruments financiers dérivés	24	802	84 303
Autres actifs financiers courants	9	955 281	868 015
Trésorerie et équivalents de trésorerie	9	4 022 551	2 696 283
Actifs courants		**12 272 124**	**10 180 722**
Total actif		**16 215 863**	**13 711 456**

PASSIF

(en milliers d'euros)	Notes	31.12.2021	31.12.2020
Capital	10	66 790	66 790
Réserves et résultats consolidés		5 240 191	4 580 248
Écarts de conversion		23 894	-54 334
Actions propres	10	-30 393	-32 753
Total attribuable aux propriétaires de la société mère		**5 300 482**	**4 559 951**
Participations ne donnant pas le contrôle		0	0
Capitaux propres		**5 300 482**	**4 559 951**
Emprunts et dettes financières à plus d'un an	11	185 502	220 995
Impôts différés passifs	20	4 482	5 440
Passifs non courants		**189 984**	**226 435**
Passifs sur contrats	14	7 289 333	6 225 243
Dettes fournisseurs et autres dettes	13	1 201 204	922 898
Dettes fiscales et sociales	13	326 328	311 246
Emprunts et dettes financières à moins d'un an	11	40 852	49 419
Provisions pour risques et charges	12	1 786 231	1 412 702
Instruments financiers dérivés	24	81 449	3 562
Passifs courants		**10 725 397**	**8 925 070**
Total passif		**16 215 863**	**13 711 456**

COMPTE DE RÉSULTAT

(en milliers d'euros)	Notes	2021	2020
Chiffre d'affaires	15	**7 246 197**	**5 491 592**
Autres produits de l'activité	16	105 779	79 382
Variation des stocks de produits en-cours		98 869	-237 184
Achats consommés		-4 967 165	-3 772 749
Charges de personnel (1)		-1 276 437	-1 206 355
Impôts et taxes		-60 805	-66 976
Dotations aux amortissements	4	-151 835	-156 880
Dotations / reprises nettes aux provisions	12	-454 640	159 511
Autres produits et charges d'exploitation	17	5 106	-44 178
Résultat opérationnel		**545 069**	**246 163**
Coût de l'endettement financier net		-3 889	-3 278
Autres produits et charges financiers		-64 623	15 494
Résultat financier	19	**-68 512**	**12 216**
Quote-part dans les résultats nets des sociétés mises en équivalence	5	271 611	121 282
Impôts sur les résultats	20	-142 776	-76 902
Résultat net		**605 392**	**302 759**
Part attribuable aux propriétaires de la société mère		*605 392*	*302 759*
Part attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle		*0*	*0*
Résultat par action (en euros)	21	**7,28**	**3,64**
Résultat par action dilué (en euros)	21	**7,28**	**3,64**

(1) les charges de personnel comprennent l'intéressement et la participation (-115 462 milliers d'euros en 2021 et -70 822 milliers d'euros en 2020) ainsi que les cotisations versées aux régimes généraux de retraites français, assimilables à des régimes à cotisations définies (-98 210 milliers d'euros en 2021 et -95 952 milliers d'euros en 2020).

ÉTAT DES PRODUITS ET CHARGES COMPTABILISÉS

Année 2021

(en milliers d'euros)	Notes	Sociétés intégrées globalement	Sociétés mises en équivalence	2021
Résultat net		**333 781**	**271 611**	**605 392**
Instruments financiers dérivés (1)	5, 24	-131 784	-38 094	-169 878
Impôts différés	5, 20	34 189	9 451	43 640
Écarts de conversion		59 777	18 451	78 228
Éléments recyclables ultérieurement en résultat		**-37 818**	**-10 192**	**-48 010**
Autres actifs financiers non courants	6	25 508	10 738	36 246
Écarts actuariels sur engagements de retraites	5, 12	108 863	181 885	290 748
Impôts différés	5, 20	-31 837	-2 502	-34 339
Éléments non recyclables en résultat		**102 534**	**190 121**	**292 655**
Produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres		**64 716**	**179 929**	**244 645**
Produits et charges comptabilisés		**398 497**	**451 540**	**850 037**
Propriétaires de la société mère		*398 497*	*451 540*	*850 037*
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 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.

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 31.12.2019	**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 (1)		0				0		0
Paiement en actions (2)		2 568				2 568		2 568
Mouvements sur actions propres (2)		-2 135			2 135	0		0
Autres variations (3)		-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**
Résultat net de l'exercice		*605 392*				*605 392*		*605 392*
Produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres		*292 655*	*-126 238*	*78 228*		*244 645*		*244 645*
Produits et charges comptabilisés		898 047	-126 238	78 228		850 037		850 037
Dividendes versés		-102 308				-102 308		-102 308
Paiement en actions (2)		2 388				2 388		2 388
Mouvements sur actions propres (2)		-2 360			2 360	0		0
Autres variations (3)		-9 586				-9 586		-9 586
Au 31.12.2021	**66 790**	**5 317 199**	**-77 008**	**23 894**	**-30 393**	**5 300 482**	**0**	**5 300 482**

(1) 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 pas verser de dividende au titre des résultats 2019.

(2) cf. note 10.

(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 2021, les autres variations comprennent également les impacts liés à l'intégration de Dassault Reliance Aerospace Ltd dans le périmètre de consolidation (cf. note 2).

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

(en milliers d'euros)	Notes	2021	2020
I - Flux de trésorerie des opérations d'exploitation			
Résultat net		**605 392**	**302 759**
Annulation des résultats des sociétés mises en équivalence, nets des dividendes reçus	5	-164 021	-95 833
Annulation des résultats sur cessions d'actifs immobilisés	17	2 906	24 842
Variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés	24	29 604	-47 015
Variation de la juste valeur des autres actifs financiers courants et non courants	6, 9	3 080	448
Charge d'impôt (y compris impôts différés)	20	142 776	76 902
Dotations et reprises aux amortissements et aux provisions (à l'exclusion de celles liées au besoin en fonds de roulement)	4, 12	615 251	41 417
Autres éléments	10	2 388	2 568
Capacité d'autofinancement avant impôts		**1 237 376**	**306 088**
Impôts versés	20	**-191 846**	**-5 885**
Variation des stocks et en-cours (valeur nette)	7	-67 224	-47 616
Variation des actifs sur contrats	14	3 840	4 482
Variation des créances clients et autres créances (valeur nette)	8	-1 014 383	-172 529
Variation des avances et acomptes versés	14	358 632	614 854
Variation des passifs sur contrats	14	1 050 452	-1 137 681
Variation des dettes fournisseurs et autres dettes	13	273 075	-147 302
Variation des dettes fiscales et sociales	13	12 905	20 360
Augmentation (-) ou diminution (+) du besoin en fonds de roulement		**617 297**	**-865 432**
Total I		**1 662 827**	**-565 229**
II - Flux de trésorerie des opérations d'investissement			
Variation, en coût d'acquisition, des autres actifs financiers courants (1)	9	-90 031	564 608
Acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles	4	-172 781	-470 845
Acquisitions des autres actifs financiers non courants	6	-1 660	-2 455
Cessions ou réduction d'actifs immobilisés		54 409	1 867
Trésorerie nette sur acquisitions et cessions de filiales (2)		-3 573	-13 257
Total II		**-213 636**	**79 918**
III - Flux de trésorerie des opérations de financement			
Augmentation des dettes financières	11	43 647	116 546
Remboursement des dettes financières	11	-100 881	-430 517
Dividendes versés au cours de l'exercice	22	-102 308	0
Total III		**-159 542**	**-313 971**
IV - Impact des variations de change		36 619	-37 318
Variation de la trésorerie nette (I+II+III+IV)		**1 326 268**	**-836 600**
Trésorerie nette à l'ouverture	9	2 696 283	3 532 883
Trésorerie nette à la clôture	9	4 022 551	2 696 283

(1) la variation, en coût d'acquisition, des autres actifs financiers courants, auparavant classée en flux des opérations de financement, est dorénavant classée en flux de trésorerie des opérations d'investissement.

(2) en 2021, le montant correspond à l'augmentation de capital de Dassault Reliance Aerospace Ltd, entité mise en équivalence par le Groupe. En 2020, la trésorerie nette sur acquisitions et cessions de filiales concernait l'acquisition d'ExecuJet MRO Services Middle East.

NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS

Généralités

1 Principes comptables

2 Périmètre de consolidation

2.1 Périmètre au 31 décembre 2021
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 pour risques et charges

12.1 Provisions pour risques et charges et dépréciations
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 Effectif moyen

29 Honoraires des commissaires aux comptes

30 Évènements postérieurs à la clôture

Note 1 - Principes comptables

1.1. Cadre général

Le 3 mars 2022, le conseil d'administration a arrêté et autorisé la publication des états financiers consolidés de Dassault Aviation au 31 décembre 2021. Ces états financiers consolidés seront soumis à l'approbation de l'assemblée générale du 18 mai 2022.

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. Évolution en 2021 du référentiel comptable applicable à Dassault Aviation

Normes, amendements, interprétations dont l'application est devenue obligatoire au 1er janvier 2021

Depuis le 1er janvier 2021, le Groupe applique les amendements à IFRS 9, IAS 39 et IFRS 7 en lien avec la réforme des taux interbancaires de référence.

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

Par ailleurs, l'analyse par le Groupe des conséquences de l'interprétation portant sur l'attribution des avantages postérieurs à l'emploi aux périodes de services a été finalisée. Les impacts sur les états financiers du Groupe ne sont pas matériels.

Normes, amendements, interprétations dont l'application est obligatoire après le 1er janvier 2021

Les textes présentés ci-après n'ont pas été appliqués par anticipation par le Groupe lorsque cette disposition était offerte.

Les principaux textes adoptés par l'Union Européenne dont l'application est obligatoire après le 1er janvier 2021 sont les 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 16 « Immobilisations corporelles », sur les produits générés avant l'utilisation prévue,
- les amendements à IAS 37 « Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels »,
- les améliorations annuelles des IFRS 2018-2020.

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 »,
- les amendements à IAS 8 « Définition des estimations comptables »,
- les amendements à IAS 12 sur l'impôt différé lié à des actifs et des passifs issus d'une même transaction.

Les impacts de ces textes sur les états financiers du Groupe sont en cours d'évaluation.

1.1.2. Choix comptables clés et estimations de la Direction

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

Ces estimations concernent notamment :

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

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

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

1.1.3. Présentation des comptes consolidés

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

Le compte de résultat consolidé est présenté par nature.

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

1.1.4. 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 2021, l'ensemble des sociétés non consolidées ne dépasse pas collectivement les seuils décrits ci-dessus.

Élimination des opérations internes au Groupe

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

1.2.2. Date d'arrêté

La majorité des sociétés consolidées clôturent leur exercice social au 31 décembre.

1.2.3. Conversion des comptes des filiales hors zone euro

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

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

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

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

1.3. Principes d'évaluation

1.3.1. Écarts d'acquisition et regroupements d'entreprises

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

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

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

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

Ces écarts d'acquisition, non amortis, font chaque année l'objet de tests de perte de valeur (cf. 1.3.3. Perte de valeur et valeur recouvrable).

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 2021, le taux d'actualisation après impôts Groupe est de 8,4% (8,7% au 31.12.2020). 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.

En l'absence d'éléments de valorisation externes, la juste valeur des titres de participation non consolidés, non cotés, correspond à la quote-part de situation nette, augmentée des plus-values latentes significatives le cas échéant. 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).

La juste valeur des actions Embraer correspond au cours de marché à la date d'arrêté des comptes. Ces éléments sont classés en niveau 1 (selon IFRS 13).

Les variations de juste valeur et les plus ou moins-values de cession de ces titres 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. Actifs et passifs sur contrats

Pour un contrat donné, le montant cumulé du chiffre d'affaires comptabilisé au titre de l'ensemble des obligations de prestation du contrat, diminué des paiements reçus et des créances clients qui sont comptabilisées séparément, est présenté au bilan au sein des rubriques actifs sur contrat ou passifs sur contrat.

1.3.8. Créances

Les créances clients et autres créances sont présentées distinctement au bilan. Elles sont systématiquement classées en actifs courants. Les créances clients comprennent les créances résultant de contrats de location-financement. Ces dernières correspondent au montant actualisé des revenus locatifs attendus, augmenté de l'éventuelle valeur résiduelle de l'avion à la fin du contrat de location-financement.

Une provision pour dépréciation est pratiquée lorsque la valeur recouvrable d'une créance est inférieure à la valeur comptable.

La valeur recouvrable d'une créance est estimée sur la base des pertes attendues et prend en considération la nature du client, ainsi que l'historique des règlements.

La créance est dépréciée à hauteur du risque estimé pour la part non couverte par une assurance crédit (Bpifrance Assurance Export ou sûretés réelles).

Les créances non dépréciées sont des créances récentes et/ou sans risque de crédit significatif.

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

1.3.9. Autres actifs financiers courants

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.

1.3.10. Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie répondent aux critères de la norme IAS 7 « États des flux de trésorerie » : placements à court terme, aisément convertibles en un montant connu de liquidités et non soumis à des risques significatifs de variation de valeur.

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.

1.3.11. Actions propres

Actions propres

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

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.

1.3.12. Provisions pour risques et charges

Provisions pour garantie et autres risques rattachés aux contrats

Dans le cadre des contrats de vente ou marchés, Dassault Aviation a des obligations formelles liées aux matériels, produits et / ou prestations (développements logiciels, intégration systèmes, etc.) livrés.

Ces obligations peuvent être distinguées entre :

- garantie « courante » : remise en état des matériels défectueux au cours de leur période de garantie contractuelle ou par obligation implicite, traitement des dysfonctionnements matériels ou logiciels identifiés après qualification et mise à disposition des utilisateurs, …
- garantie « réglementaire » : traitement par le constructeur de toute évolution du cadre réglementaire décidée par les autorités de la réglementation ou de toute non-conformité réglementaire identifiée par le constructeur ou un utilisateur après livraison des matériels ou produits livrés,
- autres risques liés à l'exécution du contrat.

La détermination du montant des provisions s'effectue principalement comme suit :

- sur la base du retour d'expérience des coûts constatés,
- sur la base de devis établis par les spécialistes des métiers concernés.

Coût des départs à la retraite

Les engagements envers le personnel en matière de coût des départs à la retraite sont provisionnés pour les obligations restant à courir. Ils sont estimés pour l'ensemble du personnel sur la base des droits courus et d'une projection des salaires actuels, avec la prise en compte du risque de mortalité, de la rotation des effectifs et d'une hypothèse d'actualisation. Les taux utilisés ont été déterminés par référence au taux de rendement des obligations privées à long terme de première qualité de maturité équivalente à la duration des engagements évalués.

Le Groupe applique la norme IAS 19 révisée qui prévoit :

- la constatation de l'intégralité des écarts actuariels dans les produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres,
- la comptabilisation immédiate du coût des services passés,
- l'alignement du taux de rendement attendu des actifs du régime sur les taux d'actualisation,
- la comptabilisation des seuls frais administratifs relatifs à la gestion des actifs en déduction de leur rendement réel.

La provision qui apparaît au bilan correspond au montant de l'engagement total net des actifs de couverture. Les impacts en compte de résultat sont intégralement comptabilisés en résultat opérationnel.

1.3.13. Dettes et emprunts

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

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

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

1.3.14. Actualisation des créances, dettes et provisions

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

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

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

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

1.3.15. Instruments financiers dérivés

Instruments financiers dérivés souscrits par le Groupe

Le Groupe utilise des dérivés pour couvrir son exposition aux risques de variation des cours de change.

Les risques de change résultent essentiellement des ventes réalisées en dollars US. Les flux de trésorerie futurs correspondants sont partiellement couverts en utilisant des contrats de change à terme et des options de change.

Évaluation et comptabilisation des instruments financiers dérivés

Lors de la comptabilisation initiale, les instruments dérivés sont inscrits au bilan, dans la rubrique instruments financiers dérivés, pour leur coût d'acquisition.

Ils sont évalués par la suite à leur juste valeur calculée sur la base du prix du marché communiqué par les organismes financiers concernés et des paramètres de marché observés à la date de clôture, en tenant compte des risques éventuels de contrepartie. L'évaluation des instruments financiers relève du niveau 2 (selon IFRS 13).

