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 2024 et l'affectation du résultat, nous vous présentons nos résultats consolidés, nos activités au cours de l'exercice écoulé ainsi que les perspectives d'avenir et les autres informations prescrites par la Loi.

Le Conseil d'administration du 4 mars 2025, sous la présidence de Monsieur Éric Trappier, a arrêté les comptes 2024.

Porté par le succès commercial du Rafale, avec notamment 30 Rafale Export commandés en 2024, le carnet de commandes de Dassault Aviation continue de progresser. Il s'établit à un nouveau record de 43,2 milliards d'euros au 31 décembre 2024, comprenant 299 avions (164 Rafale Export, 56 Rafale France et 79 Falcon). Depuis le début du programme Rafale, ce sont au total 507 Rafale qui ont été commandés : 273 Rafale Export et 234 Rafale France.

Le chiffre d'affaires 2024 s'élève à 6,2 milliards d'euros, pour une prévision de la classe 6 milliards d'euros. 21 Rafale (14 France et 7 Export) et 31 Falcon ont été livrés. Le résultat opérationnel ajusté s'établit à 519 millions d'euros, soit une marge opérationnelle de 8,3%. Le résultat net ajusté record s'établit à 1,1 milliard d'euros, soit une marge nette de 17,0%.

En 2024, le contexte international est toujours marqué par la guerre aux portes de l'Europe et les tensions internationales. L'inflation de l'année 2024 confirme la baisse amorcée en 2023. En France, la situation nationale est impactée par l'instabilité politique avec quatre gouvernements différents en 2024, ce qui pèse sur les acteurs économiques du pays ; les hausses des prélèvements obligatoires votés début 2025 impacteront les résultats des sociétés. L'arrivée du nouveau Président des États-Unis va impacter la politique économique et de défense en Europe.

Dassault Aviation poursuit la montée en cadence de la production Rafale dans un contexte de persistance des problèmes de la supply chain externe et interne. Ces difficultés de supply chain entrainent des plans de rattrapage. Face à ces perturbations, Dassault Aviation agit notamment au travers :

- du GIFAS (Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales),
- de sa participation aux fonds d'investissement dédiés au soutien de la supply chain aéronautique française,
- du soutien aux fournisseurs en difficulté et de la recherche d'alternatives le cas échéant,
- de la surveillance interne à Dassault Aviation afin d'anticiper les risques de nouvelles défaillances de fournisseurs.

.

Dans ce contexte, l'année 2024 a été marquée par :

- la poursuite de la réussite du Rafale avec 30 Rafale Export commandés par deux nouveaux clients : l'Indonésie avec 18 Rafale portant le total commandé à 42, et la Serbie avec 12 Rafale. La Serbie est le 8ème client export du Rafale et 3ème pays européen export,
- la livraison de 21 Rafale pour un objectif de 20 dont 14 à la France et 7 à l'Export (les 24 Rafale grecs ont tous été livrés). 13 Rafale avaient été livrés en 2023,
- la commande de 26 Falcon en 2024, contre 23 en 2023,
- la livraison de 31 Falcon, dont les premiers Falcon 6X, pour un objectif de 35. 26 Falcon avaient été livrés en 2023,
- l'annonce par le ministre des Armées du lancement du développement du drone de combat qui accompagnera le standard F5 du Rafale (post-2030). Ce drone sera complémentaire du Rafale et adapté au combat collaboratif. Il bénéficiera des acquis du programme nEUROn.

.

Concernant les développements, la poursuite des travaux :

- d'exécution du contrat de développement du standard F4,
- de développement du Falcon 10X, avec les premières livraisons prévues fin 2027,
- de la phase 1B du démonstrateur du NGF (New Generation Fighter) dans le cadre du SCAF,
- de développement des avions de missions Avsimar et Archange.

Concernant le soutien :

- le maintien de l'excellence du soutien pour le Rafale France et Export dans un contexte de croissance d'activité,
- le renforcement de notre réseau de centres de maintenance Falcon avec la mise en service d'un centre de maintenance à Kuala Lumpur, en Malaisie, et la poursuite de la construction d'une station-service à Melbourne en Floride.

Concernant les investissements industriels, la poursuite de la modernisation des infrastructures, en particulier pour accueillir les premiers Falcon 10X et assurer la montée en cadence du Rafale.

Concernant l'engagement de Dassault Aviation pour l'environnement et la décarbonation de ses Falcon avec :

- des résultats significatifs pour le plan de sobriété de la Société Mère lancé fin 2022,
- la progression du plan SAF (Sustainable Aviation Fuel), avec 752 vols internes effectués en 2024 avec des mélanges ~30% SAF, et le support technique de nos clients et opérateurs qui s'engagent dans cette voie,
- une démarche d'essais en conditions réelles à l'aéroport de Paris-Le Bourget de solutions de décarbonation pour toutes les phases sol dans le cadre d'un protocole de 5 ans signé en 2024 avec le groupe ADP.

Alors que des moyens financiers sont engagés dans le cadre de la décarbonation, la hausse de la taxe sur les billets d'avion retenue dans la loi de finances pénalise l'aviation d'affaires en France.

Dans le domaine social, l'effort de recrutement est important avec l'embauche de près de 2 400 personnes. 30% des effectifs ont été renouvelés en 3 ans, accompagné par un dispositif d'intégration robuste. Dassault Aviation, fidèle aux héritages de Marcel et Serge Dassault, porte le partage de la valeur au cœur de son ADN, et conserve un modèle social attractif. Au titre des résultats 2024, les salariés des sociétés françaises de Dassault Aviation ont bénéficié d'une participation et intéressement s'élevant à 245 millions d'euros, y compris forfait social, à comparer à une participation légale de 51 millions d'euros, y compris forfait social.