Le Groupe applique la comptabilisation de couverture lorsque les critères définis par la norme IFRS 9 « Instruments financiers » sont remplis. Les dérivés de change sont documentés, au cas par cas, sur la base du cours spot ou du cours à terme.

Les dérivés éligibles à la comptabilité de couverture sont comptabilisés comme suit :

- les variations de juste valeur de l'instrument de couverture sont inscrites, nettes d'impôts, dans les produits et charges comptabilisés en capitaux propres, à l'exception de la part non efficace de la couverture comptabilisée en résultat,
- lorsque le flux de trésorerie est encaissé, le profit ou la perte lié à l'instrument de couverture de change est constaté en résultat.

Si un instrument dérivé, choisi pour l'efficacité de la couverture économique qu'il procure au Groupe, ne satisfait pas aux conditions requises par la norme pour la comptabilité de couverture (dérivés de change optionnels), alors les variations de sa juste valeur sont comptabilisées dans le résultat financier.

1.3.16. Chiffre d'affaires et résultats

Reconnaissance du chiffre d'affaires et du résultat opérationnel

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

Vente de biens

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

Pour la grande majorité des contrats, les critères de la norme IFRS 15 pour une comptabilisation du chiffre d'affaires à l'avancement ne sont pas satisfaits, notamment pour les ventes de Rafale et de Falcon pour lesquels l'utilisation alternative a pu être démontrée. Le chiffre d'affaires est ainsi reconnu au moment de la livraison des biens dans la majorité des cas.

Les contrats de location-financement sont comptabilisés comme des ventes à crédit en application de la norme IFRS 16 « Contrats de location ».

Vente de services

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

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

Agent / principal

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

le cas contraire, la totalité du chiffre d'affaires et des charges correspondantes (y compris la part des commettants) est comptabilisée.

Carnet de commandes

Le carnet de commandes (cf. note 25) correspond au chiffre d'affaires restant à comptabiliser au titre d'obligations de prestation non encore exécutées ou partiellement exécutées à la date de clôture.

Subventions reçues de l'État

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

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

Résultat financier

Le résultat financier est principalement constitué :

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

1.3.17. Imposition différée

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

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

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

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

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

Note 2 - Périmètre de consolidation

2.1. Périmètre au 31 décembre 2021

Dassault Aviation est un Groupe français qui conçoit et fabrique des avions militaires, des avions d'affaires et des systèmes spatiaux. Le Groupe exerce principalement son activité en France.

Les états financiers consolidés comprennent les états financiers de la société Dassault Aviation et des entités suivantes :

Nom	Pays	% intérêts (1)		Méthode de consolidation (2)
		31.12.2021	31.12.2020	
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
Dassault Reliance Aerospace Ltd	**Inde**	**49**	**-**	**MEQ**
ExecuJet				
- ExecuJet MRO Services Australia	Australie	100	100	IG
- ExecuJet MRO Services New Zealand	Nouvelle Zélande	100	100	IG
- ExecuJet MRO Services Belgium	Belgique	100	100	IG
- ExecuJet Services Malaysia	Malaisie	100	100	IG
- ExecuJet MRO Services	Afrique du Sud	100	100	IG
- ExecuJet MRO Services Middle-East	Dubaï	100	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, 24,67% des droits à intérêts et 29,79% des droits de vote au 31 décembre 2021.

(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

À compter du 1er janvier 2021, Dassault Reliance Aerospace Ltd a intégré le périmètre de consolidation du Groupe Dassault Aviation.

Créée en 2017 et détenue à 49%, Dassault Reliance Aerospace Ltd assemble et produit des pièces et sous-ensembles d'aérostructure civils et militaires.

Dassault Reliance Aerospace Ltd est consolidée par mise en équivalence. Les impacts de ce mouvement de périmètre sur les états financiers du Groupe ne sont pas significatifs.

Note 3 - Écarts d'acquisition

Les écarts d'acquisition au 31 décembre 2021 se décomposent comme suit :

(en milliers d'euros)	**31.12.2021**	**31.12.2020**
Dassault Aviation Business Services	6 625	6 625
Dassault Falcon Jet	5 887	5 887
Dassault Falcon Service	3 702	3 702
ExecuJet	34 914	34 914
Sogitec Industries	4 777	4 777
TAG Maintenance Services	10 052	10 052
Écarts d'acquisition	**65 957**	**65 957**

Les tests effectués au titre de la norme IAS 36 « Dépréciation des actifs immobilisés » (cf. note 1.3.3. des principes comptables) n'indiquant pas de perte de valeur, aucune provision pour dépréciation des écarts d'acquisition n'a été constatée.

Une augmentation de 10% du taux d'actualisation, une diminution de 10% du taux de croissance ou une diminution de 1 point de la rentabilité 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)	31.12.2021	31.12.2020
Valeur nette		
France	920 605	912 789
États-Unis	191 775	186 261
Autres	89 296	87 246
Total	**1 201 676**	**1 186 296**
dont immobilisations incorporelles	62 377	56 224
dont immobilisations corporelles	1 139 299	1 130 072

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 2020	**10 752**	**45 472**	**56 224**
Acquisitions / augmentations	0	21 425	21 425
Cessions / diminutions	0	-2 929	-2 929
Dotations aux amortissements	-2 396	-15 509	-17 905
Écarts de conversion	105	315	420
Autres	0	5 142	5 142
Valeur nette au 31 décembre 2021	**8 461**	**53 916**	**62 377**

4.2.2. Détail par nature

(en milliers d'euros)	31.12.2021			31.12.2020
	Brut	Amortisse-ments	**Net**	**Net**
Actifs incorporels acquis	14 762	-6 301	8 461	10 752
Coûts de développement (1)	162 925	-157 330	5 595	6 766
Logiciels, brevets, licences et valeurs similaires	212 585	-170 013	42 572	23 875
Immobilisations en-cours, avances et acomptes	5 749	0	5 749	14 831
Immobilisations incorporelles	**396 021**	**-333 644**	**62 377**	**56 224**

(1) cf. note 1.3.2. des principes comptables.

4.3. Immobilisations corporelles

4.3.1. Évolution des immobilisations corporelles nettes

(en milliers d'euros)	Droits d'utilisation (1)	Autres immobilisations corporelles	**Total**
Valeur nette au 31 décembre 2020	**136 423**	**993 649**	**1 130 072**
Acquisitions / augmentations	20 197	151 356	171 553
Cessions / diminutions	-10 826	-32 556	-43 382
Dotations aux amortissements	-34 251	-99 679	-133 930
Dépréciations	-1 413	5 263	3 850
Écarts de conversion	3 052	13 226	16 278
Autres	0	-5 142	-5 142
Valeur nette au 31 décembre 2021	**113 182**	**1 026 117**	**1 139 299**

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

4.3.2. Détail par nature

(en milliers d'euros)	**31.12.2021**				**31.12.2020**
	Brut	Amortisse-ments	Dépré-ciation	**Net**	**Net**
Droits d'utilisation	375 889	-261 232	-1 475	113 182	136 423
Terrains	148 608	-7 948	0	140 660	129 689
Constructions	992 299	-429 034	-4 755	558 510	498 693
Installations techniques	780 958	-595 217	-941	184 800	130 638
Autres immobilisations corporelles	183 878	-133 311	-5 263	45 304	65 281
Immobilisations en-cours, avances et acomptes	96 843	0	0	96 843	169 348
Immobilisations corporelles	**2 578 475**	**-1 426 742**	**-12 434**	**1 139 299**	**1 130 072**

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 2021, Dassault Aviation détient 24,67% des droits à intérêts du groupe Thales, contre 24,68% au 31 décembre 2020. 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	
	31.12.2021	**31.12.2020**	**2021**	**2020**
Thales (1)	2 064 714	1 731 178	265 604	116 451
Autres	30 868	22 750	6 007	4 831
Total	**2 095 582**	**1 753 928**	**271 611**	**121 282**

(1) La quote-part du Groupe dans la situation nette et le résultat de Thales est détaillée en note 5.3.

5.2. Évolution des titres mis en équivalence

(en milliers d'euros)	**2021**	**2020**
Au 1er janvier	**1 753 928**	**1 841 218**
Quote-part du résultat des sociétés mises en équivalence	271 611	121 282
Élimination des dividendes versés (1)	-107 590	-25 449
Produits et charges comptabilisés directement dans les capitaux propres		
- Actifs financiers à la juste valeur	10 738	-13 770
- Instruments financiers dérivés (2)	-38 094	37 106
- Écarts actuariels sur engagements de retraite	181 885	-158 417
- Impôts différés	6 949	2 309
- Écarts de conversion	18 451	-27 317
Part des sociétés mises en équivalence dans les autres produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres	179 929	-160 089
Autres mouvements (3)	-2 296	-23 034
En fin de période	**2 095 582**	**1 753 928**

(1) en 2021, le Groupe a perçu 71 443 milliers d'euros de dividendes de Thales au titre de l'exercice 2020 et 31 519 milliers d'euros d'acompte sur les dividendes au titre de l'exercice 2021. En 2020, Thales avait versé au Groupe 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).

(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. Les autres mouvements comprennent également les impacts liés à l'entrée de Dassault Reliance Aerospace Ltd dans le périmètre de consolidation.

5.3. Etats financiers résumés de Thales (à 100%) et quote-part de résultat de Thales mis en équivalence par Dassault Aviation

Le groupe Thales intervient dans les domaines de l'aéronautique, de l'espace, des transports, de la défense et de la sécurité, et propose des solutions intégrées et des équipements destinés à fiabiliser et sécuriser, surveiller et contrôler, protéger et défendre (cf. http://www.thalesgroup.com). Le siège social du groupe Thales est situé Tour Carpe Diem, 31 place des Corolles, 92098 Paris La Défense.

Les états financiers résumés de Thales sont les suivants :

(en milliers d'euros)	**2021**	**2020**
Actifs non courants	13 137 200	14 381 300
Actifs courants (1)	19 703 600	17 426 500
Capitaux propres attribuables aux propriétaires de la société mère	6 480 100	5 114 900
Participations ne donnant pas le contrôle	244 400	195 000
Passifs non courants (2)	7 548 400	9 322 200
Passifs courants (3)	18 567 900	17 175 700
Total Bilan	32 840 800	31 807 800
Chiffre d'affaires	16 192 000	16 988 900
Résultat net attribuable aux propriétaires de la société mère (4)	1 088 800	483 400
Autres éléments du résultat global, nets d'impôts attribuables aux actionnaires de la société mère	692 900	-640 900
Résultat global attribuable aux actionnaires de la société mère	1 781 700	-157 500

(1) dont trésorerie et équivalents de trésorerie : 5 049 400 milliers d'euros en 2021 (5 003 900 milliers d'euros en 2020).

(2) dont passifs financiers non courants : 4 609 700 milliers d'euros en 2021 (5 223 200 milliers d'euros en 2020).

(3) dont passifs financiers courants : 1 553 100 milliers d'euros en 2021 (2 522 700 milliers d'euros en 2020).

(4) dont dotations aux amortissements : -1 062 600 milliers d'euros en 2021 (-1 178 000 milliers d'euros en 2020),

dont intérêts financiers relatifs à la dette brute : -54 100 milliers d'euros en 2021 (-67 300 milliers d'euros en 2020),

dont intérêts financiers relatifs à la trésorerie et équivalents de trésorerie : -2 500 milliers d'euros en 2021 (7 600 milliers d'euros en 2020),

dont impôt sur les bénéfices : -147 700 milliers d'euros en 2021 (-90 300 milliers d'euros en 2020).

Le détail du passage entre la situation nette publiée par Thales, part du Groupe, avec la valeur nette comptable des titres mis en équivalence figure dans le tableau ci-dessous :

(en milliers d'euros)	**2021**	**2020**
Capitaux propres part du groupe Thales	6 480 100	5 114 900
Retraitement d'homogénéisation et PPA	-2 574 885	-2 562 708
Capitaux propres part du groupe Thales retraités	**3 905 215**	**2 552 192**
Quote-part dans l'actif net du groupe Thales	963 417	629 881
Écart d'acquisition	1 101 297	1 101 297
Valeur comptable des titres Thales	**2 064 714**	**1 731 178**

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)	2021	2020
Résultat Thales (100%)	**1 088 800**	**483 400**
Résultat Thales - Quote-part de Dassault Aviation	**268 607**	**119 303**
Amortissement de l'allocation du prix d'acquisition, net d'impôts (1)	-3 003	-2 852
Résultat mis en équivalence par Dassault Aviation	**265 604**	**116 451**

(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 2020.

5.4. Indice de perte de valeur

Sur la base du cours de bourse de l'action Thales au 31 décembre 2021, soit 74,80 euros par action, la participation de Dassault Aviation dans Thales est valorisée à 3 929 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 2021.

Note 6 - Autres actifs financiers non courants

(en milliers d'euros)	31.12.2020	Augmen-tation	Diminution	Variation de juste valeur	Autres	31.12.2021
Titres non cotés (1)	119 385	0	-3 717	8 530	-18	124 180
Titres Embraer (1)	9 264	0	0	16 978	0	26 242
Autres actifs financiers (2)	61 142	1 660	-21 835	-315	7	40 659
Créances rattachées à des participations	*21 438*	*468*	*-53*	*0*	*0*	*21 853*
Dépôts de garantie	*37 265*	*594*	*-21 514*	*0*	*7*	*16 352*
Autres	*2 439*	*598*	*-268*	*-315*	*0*	*2 454*
Autres actifs financiers non courants	**189 791**	**1 660**	**-25 552**	**25 193**	**-11**	**191 081**

(1) les titres de participation non consolidés, non cotés, et les titres Embraer sont évalués à la juste valeur en contrepartie des autres produits et charges comptabilisés en capitaux propres, non recyclables en résultat. La diminution des titres non cotés correspond à la sortie des titres de Dassault Reliance Aerospace Ltd, consolidée par mise en équivalence depuis le 1er janvier 2021. 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 : 36 681 milliers d'euros.

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

(en milliers d'euros)	31.12.2021			31.12.2020		
	Coût historique	Plus ou moins-value	**Valeur à l'actif**	Coût historique	Plus ou moins-value	**Valeur à l'actif**
Titres non cotés	82 811	41 369	124 180	86 546	32 839	119 385
Actions Embraer	32 120	-5 878	26 242	32 120	-22 856	9 264
Autres actifs financiers	40 974	-315	40 659	61 142	0	61 142
Autres actifs financiers non courants	155 905	35 176	**191 081**	179 808	9 983	**189 791**

Note 7 - Stocks et en-cours

(en milliers d'euros)	31.12.2021			31.12.2020
	Brut	Dépréciation	Net	Net
Matières premières	263 012	-82 793	180 219	158 992
En-cours de production	2 394 438	-19 597	2 374 841	2 254 906
Produits intermédiaires et finis	1 213 856	-288 507	925 349	967 643
Stocks et en-cours	**3 871 306**	**-390 897**	**3 480 409**	**3 381 541**

La hausse des stocks et en-cours est liée à l'exécution des contrats Défense France et à l'activité Falcon. La diminution des stocks et en-cours Défense Export consécutive aux livraisons de Rafale sur la période vient partiellement compenser cette hausse.

Note 8 - Créances clients et autres créances

8.1. Détail

(en milliers d'euros)	31.12.2021			31.12.2020
	Brut	Dépréciation	Net	Net
Clients et comptes rattachés (1)	1 239 486	-75 382	1 164 104	717 249
Créances d'impôts courants sur les sociétés	76 151	0	76 151	89 854
Autres créances	311 563	0	311 563	365 012
Comptes de régularisation	864 481	0	864 481	219 463
Créances clients et autres créances	**2 491 681**	**-75 382**	**2 416 299**	**1 391 578**

(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.