Les nouvelles obligations de reporting extra financier (CSRD : Corporate Sustainability Reporting Directive), portant sur les thèmes Environnement, Social et Gouvernance (ESG), imposent des informations très détaillées des impacts de l'activité de Dassault Aviation sur les enjeux de durabilité, ainsi que la manière dont ces enjeux impacteraient Dassault Aviation. Notre état de durabilité est publié au chapitre 4 du Rapport de gestion.

Le Conseil d'administration exprime ses vives félicitations à l'ensemble des salariés de Dassault Aviation pour les succès de l'année écoulée et fait part de sa confiance pour la réalisation des objectifs de l'année à venir.

1. DASSAULT AVIATION DONNÉES CONSOLIDÉES

1.1. Résultats

1.1.1. Chiffres clés

	2024	2023
Prises de commandes	**10 869 M€** 30 Rafale Export 26 Falcon	**8 253 M€** 60 Rafale *dont 42 France et 18 Export* 23 Falcon
Chiffre d'affaires ajusté (*)	**6 230 M€** 21 Rafale *dont 14 France et 7 Export* 31 Falcon	**4 801 M€** 13 Rafale *dont 11 France et 2 Export* 26 Falcon
Carnet de commandes *au 31 décembre*	**43 224 M€** 220 Rafale *dont 164 Export et 56 France* 79 Falcon	**38 508 M€** 211 Rafale *dont 141 Export et 70 France* 84 Falcon
Résultat opérationnel ajusté (*) Marge opérationnelle ajustée	**519 M€** 8,3% du chiffre d'affaires	**349 M€** 7,3% du chiffre d'affaires
Recherche et Développement autofinancés	**437 M€** 7,0% du chiffre d'affaires	**483 M€** 10,1% du chiffre d'affaires
Résultat net ajusté (*) Marge nette ajustée Résultat par action	**1 056 M€** 17,0% du chiffre d'affaires 13,46 € / action	**886 M€** 18,5% du chiffre d'affaires 10,95 € / action
Trésorerie disponible *au 31 décembre*	**8 434 M€**	**7 294 M€**
Dividendes	**370 M€** 4,72 € / action	**266 M€** 3,37 € / action
Participation et intéressement y.c. forfait social de 20% Effectif inscrit au 31 décembre	**245 M€** 14 589	**170 M€** 13 533

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	6 240 M€	4 805 M€
(*) Résultat opérationnel consolidé	527 M€	349 M€
(*) Résultat net consolidé	924 M€	693 M€

1.1.2. Définition des indicateurs alternatifs de performance

Pour refléter les performances économiques réelles consolidées et permettre leur suivi et leur comparabilité, Dassault Aviation 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 (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.

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

- trésorerie et équivalents de trésorerie,
- autres actifs financiers courants,
- 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 2024 des ajustements sur les agrégats du compte de résultat est présentée ci-dessous :

(en milliers d'euros)	Compte de résultat consolidé 2024	Dérivés de change		PPA	Ajustements pratiqués par Thales	Compte de résultat ajusté 2024
		Résultat de change	Variation de juste valeur			
Chiffre d'affaires	6 239 708	- 9 941	0			6 229 767
Résultat opérationnel	527 155	-9 941	0	2 122		519 336
Résultat financier	199 881	9 941	-1 872			207 950
Résultat des sociétés mises en équivalence	382 917			3 956	128 149	515 022
Impôts sur les résultats	-186 129		483	-411		-186 057
Résultat net	923 824	0	-1 389	5 667	128 149	1 056 251
Résultat net part attribuable aux propriétaires de la Société Mère	923 824	0	- 1 389	5 667	128 149	1 056 251
Résultat net par action (en euros)	11,78					13,46

L'incidence en 2023 des ajustements sur les agrégats du compte de résultat est présentée ci-dessous :

(en milliers d'euros)	Compte de résultat consolidé 2023	Dérivés de change		PPA	Ajustements pratiqués par Thales	Compte de résultat ajusté 2023
		Résultat de change	Variation de juste valeur			
Chiffre d'affaires	4 804 891	-4 225	0			4 800 666
Résultat opérationnel	349 477	-4 225	0	3 908		349 160
Résultat financier	211 645	4 225	- 5 793			210 077
Résultat des sociétés mises en équivalence	266 540			3 228	190 694	460 462
Impôts sur les résultats	-134 264		1 496	-636		-133 404
Résultat net	693 398	0	- 4 297	6 500	190 694	886 295
Résultat net part attribuable aux propriétaires de la Société Mère	693 398	0	- 4 297	6 500	190 694	886 295
Résultat net par action (en euros)	8,57					10,95

1.1.4. Prises de commandes consolidées

Les prises de commandes consolidées 2024 sont de **10 869 millions d'euros** contre 8 253 millions d'euros en 2023. La part des prises de commandes à **l'Export** est de **90%**.

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

		2024	2023	2022
Défense		**8 309**	6 524	17 510
	Défense Export	*7 294*	*3 583*	*15 657*
	Défense France	*1 015*	*2 941*	*1 853*
Falcon		**2 560**	1 729	3 444
Total prises de commandes consolidées		**10 869**	8 253	20 954
% Export		**90%**	64%	90%

Les prises de commandes sont constituées intégralement de commandes fermes.

Programmes Défense

Les **prises de commandes Défense** 2024 s'élèvent à **8 309 millions d'euros** contre 6 524 millions d'euros en 2023.

La **part Défense Export** s'élève à **7 294 millions d'euros** en 2024 contre 3 583 millions d'euros en 2023. En 2024, 30 Rafale ont été commandés (18 par l'Indonésie, 12 par la Serbie) contre 18 Rafale commandés par l'Indonésie en 2023.

La **part Défense France** s'établit à **1 015 millions d'euros** en 2024 contre 2 941 millions d'euros en 2023. Cette diminution s'explique notamment par les 42 Rafale de la 5ème Tranche commandés en 2023.

Programmes Falcon

En 2024, **26 commandes de Falcon** ont été enregistrées, contre 23 en 2023. Les prises de commandes représentent **2 560 millions d'euros** contre 1 729 millions d'euros en 2023. Cette augmentation s'explique notamment par le nombre d'avions commandés et un mix produit favorable.