8.2. Échéancier

(en milliers d'euros)	31.12.2021			31.12.2020		
	Total	À moins d'un an	À plus d'un an	Total	À moins d'un an	À plus d'un an
Clients et comptes rattachés (1)	1 239 486	1 130 540	108 946	794 780	656 548	138 232
Créances d'impôts courants sur les sociétés	76 151	76 151	0	89 854	89 854	0
Autres créances	311 563	294 273	17 290	365 012	345 985	19 027
Comptes de régularisation (2)	864 481	841 163	23 318	219 463	163 126	56 337
Créances clients et autres créances	**2 491 681**	**2 342 127**	**149 554**	**1 469 109**	**1 255 513**	**213 596**

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

(2) la hausse des charges constatées d'avance reflète la part des commettants dans l'augmentation des produits constatés d'avance (cf. note 14).

8.3. Créances relatives aux contrats de location-financement

(en milliers d'euros)	31.12.2021	31.12.2020
Créances sur loyers minimums à percevoir	114 031	121 021
Produits financiers non acquis	-8 284	-12 464
Provision pour dépréciation	0	-734
Créances relatives aux contrats de location-financement	**105 747**	**107 823**

La part à moins d'un an des créances sur loyers à percevoir est de 35 011 milliers d'euros au 31 décembre 2021.

Note 9 - Trésorerie

9.1. Trésorerie nette

(en milliers d'euros)	31.12.2021	31.12.2020
Équivalents de trésorerie (1)	2 784 943	1 696 105
Disponibilités	1 237 608	1 000 178
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**4 022 551**	**2 696 283**
Concours bancaires courants	0	0
Trésorerie nette au tableau des flux de trésorerie	**4 022 551**	**2 696 283**

(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)	31.12.2021	31.12.2020
Autres actifs financiers courants (en valeur de marché) (1)	955 281	868 015
Trésorerie et équivalents de trésorerie (en valeur de marché)	4 022 551	2 696 283
Sous-total	**4 977 832**	**3 564 298**
Emprunts et dettes financières, hors dettes de location (2)	-98 374	-122 973
Trésorerie disponible	**4 879 458**	**3 441 325**

(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 2021 (comme au 31 décembre 2020). L'analyse des risques correspondante est décrite en note 24.

Note 10 - Capitaux propres

10.1. Capital social

Le capital social s'élève à 66 790 milliers d'euros et se compose de 83 487 030 actions ordinaires de 0,80 euros chacune au 31 décembre 2021, la valeur nominale de l'action Dassault Aviation ayant été divisée par 10 le 29 septembre 2021. À valeur nominale identique, le nombre d'actions composant le capital social est inchangé par rapport au 31 décembre 2020.

La répartition du capital au 31 décembre 2021 est la suivante :

	Actions	% Capital	% Droits de vote
GIMD (1)	51 960 760	62,2%	76,9%
Flottant	22 940 850	27,5%	17,0%
Airbus SE	8 275 290	9,9%	6,1%
Dassault Aviation (actions propres)	310 130	0,4%	-
Total	**83 487 030**	**100%**	**100%**

(1) la société mère, le Groupe industriel Marcel Dassault (GIMD), sise au 9, Rond-Point des Champs-Élysées - Marcel Dassault - 75008 Paris, consolide par intégration globale les comptes du Groupe.

Le Groupe distribue régulièrement des dividendes.

10.2. Actions propres

Les mouvements sur actions propres sont détaillés ci-dessous :

(en nombre de titres)	2021	2020
Actions propres au 1er janvier	**334 210**	**356 000**
Paiement en actions (cf. note 10.3)	-24 080	-21 790
Actions propres à la date d'arrêté	**310 130**	**334 210**
Montant, en milliers d'euros, inscrit en diminution des capitaux propres	*-30 393*	*-32 753*

Afin d'assurer la comparabilité de l'information, les données communiquées au titre des actions propres tiennent compte de la division par 10 de la valeur nominale de l'action.

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

Les 310 130 actions propres détenues au 31 décembre 2021 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. Afin d'assurer la comparabilité de l'information, les données communiquées au titre des plans tiennent compte de la division par 10 de la valeur nominale de l'action.

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 2021	Nombre d'actions annulées (1)	Solde d'actions de performance au 31.12.2021
26.02.2020	du 26.02.2020 au 25.02.2021	22 500	107,60 €	24 080	0	0
04.03.2021	du 04.03.2021 au 03.03.2022	27 000	94,40 €	0	0	27 000

(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 2020

Une charge de 1 404 milliers d'euros a été comptabilisée en 2021 au titre de ce plan, dont la juste valeur s'élève à 2 324 milliers d'euros (valeur moyenne de 96,50 euros par action).

Plan 2021

Une charge de 984 milliers d'euros a été comptabilisée en 2021 au titre de ce plan, dont la juste valeur s'élève 2 376 milliers d'euros (valeur moyenne de 88,00 euros par action).

Note 11 - Emprunts et dettes financières

(en milliers d'euros)	Emprunts auprès des établisse-ments de crédit	Dettes de location	Emprunts et dettes financières diverses (1)	**Emprunts et dettes financières**
Au 31 décembre 2020	**463**	**147 441**	**122 510**	**270 414**
Augmentation	0	20 197	43 647	63 844
Diminution	-463	-43 467	-67 783	-111 713
Autres	0	3 809	0	3 809
Au 31 décembre 2021	**0**	**127 980**	**98 374**	**226 354**

(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 31.12.2021**	**Part à moins d'un an**	**Part à plus d'un an**		
			Total	*> à 1 an et < à 5 ans*	*> à 5 ans*
Emprunts auprès des établissements de crédit	0	0	0	*0*	*0*
Dettes de location	127 980	28 434	99 546	*31 815*	*67 731*
Emprunts et dettes financières diverses	98 374	12 418	85 956	*85 956*	*0*
Emprunts et dettes financières	**226 354**	**40 852**	**185 502**	*117 771*	*67 731*

(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*

La variation des emprunts et dettes financières entre 2020 et 2021 se décompose comme suit :

(en milliers d'euros)	31.12.2020	Flux de trésorerie	Dettes de location (1)	Autres mouve-ments	31.12.2021
Emprunts auprès des établissements de crédit	463	-463	0	0	0
Dettes de location	147 441	-32 635	9 365	3 809	127 980
Emprunts et dettes financières diverses	122 510	-24 136	0	0	98 374
Emprunts et dettes financières	**270 414**	**-57 234**	**9 365**	**3 809**	**226 354**

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

Note 12 - Provisions pour risques et charges

12.1. Provisions pour risques et charges et dépréciations

(en milliers d'euros)	31.12.2020	Dotations	Reprises	Autres (1)	31.12.2021
Provisions pour risques et charges	1 412 702	737 170	-269 904	-93 737	1 786 231
Dépréciations	481 694	464 090	-476 716	9 799	478 867
Actifs financiers non courants	*154*	*0*	*0*	*0*	*154*
Immobilisations corporelles	*17 170*	*5 415*	*-9 265*	*-886*	*12 434*
Stocks et en-cours	*386 839*	*383 434*	*-389 874*	*10 498*	*390 897*
Clients et comptes rattachés	*77 531*	*75 241*	*-77 577*	*187*	*75 382*
Provisions pour risques et charges et dépréciations	**1 894 396**	**1 201 260**	**-746 620**	**-83 938**	**2 265 098**

(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)	31.12.2020	Dotations	Reprises	Autres	31.12.2021
Garantie (1)	913 730	143 477	-138 871	2 298	920 634
Autres risques rattachés aux contrats (1)	151 983	535 265	-73 807	4 654	618 095
Coûts des départs à la retraite (2)	335 100	50 499	-55 244	-101 233	229 122
sociétés françaises	*221 633*	*34 891*	*-23 504*	*-83 460*	*149 560*
sociétés nord-américaines	*113 467*	*15 608*	*-31 740*	*-17 773*	*79 562*
Autres risques opérationnels (3)	11 889	7 929	-1 982	544	18 380
Provisions pour risques et charges	**1 412 702**	**737 170**	**-269 904**	**-93 737**	**1 786 231**

(1) les provisions tiennent compte de l'évolution de la flotte en service, des livraisons de la période et des obligations contractuelles induites par l'exécution des marchés.