1.1.5. Chiffre d'affaires ajusté consolidé

Le chiffre d'affaires ajusté consolidé 2024 est de **6 230 millions d'euros**, pour une prévision de la classe 6 milliards d'euros, contre 4 801 millions d'euros en 2023. La part du chiffre d'affaires à **l'Export** est de **68%**.

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

	2024	2023	2022
Défense	**3 965**	2 980	4 825
Défense Export	*2 016*	*1 512*	*3 616*
Défense France	*1 949*	*1 468*	*1 209*
Falcon	**2 265**	1 821	2 104
Total chiffre d'affaires ajusté consolidé	**6 230**	4 801	6 929
% Export	**68%**	68%	82%

Programmes Défense

21 Rafale (14 France et 7 Export) ont été livrés en 2024, pour une prévision de 20 livraisons. 13 Rafale (11 France et 2 Export) avaient été livrés en 2023.

Le **chiffre d'affaires Défense** 2024 s'élève à **3 965 millions d'euros** contre 2 980 millions d'euros en 2023.

La **part Défense Export** s'élève à **2 016 millions d'euros** contre 1 512 millions d'euros en 2023. Cette augmentation s'explique notamment par la livraison de 7 Rafale Export alors qu'en 2023, 2 Rafale Export avaient été livrés.

La **part Défense France** s'élève à **1 949 millions d'euros** contre 1 468 millions d'euros en 2023. Cette augmentation s'explique notamment par la livraison de 14 Rafale contre 11 Rafale en 2023 et par une facturation plus importante de travaux de développement**.**

Programmes Falcon

31 Falcon ont été livrés en 2024, pour une prévision de 35, contre 26 livraisons en 2023**.**

Le **chiffre d'affaires Falcon** 2024 s'élève à **2 265 millions d'euros** contre 1 821 millions d'euros en 2023. Cette augmentation s'explique principalement par le nombre de Falcon livrés (31 vs 26).

****

Le book-to-bill ratio Dassault Aviation (prises de commandes / chiffre d'affaires) est de **1,74x** pour l'année 2024.

1.1.6. Carnet de commandes consolidé

Le carnet de commandes consolidé au 31 décembre 2024 (établi en conformité avec la norme IFRS 15) est de **43 224 millions d'euros** contre 38 508 millions d'euros au 31 décembre 2023. Le niveau du carnet de commandes a évolué comme suit, en millions d'euros :

Au 31 décembre	**2024**	2023	2022
Défense	**38 207**	33 862	30 318
Défense Export	*29 265*	*23 986*	*21 915*
Défense France	*8 942*	*9 876*	*8 403*
Falcon	**5 017**	4 646	4 690
Total carnet de commandes consolidé	**43 224**	38 508	35 008
% Export	**76%**	71%	72%

Le carnet de commandes au 31 décembre 2024 est composé comme suit :

- **Défense Export** : **29 265 millions d'euros** contre 23 986 millions d'euros au 31 décembre 2023. Ce montant comprend principalement 164 Rafale contre 141 Rafale dans le carnet Défense Export du 31 décembre 2023,
- **Défense France** : **8 942 millions d'euros** contre 9 876 millions d'euros au 31 décembre 2023. Ce montant comprend en particulier 56 Rafale (vs. 70 à fin décembre 2023), les contrats de MCO Rafale (Ravel), Mirage 2000 (Balzac), ATL2 (Ocean), Alpha Jet (Alphacare), le standard F4 du Rafale et la commande de la phase 1B du démonstrateur du SCAF.
- **Falcon** (y compris les avions de missions Albatros et Archange) : **5 017 millions d'euros** vs 4 646 millions d'euros au 31 décembre 2023. Il comprend notamment 79 Falcon contre 84 à fin décembre 2023.

Le carnet de commandes fait l'objet d'informations complémentaires à la note 24 de l'annexe des comptes consolidés.

1.1.7. Résultats consolidés ajustés

Résultat opérationnel consolidé ajusté

Le **résultat opérationnel consolidé ajusté** 2024 est de **519 millions d'euros** contre 349 millions d'euros en 2023.

Les frais de recherche et développement, portant notamment sur le Falcon 10X, s'établissent à 437 millions d'euros en 2024.

La **marge opérationnelle consolidée ajustée** s'établit à **8,3%** contre 7,3% en 2023, en hausse de 1,0 point.

Le taux de couverture de change est de **1,14 $/€** en 2024 contre 1,20 $/€ en 2023.

Résultat financier consolidé ajusté

Le **résultat financier consolidé** ajusté 2024 est de **208 millions d'euros** contre 210 millions d'euros en 2023, la hausse des produits financiers ayant été plus que compensée par une augmentation de la composante de financement.

Résultat net consolidé ajusté

Le **résultat net consolidé ajusté** 2024 est de **1 056 millions d'euros** contre 886 millions d'euros en 2023, en hausse de 19,2%. La contribution de Thales dans le résultat net de Dassault Aviation est de 507 millions d'euros contre 453 millions d'euros en 2023.

La **marge nette consolidée ajustée** s'établit ainsi à **17,0%** en 2024 contre 18,5% en 2023. Cette baisse s'explique essentiellement par un poids moins important du résultat financier et de la contribution de Thales.

Le **résultat net consolidé ajusté** par action 2024 s'établit à **13,46 €** contre 10,95 € en 2023.

1.1.8. Résultats consolidés – en données IFRS

Résultat opérationnel consolidé (IFRS)

Le **résultat opérationnel consolidé** 2024 est de **527 millions d'euros** contre 349 millions d'euros en 2023.

Les frais de recherche et développement s'établissent à 437 millions d'euros en 2024.

La **marge opérationnelle consolidée** s'établit à **8,4%** contre 7,3% en 2023.

Résultat financier consolidé (IFRS)

Le **résultat financier consolidé** 2024 est de **200 millions d'euros** contre 212 millions d'euros en 2023, la hausse des produits financiers ayant été plus que compensée par une augmentation de la composante de financement.

Résultat net consolidé (IFRS)

Le **résultat net consolidé** 2024 est de **924 millions d'euros** contre 693 millions d'euros en 2023. La contribution de Thales dans le résultat net de Dassault Aviation est de 375 millions d'euros contre 259 millions d'euros en 2023.

La **marge nette consolidée** s'établit ainsi à 14,8% en 2024 contre 14,4% en 2023.

Le **résultat net consolidé par action** 2024 s'établit à **11,78 €** contre 8,57 € en 2023.

1.1.9. Dividendes

Le Conseil d'administration a décidé de proposer à l'Assemblée générale des actionnaires la distribution, en 2025, d'un dividende de **4,72 €/action** correspondant à un montant de **370 millions d'euros,** soit un payout de 35%. Le Conseil d'administration du 4 mars 2025 a décidé d'annuler 198 527 actions autodétenues. Le montant total du dividende est calculé sur la base du nombre d'actions composant le capital social au 31 décembre 2024 diminué de ces actions annulées.

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.

À noter que dans le cadre du partage de la valeur, la participation et l'intéressement (y compris forfait social), des sociétés françaises de Dassault Aviation représentent en moyenne 35% du résultat net 2023 et 2024 de ces sociétés.

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 de 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

Dassault Aviation utilise un indicateur propre appelé « trésorerie disponible » qui reflète le montant des liquidités totales dont dispose Dassault Aviation, déduction faite des dettes financières. Il reprend les postes du bilan suivants : trésorerie et équivalents de trésorerie, actifs financiers courants 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 2024).

La **trésorerie disponible** de Dassault Aviation s'élève à **8 434 millions d'euros**, contre 7 294 millions d'euros au 31 décembre 2023. L'augmentation de la trésorerie résulte essentiellement des acomptes perçus au titre des contrats Rafale Export.

1.2.2. Bilan consolidé

Le total des capitaux propres s'établit à 6 332 millions d'euros au 31 décembre 2024 contre 5 742 millions d'euros au 31 décembre 2023 sous l'effet des résultats de la période.

Les emprunts et dettes financières s'établissent à 238 millions d'euros au 31 décembre 2024 contre 262 millions d'euros au 31 décembre 2023. Les emprunts et dettes financières comprennent la participation des salariés placée en compte courant bloqué pour 52 millions d'euros et les dettes de location pour 186 millions d'euros.

Les stocks et en-cours ont augmenté de 1 466 millions d'euros pour s'établir à 6 724 millions d'euros au 31 décembre 2024, contre 5 258 millions d'euros au 31 décembre 2023. Cette augmentation s'explique par essentiellement l'exécution des contrats militaires en carnet et par la montée en puissance du Falcon 6X. Les avances et acomptes reçus sur commandes nets des avances et acomptes versés augmentent de 2 561 millions d'euros au 31 décembre 2024 en raison notamment des acomptes perçus au titre des contrats Rafale Export.

La valeur de marché des instruments financiers dérivés s'établit à -100 millions d'euros au 31 décembre 2024 contre 29 millions d'euros au 31 décembre 2023, la conséquence de la variation du cours $/€ entre le 31 décembre 2023 (1,105 $/€) et le 31décembre 2024 (1,039 $/€).

1.3. Structure de Dassault Aviation

La Société Mère a un poids prépondérant dans la structure de Dassault Aviation.

Les pourcentages de détention figurent dans le Rapport Financier Annuel 2024, dans l'annexe des comptes consolidés.

1.3.1. Filiales et sociétés consolidées

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

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

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 a cessé toute activité 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% le Falcon Training Center (France) qui dispense des formations Falcon au Bourget.

Dassault Aviation Business Services, DABS, implantée à Genève, intervient dans le secteur de la maintenance aéronautique. DABS détient les filiales suivantes :

- Dassault Aviation Business Services Portugal (Portugal ; filiale à 100% de DABS),
- Dassault Aviation Business Services UK (Royaume-Uni ; filiale à 100% de DABS),
- Dassault Aviation Business Services Le Bourget (France ; filiale à 100% de DABS),
- Dassault Aviation Business Services Clermont Ferrand (France ; filiale à 100% de DABS).

Dassault Aviation Business Services FBO 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 (Inde), société détenue à 49% par Dassault Aviation, assemble et produit des pièces et sous-ensembles d'aérostructures 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.

1.3.2. Filiales et Participations non consolidées

Les principales participations non consolidées de Dassault Aviation 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.

Dassault Aviation est présent en Inde :

- **Dassault Aircraft Services India**, en charge de la promotion des activités de Dassault Aviation en Inde (filiale à 100%),
- **Dassault Aviation MRO India,** en charge du soutien des avions militaires en Inde (filiale à 100%).

Dassault Aviation est également présent en Asie via Dassault Falcon Business Services (Chine), Dassault Falcon Asia Pacific (Malaisie) et PT Dassault Aviation Indonesia (Indonésie).

1.3.3. Succursales

Dassault Aviation a des succursales au Caire (Égypte), à Doha (Qatar), à Athènes (Grèce) et à Zagreb (Croatie) et un bureau important aux Émirats arabes unis.

1.4. Transactions avec les parties liées

Les parties liées 2024 sont identiques à celles identifiées en 2023. 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 2024 sont mentionnées en note 26 de l'annexe aux comptes consolidés.

1.5. Activités de Dassault Aviation

L'année 2024 a été marquée par :

- la poursuite de la réussite du Rafale : 30 Rafale Export commandés en 2024,
- la montée en cadence de la production Rafale dans un contexte persistant de problèmes externes et internes de *supply chain*,
- la livraison de 21 Rafale et 31 Falcon, dont les premiers Falcon 6X,
- un chiffre d'affaires à 6,2 milliards d'euros,
- un carnet de commandes historique à 43,2 milliards d'euros,
- un résultat net ajusté record à 1,1 milliard d'euros.