(2) l'application de l'interprétation IFRS IC portant sur l'attribution des avantages postérieurs à l'emploi aux périodes de service n'a pas eu d'impact matériel sur les états financiers du Groupe. Ces impacts ont été comptabilisés en résultat de l'exercice. Les écarts actuariels ont contribué à la diminution de la provision pour coûts des départs à la retraite pour -108 863 milliers d'euros. Ils se répartissent comme suit :

Sociétés françaises	*-83 460*
Sociétés nord-américaines	*-25 403*
Total écarts actuariels	*-108 863*

(3) Au 31 décembre 2021, les autres avantages à long terme relatifs aux médailles du travail s'élèvent à 3 484 milliers d'euros, contre 3 698 milliers d'euros à fin 2020.

12.3. Provisions pour coûts des départs à la retraite

12.3.1. Modalités de calcul (régimes à prestations définies)

Les engagements liés aux coûts des départs à la retraite sont calculés pour l'ensemble du personnel du Groupe suivant la méthode des unités de crédit projetées. Ils sont provisionnés en totalité pour les obligations restant à courir.

La simulation de la projection de carrière est pondérée par la table de mortalité du code des assurances et par le taux de rotation du personnel constaté (variable suivant l'âge). Le coût de départ est fonction du nombre d'années d'ancienneté du salarié à la clôture de l'exercice par rapport à son espérance totale d'années de carrière.

Pour mémoire il est rappelé qu'aucune des sociétés du Groupe n'a d'engagement relatif à des plans de couverture maladie.

12.3.2. Hypothèses retenues

	Sociétés françaises		Sociétés américaines	
	2021	**2020**	**2021**	**2020**
Taux d'inflation	2,00%	2,00%	2,21%	1,93%
Taux d'actualisation	1,00%	0,30%	3,10%	2,90%
Taux moyen pondéré d'augmentation des salaires	3,85%	3,80%	2,21%	1,93%

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)	**2021**	**2020**	**2019**	**2018**	**2017**
Engagement total	996 513	1 029 185	965 305	794 245	800 621
Placements	767 391	694 085	621 028	600 230	500 007
Sous-financement	**229 122**	**335 100**	**344 277**	**194 015**	**300 614**

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

(en milliers d'euros)	**2021**			**2020**		
	France	États-Unis	**Total**	France	États-Unis	**Total**
À l'ouverture de l'exercice	629 372	399 813	**1 029 185**	578 080	387 225	**965 305**
Coût des services rendus	34 128	13 065	47 193	37 567	13 788	51 355
Coût financier	1 978	11 679	13 657	4 562	13 035	17 597
Prestations payées	-29 059	-11 629	-40 688	-27 828	-11 330	-39 158
Écarts actuariels	-72 972	-13 217	-86 189	-18 570	33 187	14 617
Écarts de change et autres	0	33 355	33 355	55 561	-36 092	19 469
À la clôture de l'exercice	563 447	433 066	**996 513**	629 372	399 813	**1 029 185**

Une diminution des taux d'actualisation de 0,5 point augmenterait l'engagement total de 77 681 milliers d'euros, tandis qu'une augmentation des taux d'actualisation de 0,5 point diminuerait l'engagement total de 69 213 milliers d'euros.

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

(en milliers d'euros)	2021			2020		
	France	États-Unis	**Total**	France	États-Unis	**Total**
À l'ouverture de l'exercice	407 739	286 346	**694 085**	335 885	285 143	**621 028**
Rendement attendu des actifs	1 215	9 136	10 351	2 745	9 784	12 529
Écarts actuariels	10 488	12 186	22 674	7 123	-1 514	5 609
Cotisations de l'employeur	0	31 740	31 740	0	30 240	30 240
Prestations payées	-5 555	-11 629	-17 184	-7 597	-11 330	-18 927
Écarts de change et autres	0	25 725	25 725	69 583	-25 977	43 606
À la clôture de l'exercice	413 887	353 504	**767 391**	407 739	286 346	**694 085**

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

(en milliers d'euros)	2021			2020		
	France	États-Unis	**Total**	France	États-Unis	**Total**
Coût des services rendus	34 128	13 065	47 193	37 567	13 788	51 355
Coût financier	1 978	11 679	13 657	4 562	13 035	17 597
Rendement attendu des actifs	-1 215	-9 136	-10 351	-2 745	-9 784	-12 529
Charges des régimes à prestations définies	34 891	15 608	**50 499**	39 384	17 039	**56 423**

La composition des placements est la suivante :

	2021		2020	
	France	États-Unis	France	États-Unis
Obligations et titres de dettes	84%	100%	87%	93%
Immobilier	8%	0%	8%	0%
Actions	8%	0%	5%	0%
Liquidités	0%	0%	0%	7%
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)	31.12.2021			31.12.2020		
	Total	À moins d'un an	À plus d'un an	Total	À moins d'un an	À plus d'un an
Dettes fournisseurs	1 062 948	1 062 948	0	824 377	824 377	0
Autres dettes diverses	135 865	135 865	0	93 665	93 665	0
Comptes de régularisation	2 391	1 500	891	4 856	3 734	1 122
Dettes fournisseurs et autres dettes	**1 201 204**	**1 200 313**	**891**	**922 898**	**921 776**	**1 122**
Impôts courants sur les sociétés	3 147	3 147	0	950	950	0
Autres dettes fiscales et sociales	323 181	323 181	0	310 296	310 296	0
Dettes fiscales et sociales	**326 328**	**326 328**	**0**	**311 246**	**311 246**	**0**

Note 14 - Actifs et passifs sur contrats

(en milliers d'euros)	31.12.2021	31.12.2020
Factures à établir	72 566	93 005
Produits constatés d'avance	-8 290	0
Avances et acomptes reçus des clients	-57 787	-82 753
Actifs sur contrat	**6 489**	**10 252**
Factures à établir	292 176	302 636
Produits constatés d'avance	-2 062 261	-953 105
Avances et acomptes reçus des clients	-5 519 248	-5 574 774
Passifs sur contrat	**-7 289 333**	**-6 225 243**

Pour un contrat donné, un actif (passif) sur contrat représente le chiffre d'affaires cumulé non encore facturé, diminué des facturations non reconnues en chiffre d'affaires et des avances et acomptes reçus du client.

L'augmentation des passifs sur contrats consécutive notamment aux acomptes perçus au titre des contrats Défense France et Rafale Export ainsi qu'aux commandes Falcon a été partiellement compensée par la diminution des passifs sur contrats résultant des reprises d'acomptes suite aux livraisons Rafale Export de la période.

L'augmentation des produits constatés d'avance résulte essentiellement de l'alignement du chiffre d'affaires issu de la facturation sur le rythme de transfert du contrôle des prestations de développements fournies aux clients dans le cadre des contrats Rafale Export.

Dassault Aviation étant notamment principal sur les contrats Rafale Export (Égypte, Qatar, Inde et Grèce), les acomptes reçus comprennent la part des commettants. Les acomptes versés reflètent le reversement de ces parts aux commettants :

(en milliers d'euros)	31.12.2021	31.12.2020
Avances et acomptes reçus	-5 577 035	-5 657 527
Avances et acomptes versés	1 390 293	1 748 750
Avances et acomptes reçus nets des avances et acomptes versés	**-4 186 742**	**-3 908 777**

Note 15 - Chiffre d'affaires

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

(en milliers d'euros)	2021	2020
France	6 186 779	4 506 183
États-Unis	895 454	813 364
Autres	163 964	172 045
Chiffre d'affaires	**7 246 197**	**5 491 592**

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

(en milliers d'euros)	2021	2020
France (1)	794 465	613 772
Export (2)	6 451 732	4 877 820
Chiffre d'affaires	**7 246 197**	**5 491 592**

(1) principalement l'État, avec qui le Groupe a réalisé plus de 10% de son chiffre d'affaires total en 2020.

(2) plus de 10% du chiffre d'affaires Groupe a été réalisé avec le Qatar et avec l'Inde en 2021, tout comme en 2020. 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)	2021	2020
Falcon	1 965 248	2 228 791
Défense	5 280 949	3 262 801
Défense France	*731 940*	*563 559*
Défense Export	*4 549 009*	*2 699 242*
Chiffre d'affaires	**7 246 197**	**5 491 592**

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

(en milliers d'euros)	2021	2020
À un instant donné	6 136 026	4 587 845
À l'avancement	1 110 171	903 747
Chiffre d'affaires	**7 246 197**	**5 491 592**

Note 16 - Autres produits de l'activité

(en milliers d'euros)	2021	2020
Crédits d'impôts recherche	33 651	33 931
Intérêts moratoires	623	1 301
Production immobilisée	6 611	7 022
Autres produits (1)	64 894	37 128
Autres produits de l'activité	**105 779**	**79 382**

(1) les allocations reçues dans le cadre des dispositifs d'activité partielle se sont élevées à 2 974 milliers d'euros en 2021. Elles étaient de 8 397 milliers d'euros en 2020.