1.5.1. Évolution des programmes

Programmes Défense

Rafale

Le Rafale totalise 507 commandes depuis le début du programme : 234 Rafale France et 273 Rafale Export.

L'année 2024 a été marquée par :

- la livraison de 14 Rafale à la France, 56 restant à livrer,
- la poursuite des travaux d'exécution du contrat de développement du standard F4 pour la France,
- la commande de 18 Rafale supplémentaires pour l'Indonésie, portant le total commandé par ce nouveau client à 42 Rafale,
- la commande de 12 Rafale par la Serbie. Nouveau client, la Serbie devient le 8ème pays Export et le 3ème pays européen Export,
- la livraison de 7 Rafale à l'Export (les 24 Rafale grecs ont tous été livrés). 164 Rafale Export restent à livrer,
- la poursuite des prospections.

La montée en cadence industrielle se poursuit dans un contexte de *supply chain* en difficulté.

Le début de l'année 2025 a vu le « roll out » du premier Rafale au standard F4 des Émirats arabes unis, dévoilé le 29 janvier à Istres produit conformément au calendrier, et qui restera au centre d'Essais en vol de Dassault Aviation pour effectuer des essais en vol en vue des premières livaisons fin 2026.

Drone de combat

Le 8 Octobre 2024, Sébastien Lecornu, ministre des Armées, a annoncé le lancement du développement du drone de combat qui accompagnera le standard F5 du Rafale (post-2030). Bénéficiant des acquis du programme nEUROn, ce drone sera complémentaire du Rafale et adapté au combat collaboratif. Il incorporera des technologies de furtivité, de contrôle autonome (avec l'humain dans la boucle), d'emport en soute, etc. Il sera doté d'une grande polyvalence et conçu pour pouvoir évoluer en fonction des menaces futures.

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.

Dassault Aviation est maître d'œuvre et architecte du pilier 1, le NGF, et participe (en cotraitance ou en sous-traitance) aux piliers 3, 4, 5 et 7 ainsi qu'à l'item 0 (continuation des études technico-opérationnelles avec les militaires et préparation du système opérationnel).

Les études détaillées de définition du démonstrateur du NGF, correspondant à la Phase 1B du marché notifiée en fin d'année 2022, ont débuté en mars 2023. Un plateau physique a été installé à Saint-Cloud pour accueillir les équipes des industriels des 3 pays partenaires.

Pour le *New Generation Fighter,* la phase 2 doit encore être contractualisée après discussions sur le contenu et les principes.

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 est en particulier responsable des commandes de vol et des communications de mission. Les travaux se poursuivent.

Avions de missions

Concernant les avions de missions, pour l'année 2024, il convient de noter pour les programmes suivants :

- Albatros : poursuite du développement « AVSIMAR » (AVion de Surveillance et d'Intervention MARitimes) sur une plateforme Falcon 2000LXS (pour mémoire : 7 avions en carnet, 5 en option), avec un 1er vol effectué le 24 janvier 2025,
- Archange : poursuite du développement de l'avion de renseignement stratégique basé sur une plateforme de Falcon 8X. Un 3ème avion a été commandé 2024, en complément des deux premiers avions commandés en 2019.

À l'Export, l'année 2024 a été marquée par la livraison des 3ème et 4ème Falcon 2000 « green » à la République de Corée. 4 avions green avaient été commandés en 2022.

Programmes Falcon

En 2024, 26 prises de commandes ont été enregistrées et 31 Falcon ont été livrés pour une prévision de 35, contre 23 prises de commandes et 26 livraisons en 2023.

Les premiers Falcon 6X ont été livrés aux clients en 2024. Les travaux de développement du Falcon 10X se poursuivent. Dassault Aviation améliore également ses avions en service avec notamment la nouvelle avionique EASy IV proposée sur Falcon 7X et Falcon 8X.

Falcon 6X

Les premiers Falcon 6X ont été livrés aux clients en 2024. Par ailleurs :

- la montée en cadence industrielle se poursuit dans un contexte de *supply chain* en difficulté,
- les retours clients confirment un très haut niveau de confort passager (acoustique, luminosité, stabilité en vol et en phase de descente),
- les plus de 1000 heures de vol du démonstrateur confirment une bonne fiabilité,
- les performances basses vitesses (distances de décollage et atterrissage) sont meilleures qu'anticipé.

Falcon 10X

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 par la taille de sa cabine, la plus spacieuse du marché tout en conservant les capacités opérationnelles de la famille Falcon. Elle offrira une modularité inégalée dans sa catégorie en terme d'aménagement.

Il est doté de deux moteurs Rolls Royce Pearl 10X, capable 100% SAF (Sustainable Aviation Fuel). Il atteindra une vitesse maximum de Mach 0,925 et pourra atterrir et décoller sur pistes courtes, telles que celles 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 deux moteurs, recovery mode, voilure composite, double HUD en moyen de pilotage primaire, …) et d'un cockpit de nouvelle génération.

L'année 2024 a été marquée par :

- la poursuite de la fabrication des avions de développement et de la cellule d'essai mécanique,
- la campagne d'essais du moteur Pearl 10X sur son avion banc d'essai par Rolls Royce.

Les premières livraisons sont prévues fin 2027.

Aviation d'affaires et Taxonomie Européenne sur les Transports

L'aviation d'affaires s'est engagée à atteindre la neutralité carbone en 2050 ; elle émet aujourd'hui 2% du CO_2 de l'aviation globale, soit 0,04% des émissions mondiales de CO_2.

L'aviation d'affaires est exclue de la taxonomie « verte », contrairement à l'aviation commerciale. Cette exclusion est regrettable alors que l'aviation d'affaires est pionnière dans la décarbonation, notamment grâce à son recours à des taux élevés supérieurs à 30% d'incorporation de SAF. Ce sont les Petites ou Moyennes Entreprises (PME) et les Entreprises de Taille Intermédiaire (ETI) de la *supply chain* qui seront les premières fragilisées : en effet, l'exclusion implique que l'accès aux financements leur sera plus restreint alors même qu'elles connaissent déjà de nombreuses difficultés.

Considérant que cette exclusion est injustifiée et contraire au droit de l'Union européenne, Dassault Aviation a déposé, le 14 février 2024, une requête en annulation devant le Tribunal de l'Union Européenne demandant l'annulation de cette disposition et que des critères d'inclusion de l'aviation d'affaires dans la taxonomie soient définis par la Commission européenne.

Décarbonation de l'aviation d'affaires

Dassault Aviation est actif pour décarboner le secteur de l'aviation d'affaires :

- SAF : tous les modèles Falcon sont certifiés pour des mélanges SAF / kérosène jusqu'à 50%. Les carburants alternatifs (SAF) actuels présentent des taux de réduction des émissions de carbone de l'ordre de 80% à 90% par rapport au kérosène. Les vols Dassault Aviation, y compris aux États-Unis, sont effectués avec des mélanges 30% SAF, aujourd'hui les seuls disponibles sur le marché. En 2024, 752 vols ont été effectués par Dassault Aviation avec des mélanges 30% à 35% SAF, qui ont permis d'économiser plus de 1 800 tonnes de CO_2.
- Stockage des émissions de CO_2 : Dassault Aviation soutient via des actions de mécénat le renouvellement forestier et la préservation de la biodiversité. Dassault Aviation est « Grand Mécène » de la forêt de Maubuisson (Val d'Oise) dont la 6ème campagne de plantation a été lancée fin 2024.

Par ailleurs, le Groupe ADP et Dassault Aviation ont signé en 2024 un protocole de 5 ans renforçant leurs actions en matière de décarbonation à l'aéroport de Paris le Bourget (distribution et utilisation de SAF, moyens électriques pour les opérations au sol, recours à des énergies moins émissives pour les bâtiments et hangars).

Make in India

La joint-venture en Inde Dassault Reliance Aerospace Limited (DRAL) poursuit le développement de ses activités avec la production des tronçons T12 et T4 du Falcon 2000 ainsi que d'éléments mobiles

du Rafale. Le transfert de la production des tronçons T12 du Falcon 8X est en cours. L'assemblage final du Falcon 2000 est à l'étude.

Dassault Aviation participe au développement de la supply chain indienne et poursuit ses partenariats en Inde avec :

- Dynamatic pour la 1ère livraison d'un réservoir du Falcon 6X,
- Mahindra avec la signature d'un contrat pour la fourniture des banquettes cockpit du Falcon 6X,
- discussions en cours avec Tata,
- l'augmentation du volume de pièces primaires approvisionnées et la qualification de nouveaux procédés chez nos fournisseurs indiens.

1.5.2. Soutien militaire et support Falcon

Soutien militaire

L'implication et l'organisation de nos équipes ont permis sur l'ensemble de l'année 2024 de répondre aux engagements de disponibilité des flottes exigés par les clients militaires en France et à l'Export.

Concernant la France et les contrats de Maintien en Condition Opérationnelle (MCO) verticalisés pour Rafale (RAVEL), ATL2 (OCEAN), Mirage 2000 (BALZAC) et Alpha Jet (ALPHA CARE), il faut retenir :

- la participation, avec la disponibilité attendue, aux exercices d'engagement en Haute Intensité menés par les Forces françaises impliquant les Rafale, les Mirage 2000 et les ATL2,
- le développement et la fourniture des compléments de moyens pour équiper le nouvel escadron Rafale de la base d'Orange et l'ouverture du guichet logistique sur cette base,
- la remise des diplômes « Certificats EMAR » aux 4 promotions de techniciens et managers français de l'Armée de l'Air et de l'Espace suite à leur formation au Conversion Training Center Rafale de Mérignac,
- le suivi des moyens de formation déployés au sein de l'Armée de l'Air et de l'Espace (CFR-NG) et l'installation de ces mêmes moyens de formation Rafale au sein de la Marine Nationale à Landivisiau.

Concernant le soutien en utilisation des flottes en service chez les clients Export de Dassault Aviation, il faut retenir notamment :

- pour l'Égypte, les livraisons du soutien logistique pour doter la base de Beni Suef et être en mesure d'opérer et de soutenir les Rafale de la 2ème tranche à partir de mars 2025,
- pour le Qatar, le renouvellement de notre contrat de MCO pour cette année 2024,
- pour l'Inde, le renouvellement du contrat de MCO, avec maintien de nos Conseillers Techniques sur les bases d'Ambala et d'Hasimara,
- pour la Grèce, le soutien d'une activité aérienne en constante augmentation,
- pour l'Indonésie, la préparation des produits et services de soutien,
- pour les Émirats arabes unis, la poursuite des travaux de développement des produits et services du soutien,
- pour la Serbie, la préparation des produits et services de soutien,
- pour la Croatie, la notification du contrat de MCO.

Support Falcon

Concernant le support Falcon, l'année 2024 a été marquée par :

- le développement du réseau de centres de maintenance de Dassault Aviation, désormais composé de plus de 60 sites répartis à travers le monde avec notamment en 2024 l'ouverture du nouveau centre de maintenance Execujet à Kuala Lumpur (Malaisie), et la construction en cours d'une nouvelle station-service Dassault à Melbourne (Floride),
- l'accompagnement de l'entrée en service du Falcon 6X : adaptation du réseau mondial de nos centres de maintenance, approvisionnement de rechanges et outillages, formation théorique et pratique des mécaniciens et des équipages,
- l'exécution du contrat MCO pour les Falcon gouvernementaux français.

1.5.3. Recherche et développement

En 2024, la plus grande part de l'activité de recherche et développement a été consacrée au développement du Falcon 10X, ainsi qu'au développement des futurs standards du Rafale, au développement du drone de combat qui viendra compléter le standard F5 et au démonstrateur NGF.