Note 17 - Autres produits et charges d'exploitation

(en milliers d'euros)	2021	2020
Résultat de cessions d'éléments d'actifs immobilisés	-2 906	-24 842
Pertes et gains de change relatifs à des opérations commerciales (1)	8 062	-18 502
Autres charges d'exploitation	-50	-834
Autres produits et charges d'exploitation	**5 106**	**-44 178**

(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)	2021	2020
Charges de recherche et développement	-551 366	-537 775

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)	2021	2020
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	3 134	2 283
Variation de juste valeur des autres actifs financiers courants et non courants	-3 080	-448
Coût de l'endettement financier brut	-3 943	-5 113
Coût de l'endettement financier net	**-3 889**	**-3 278**
Dividendes et autres produits de participation	0	0
Produits d'intérêts et résultat de cession des autres actifs financiers	3 742	6 187
Résultat de change (1)	-42 609	45 938
Autres (2)	-25 756	-36 631
Autres produits et charges financiers	**-64 623**	**15 494**
Résultat financier	**-68 512**	**12 216**

(1) 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.

(2) la rubrique « autres » comprend la composante de financement des contrats Défense long terme. Cette dernière, classée en coût de l'endettement financier net en 2020 est dorénavant classée en autres produits et charges financiers.

Note 20 - Impôts

20.1. Impôts sur les résultats

(en milliers d'euros)	2021	2020
Charge d'impôts courants	-191 846	-5 885
Produit / Charge d'impôts différés	49 070	-71 017
Impôts sur les résultats	**-142 776**	**-76 902**

20.2. Impôts comptabilisés directement en capitaux propres

(en milliers d'euros)	31.12.2021	31.12.2020
Instruments financiers dérivés	34 189	-29 178
Autres actifs financiers non courants	-4 503	5 223
Écarts actuariels sur retraites	-27 334	1 194
Impôts comptabilisés directement en capitaux propres	**2 352**	**-22 761**

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

(en milliers d'euros)	2021	2020
Résultat net	605 392	302 759
Moins charge d'impôts	*142 776*	*76 902*
Moins quote-part dans les résultats nets des sociétés mises en équivalence	*-271 611*	*-121 282*
Résultat avant impôts	476 557	258 379
Impôts théoriques au taux en vigueur (1)	**-135 390**	**-82 733**
Impact des crédits d'impôts (2)	11 009	12 024
Impact des différences de taux d'impôts (3)	-18 937	-11 009
Autres	542	4 816
Impôts comptabilisés	**-142 776**	**-76 902**

(1) le taux théorique est le taux s'appliquant à la société mère du Groupe. Ce dernier est de 28,41% pour l'année 2021, contre 32,02% en 2020.

(2) l'impact des crédits d'impôts inclut essentiellement l'effet de la non-imposition des crédits d'impôt recherche, comptabilisés en autres produits de l'activité, qui s'élèvent à 33 651 milliers d'euros en 2021 contre 33 931 milliers d'euros en 2020.

(3) inclut l'incidence de la baisse future du taux d'impôt en France.

20.4. Sources d'impôts différés

(en milliers d'euros)	Bilan consolidé		Compte de résultat consolidé	
	31.12.2021	**31.12.2020**	**2021**	**2020**
Provisions (participation, retraite, etc)	293 415	249 474	68 207	-68 304
Autres actifs financiers courants et non courants et équivalents de trésorerie	-3 376	-2 998	4 799	-5 289
Instruments financiers dérivés	19 988	-21 932	7 731	-13 756
Autres différences temporelles	74 934	104 778	-31 667	16 332
Impôts différés nets	**384 961**	**329 322**	**49 070**	**-71 017**
Impôts différés actifs	*389 443*	*334 762*		
Impôts différés passifs	*-4 482*	*-5 440*		

20.5. Actifs d'impôts différés non reconnus au bilan

(en milliers d'euros)	**31.12.2021**	**31.12.2020**
Actif d'impôts différés non pris en compte	2 131	10 698

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

Note 21 - Résultat par action

Résultat par action	**2021**	**2020**
Résultat net attribuable aux propriétaires de la société mère (en milliers d'euros) (1)	605 392	302 759
Nombre moyen d'actions en circulation (2)	83 172 810	83 149 430
Nombre moyen d'actions en circulation dilué (2)	83 186 310	83 160 680
Résultat par action (en euros)	**7,28**	**3,64**
Résultat par action dilué (en euros)	**7,28**	**3,64**

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

(2) la valeur nominale de l'action Dassault Aviation a été divisée par 10 le 29 septembre 2021. Afin d'assurer la comparabilité de l'information, le nombre d'actions en circulation a été retraité pour tenir compte de la nouvelle valeur nominale de l'action.

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	2021	2020
Décidés et payés dans l'année (en milliers d'euros) (1) (2)	102 308	0
Soit par action (en euros) (3)	1,23	0
Proposés pour approbation à l'assemblée générale, non reconnus comme un passif au 31 décembre (en milliers d'euros)	207 883	102 689
Soit par action (en euros) (3)	2,49	1,23

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

(2) 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.

(3) la valeur nominale de l'action Dassault Aviation a été divisée par 10 le 29 septembre 2021. Afin d'assurer la comparabilité de l'information, le nombre d'actions 2020 a été retraité pour tenir compte de la nouvelle valeur nominale de l'action.

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 31.12.2021			
	Coût ou coût amorti (1)	Juste valeur		Total
		Impact en résultat	Impact en capitaux propres	
Actifs non courants				
Autres actifs financiers non courants	39 674	985	150 422	191 081
Actifs courants				
Clients et autres créances	2 416 299			2 416 299
Instruments financiers dérivés		0	802	802
Autres actifs financiers courants		955 281		955 281
Équivalents de trésorerie (2)		2 784 943		2 784 943
Total des instruments financiers actifs	**2 455 973**	**3 741 209**	**151 224**	**6 348 406**
Niveau 1 (2)		3 741 209	26 242	
Niveau 2		0	802	
Niveau 3		0	124 180	

(1) la valeur comptable des instruments financiers actifs comptabilisés au coût ou coût amorti correspond à une approximation raisonnable de la juste valeur.

(2) dont dépôts à terme au 31 décembre 2021: 1 336 396 milliers d'euros.

Au 31 décembre 2020, les données étaient les suivantes :

(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.

23.2. Instruments financiers passifs

(en milliers d'euros)	Valeur au bilan au 31.12.2021			
	Coût ou coût amorti (1)	Juste valeur		Total
		Impact en résultat	Impact en capitaux propres	
Passifs non courants				
Emprunts auprès des établissements de crédit	0			0
Dettes de location	99 546			99 546
Dettes financières diverses (2)	85 956			85 956
Passifs courants				
Emprunts auprès des établissements de crédit	0			0
Dettes de location	28 434			28 434
Dettes financières diverses (2)	12 418			12 418
Fournisseurs et autres dettes	1 201 204			1 201 204
Instruments financiers dérivés		7 277	74 172	81 449
Total des instruments financiers passifs	**1 427 558**	**7 277**	**74 172**	**1 509 007**
Niveau 1		0	0	
Niveau 2		7 277	74 172	
Niveau 3		0	0	

(1) la valeur comptable des instruments financiers passifs comptabilisés au coût ou au coût amorti correspond à une approximation raisonnable de la juste valeur.

(2) essentiellement la participation des salariés en compte courant bloqué.

Au 31 décembre 2020, les données étaient les suivantes :

(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 de location	119 528			119 528
Dettes financières diverses (2)	101 467			101 467
Passifs courants				
Emprunts auprès des établissements de crédit	463			463
Dettes de location	27 913			27 913
Dettes financières diverses (2)	21 043			21 043
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.