Dassault Aviation 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 au meilleur niveau de sécurité.

Dassault Aviation est depuis 2008, membre du COnseil pour la Recherche Aéronautique Civile (« CORAC ») au sein duquel les principaux industriels ont construit les projets du Plan France 2030, qui a pris le relais des actions réalisées au titre du Plan France Relance et préparent la feuille de route nationale pour les années 2024-2029.

Dassault Aviation participe également à la dernière année du programme européen Clean Sky 2 et au programme européen Clean Aviation, et s'attache aussi à travailler avec des écosystèmes régionaux.

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 complétion,
- la montée en maturité des technologies de dégivrage électrique,
- l'exploration des moyens de contrôler par les commandes de vol les charges, le flottement ainsi qu'une souplesse accrue afin d'alléger les voilures ou de s'autoriser de nouvelles formes en plan,
- le recours à des carburants aéronautiques durables, Sustainable Aviation Fuel (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, afin d'arriver à la capacité 100% SAF,
- la recherche de concepts 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 en préparation et restitution de mission,
- l'extension des capacités de vision synthétique pour accroître les capacités d'opération des Falcon en conditions météo fortement dégradées,
- l'exploration d'une expérience passager accrue avec de nouvelles solutions digitales,
- la recherche de solutions alternatives consécutives aux publications des substances déclarées nocives par l'Europe (REACH).

Par ailleurs, Dassault Aviation continue de consacrer un effort significatif pour accroître l'efficacité, 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 réduisent le nombre d'essais en vol de développement et le cycle de traitement des éventuelles corrections,
- le développement de méthodes numériques renforce les démonstrations de justification de la tenue des critères de certification,
- l'optimisation du cycle de production se traduit par des recherches sur les nouveaux matériaux 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.

Dassault Aviation renforce les collaborations scientifiques et industrielles sur les méthodes et outils de développement, validation, vérification et qualification de fonctions d'Intelligence Artificielle (IA), avec l'objectif d'accroitre l'efficacité de ses systèmes et de sa productivité par des processus IA adaptés et sécurisés, utilisant des données sensibles. Dassault Aviation explore en particulier leur apport pour accroître l'efficacité des futures opérations aériennes afin de tirer plein bénéfice du concept de combat collaboratif. Les équipes réalisent des démonstrations de faisabilité (*proof of concept*) avec les acteurs académiques et entreprises innovantes du domaine.

Pour réaliser l'équilibre entre innovations à cycle court et développements technologiques sur le temps long, les travaux se basent sur 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 la démarche *InnovLab* les démonstrations de faisabilité à application rapide se poursuivent. 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. Une attention particulière est portée aux relations avec l'écosystème dynamique des start-up.

Les travaux menés avec des universités associées au CNRS dans le Laboratoire Commun de Recherche MOLIERE consacré aux matériaux fonctionnels innovants pour l'aéronautique, se poursuivent avec des premiers résultats prometteurs et une démarche renforcée par un soutien supplémentaire de l'Agence d'Innovation de Défense (AID) depuis début 2022.

1.5.4. Ressources incorporelles essentielles

Notre modèle de développement s'appuie avant tout sur la maîtrise des compétences. Un chasseur à réaction est la réalisation humaine qui concentre le plus de technologies critiques dans un volume si réduit. La complexité est telle que, aujourd'hui, seuls 3 ou 4 pays dans le monde, dont la France, savent réaliser un avion de combat en toute autonomie. La maîtrise de ces technologies est un lent apprentissage, un processus d'accumulation, de maturation et de transmission de compétences d'une génération à l'autre. L'aéronautique est une industrie à expérience cumulative et Dassault Aviation bénéficie de plus d'un siècle d'efforts en ce domaine. Nous pouvons nous inscrire dans ce temps long grâce à deux formidables atouts : la continuité et la stabilité actionnariale assurée par la famille Dassault depuis les origines ; une tradition sociale qui repose sur le partage de la valeur (avec notamment la participation et l'intéressement) et qui contribue à la fidélité comme à l'engagement des salariés.

Les ressources incorporelles essentielles qui constituent ce modèle sont détaillées ci-dessous.

Capital humain (effectifs inscrits)

14 589 employés à fin 2024. Notre personnel hautement qualifié est au cœur de notre succès.

Propriété intellectuelle et innovation

La recherche et développement et l'innovation technologique sont des éléments indispensables pour garantir le succès commercial des avions et répondre aux besoins de nos clients.

Les salariés sont incités à développer des inventions (Cf. paragraphe 2.3.3 de ce rapport).

ADN numérique

Depuis la révolution de la maquette 3D, nous investissons dans les innovations numériques. Nous sommes le creuset d'où a émergé Dassault Systèmes, avec qui nous avons une collaboration historique. Ce lien étroit avec le leader mondial des solutions de gestion du cycle de vie des produits (Product Lifecycle Management – PLM) nous procure savoir-faire et méthodes dans l'adaptation de ces technologies avancées à nos activités industrielles. Les nouveaux outils que nous mettons en œuvre renforcent nos capacités prédictives et de vision globale, de la conception à l'expérience utilisateur en passant par la production et le soutien.

Marque et réputation

La fidélité de nos clients constitue une force et une fierté. Sur les huit pays clients export Rafale, cinq étaient déjà utilisateurs de Mirage 2000. L'Inde achète des avions Dassault depuis plus de 70 ans.

Dassault Aviation a la réputation de tenir ses engagements auprès de ses clients et de leur apporter le meilleur soutien possible.

Relations stratégiques et partenariats

En tant qu'architecte industriel et intégrateur de systèmes complexes, nous sommes le pivot d'un tissu industriel stratégique qui compte des centaines d'entreprises en France et à l'international. Nous apportons notre capacité à diriger et à coordonner des projets en coopération multinationale en assumant la responsabilité de leur bon déroulement, y compris en coopération multinationale..