Note 24 - Gestion des risques financiers

24.1. Gestion des risques de liquidité et de trésorerie

24.1.1. Dettes financières

Le Groupe n'a pas de risque significatif sur ses dettes financières. Les caractéristiques de ces dernières figurent en note 11.

24.1.2. Trésorerie, équivalents de trésorerie et autres actifs financiers courants

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

Le portefeuille de placements du Groupe est principalement constitué de placements monétaires sans risque significatif de perte de valeur.

(en milliers d'euros)	Valeur de marché	En %
Disponibilités, placements monétaires et dépôts à terme	4 057 614	81%
Placements obligataires (1)	183 703	4%
Placements non spécifiés (1)	736 515	15%
Total	**4 977 832**	**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 2021 (comme au 31 décembre 2020).

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)	31.12.2021		
	Impact en résultat	Impact en capitaux propres	Total
Disponibilités, placements monétaires et dépôts à terme	4 057 614	0	4 057 614
Placements obligataires	183 703	0	183 703
Placements non spécifiés	736 515	0	736 515
Total	**4 977 832**	**0**	**4 977 832**

24.2. Gestion des risques de crédit et de contrepartie

24.2.1. Risque de crédit sur les contreparties bancaires

Le Groupe répartit ses placements et réalise ses opérations de trésorerie et de change avec des organismes financiers reconnus. Le Groupe n'a pas de placement ni de compte auprès d'établissements financiers présentant des risques majeurs de défaut.

24.2.2. Risque de défaillance des clients

Le Groupe limite les risques liés au défaut des contreparties clients en réalisant la majorité de ses ventes au comptant et en faisant garantir par la Bpifrance Assurance Export ou par des sûretés réelles les crédits accordés. La part des créances non couvertes par ces dispositifs fait l'objet d'un suivi individuel régulier et si besoin d'une provision pour dépréciation.

Compte tenu des dispositifs de couverture mis en place et des provisions constituées dans ses comptes, l'exposition résiduelle du Groupe au risque de défaillance d'un client situé dans un pays soumis à des incertitudes est limitée.

Les garanties Bpifrance Assurance Export et les sûretés réelles obtenues et non exercées à la date d'arrêté sont de même nature que celles au 31 décembre 2020.

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)	31.12.2021		31.12.2020	
	Actif	**Passif**	**Actif**	**Passif**
Instruments dérivés de change	802	81 449	84 303	3 562
Instruments dérivés de taux	0	0	0	0
Instruments financiers dérivés	**802**	**81 449**	**84 303**	**3 562**
Instruments financiers dérivés nets		**80 647**	**80 741**	

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.

Ce risque est permanent compte tenu des fluctuations et de la volatilité de la parité. Il s'agit d'un risque important pour le Groupe, car les mesures mises en place pour limiter ce risque ne suffisent pas à rendre le risque net nul (périodes non couvertes par des couvertures, impact financier éventuel des couvertures déjà prises en cas de retournement des hypothèses de marché).

Les instruments dérivés de change souscrits par le Groupe ne sont pas tous éligibles à la comptabilité de couverture au sens de la norme IFRS 9 « Instruments financiers ». La ventilation des instruments est présentée dans le tableau ci-dessous :

(en milliers d'euros)	**Valeur de marché au 31.12.2021**	**Valeur de marché au 31.12.2020**
Instruments éligibles à la comptabilité de couverture	-73 370	58 414
Instruments non éligibles à la comptabilité de couverture	-7 277	22 327
Instruments financiers dérivés de change	**-80 647**	**80 741**

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 2021, 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	-33 538	-47 109	**-80 647**

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 (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)	**31.12.2020**	**Impact en capitaux propres (1)**	**Impact en résultat financier (2)**	**31.12.2021**
Instruments dérivés de change	80 741	-131 784	-29 604	-80 647
Instruments dérivés de taux	0	0	0	0
Instruments financiers dérivés nets	**80 741**	**-131 784**	**-29 604**	**-80 647**

(1) comptabilisation dans la rubrique produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres, part des sociétés intégrées globalement. Le montant des produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres recyclés en résultat opérationnel sur la période est de 5 765 milliers d'euros.

(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 2020 (1,2271 $/€) et le 31 décembre 2021 (1,1326 $/€).

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)	**31.12.2021**	
Position nette au bilan	-80 647	
Cours du dollar à la clôture	1,1326 $/€	
Cours du dollar à la clôture +/- 10 centimes	1,0326 $/€	1,2326 $/€
Variation de la position nette au bilan (1)	-182 076	148 820
Impact en résultat	*-31 441*	*+22 627*
Impact en capitaux propres	*-150 635*	*+126 193*

(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 2021, les titres de la société Embraer sont valorisés 26 242 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)	**31.12.2021**	**31.12.2020**
Engagements donnés dans le cadre de contrats commerciaux	9 846 854	10 094 570
Avals et cautions	21 052	59 479
Engagements donnés garantis par des cautions bancaires	1 770 381	1 021 551
Engagements donnés	**11 638 287**	**11 175 600**

(en milliers d'euros)	**31.12.2021**	**31.12.2020**
Carnet de commandes	20 761 506	15 895 483
Autres engagements reçus dans le cadre de contrats commerciaux	1 633 129	1 633 129
Sûretés réelles	60 335	61 373
Garanties Bpifrance Assurance Export	14 243	17 807
Engagements reçus garantis par des cautions bancaires	20 331	23 675
Engagements reçus	**22 489 544**	**17 631 467**

La répartition du carnet de commandes par échéance est la suivante :

(en milliers d'euros)	Moins d'un an	Un à cinq ans	A plus de cinq ans	**Total**
Carnet de commandes	6 056 624	12 069 506	2 635 376	**20 761 506**

Note 26 - Actifs et passifs éventuels

Il n'y a pas d'actifs ou passifs éventuels au 31 décembre 2021.

Note 27 - Transactions avec les parties liées

Les parties liées avec le Groupe sont :

- le Groupe industriel Marcel Dassault et ses filiales,
- les sociétés mises en équivalence dont le groupe Thales et ses filiales,
- le président-directeur général et le directeur général délégué de Dassault Aviation,
- les administrateurs de Dassault Aviation.

Termes et conditions des transactions avec les parties liées

Les ventes et achats sont réalisés au prix de marché. Les soldes à la fin de l'exercice ne sont pas garantis et les règlements se font en trésorerie. Il n'y pas eu de garanties fournies ou reçues pour les créances sur les parties liées. Pour l'exercice 2021, 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)	2021	2020
Produits	8 271	2 957
Charges	1 301 868	1 138 904
Créances	664 594	1 241 563
Dettes	332 318	57 553

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)	2021	2020
Rémunérations fixes	3 068	3 012
Jetons de présence	563	512
Avantages en nature	19	18
Attribution d'actions de performance	2 324	2 706
Rémunérations des dirigeants et avantages assimilés	**5 974**	**6 248**

Note 28 - Effectif moyen

L'effectif moyen du Groupe est de 12 387 personnes en 2021. Il était de 12 750 personnes en 2020.

Note 29 - Honoraires des commissaires aux comptes

Les honoraires des commissaires aux comptes certifiant les comptes du Groupe au 31 décembre 2021 comptabilisés en charges sur les exercices 2021 et 2020 sont les suivants :

(en milliers d'euros)	PwC		Mazars	
	2021	**2020**	**2021**	**2020**
Certification des comptes (1)	274	223	586	564
Services autres que la certification des comptes (2)	55	4	125	90
Honoraires des commissaires aux comptes	**329**	**227**	**711**	**654**

(1) ces honoraires concernent principalement la revue et la certification des comptes consolidés du Groupe, la certification des comptes statutaires de Dassault Aviation et de ses filiales et le respect des règlementations au plan local.

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

Note 30 - Évènements postérieurs à la clôture

Le conflit entre la Russie et l'Ukraine n'a pas d'impact matériel sur les états financiers consolidés au 31 décembre 2021.

Aucun autre évènement significatif pouvant avoir un impact sur les comptes n'est intervenu entre le 31 décembre 2021 et la date d'arrêté des comptes par le conseil d'administration.