Nous sommes un pilier de la souveraineté de la France par notre contribution majeure à son outil militaire conventionnel et à son dispositif de dissuasion.

Contribution à la création de valeur

Ces ressources incorporelles sont fondamentales pour notre création de valeur. Elles nous permettent de :

- maintenir notre effort de recherche et de développement pour répondre aux exigences technologiques et opérationnelles de nos clients,
- maintenir une expertise technologique et un savoir-faire uniques,
- renforcer la fidélité de notre clientèle en offrant des produits et services de haute qualité,
- assurer une croissance sur le long terme en s'appuyant sur une réputation solide.

En valorisant et en développant continuellement ses actifs intangibles, Dassault Aviation s'assure une position de leader dans l'industrie aérospatiale et de défense, tout en garantissant une performance sur le long terme.

1.5.5. Promotion du lien Armée-Nation

Les liens forts qui unissent historiquement Dassault Aviation à l'Armée française sont dans l'ADN de la Société. En témoigne l'engagement d'Éric Trappier, Président-Directeur Général, qui a servi pendant plusieurs années comme officier dans la réserve opérationnelle de la Marine nationale et qui est actuellement capitaine de vaisseau dans la réserve citoyenne.

Il est à noter que Dassault Aviation accorde à ses salariés réservistes une autorisation d'absence annuelle d'une durée de douze jours calendaires au titre de leurs activités d'emploi ou de formation dans la réserve opérationnelle militaire (la durée minimum légale étant de dix jours ouvrés).

Dans le même esprit, depuis 2023, Dassault Aviation met en œuvre une « Dassault Défense Académie » pour les nouveaux embauchés cadres : trois jours de formation avec des conférences de haut niveau et des visites de sites militaires.

Par ailleurs, Dassault Aviation est mécène de plusieurs institutions et associations liées à la défense, dont :

- l'Ordre de la Libération,
- la Fondation Charles de Gaulle,
- la Fondation des Ailes de France,
- l'Association des Anciens de l'École de l'Air,
- la Fondation des Œuvres Sociales de l'Air,
- l'Association pour le Grand Prix de l'École Navale,
- l'Association des Anciens de l'École Navale,
- l'Association pour le Développement des Œuvres Sociales de la Marine,
- l'École Spéciale Militaire de Saint-Cyr,
- le Gouverneur Militaire de Paris.

Enfin, en 2024, Dassault Aviation a apporté son soutien financier aux célébrations des 90 ans de l'armée de l'Air et aux 60 ans des Forces aériennes stratégiques.

1.5.6. Investissements : numérique et industriel

En ce qui concerne les investissements numériques, en 2024 les efforts se sont concentrés sur :

- la poursuite de la généralisation de la plateforme 3DExpérience™ pour les développements programme, l'aménagement commercial, la collaboration technique avec nos fournisseurs et l'agrégation des données techniques (pour la définition industrielle et l'exploitation de nos avions). Un plan d'amélioration continue est en cours, il se focalise principalement sur l'aménagement commercial afin d'arriver à un processus outillé fonctionnel de bout en bout pour le Falcon 10X.
- l'amélioration de notre référentiel unique multi-sites de planification et de pilotage des flux achats, production et de soutien grâce à SAP. Avec en particulier :
  - l'intégration de la capacité de planification automatique de la production des pièces primaires en avance des assemblages et la mise en œuvre d'un outil de pilotage des articles nécessaires au Plan d'Exécution de chaque unité de production,
  - l'utilisation de la solution intégrée de SAP sur la gestion des contrats et de facturation de nos clients permettant le passage à la facturation électronique de nos fournisseurs.
- la rénovation de nos outils de pilotage des ateliers (Manufacturing Execution System) via le projet de déploiement d'APRISO™.
- la modernisation de notre base des données de référence de production (base Article) ; nœud commun entre la définition, l'industrialisation, l'approvisionnement, la fabrication et le soutien. Ce sera l'occasion de mettre en œuvre en 2025, un outil de gestion de nos données de référence plus efficace,
- la dématérialisation de la fiche de paie dans un coffre-fort électronique,
- le Big Data : exploitation des données pour mieux soutenir nos clients militaires et civils,
- la mise en place d'une solution Cloud compatible avec nos programmes militaires avec la solution 3DExperience™ Cloud dans le cadre des programmes de maintien en condition opérationnelle du Rafale et du programme Européen SCAF pour le pilotage programme et la définition industrialisée en collaboration avec les autres industriels partenaires,
- la préservation de notre propriété intellectuelle, le renforcement continu de notre cybersécurité et l'intégration des nouvelles réglementations du domaine (législation européenne, aéronautique et française).

Concernant les investissements industriels, l'année 2024 a été marquée par la poursuite de la modernisation des infrastructures industrielles, en particulier pour accueillir les premiers Falcon 10X et la montée en cadence du Rafale :

- Cergy : réception de la nouvelle usine et transfert des activités d'Argenteuil,
- Mérignac : deux nouveaux bâtiments sont en cours de construction,
  - l'un pour recevoir la chaine d'assemblage des fuselages actuellement faits à Biarritz,
  - l'autre pour accueillir la chaine d'assemblage général du Falcon 10X.

- Martignas : agrandissement des bâtiments existants pour augmenter la capacité de production des voilures et dérives du Rafale,
- Saint-Cloud : nouveau restaurant d'entreprise opérationnel.

1.5.7. 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.

Réaliser des produits et services de qualité contribue également à la sécurité et la navigabilité de nos avions.

Le management de la Responsabilité Sociétale de l'Entreprise (RSE), et la surveillance du fonctionnement de la Société font également partie des missions de la qualité totale.

Les objectifs 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 nos systèmes de management et d'assurance qualité performants et appliqués par tous.

Grâce à son système de management intégré, Dassault Aviation est certifié :

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

L'organisation de Dassault Aviation permet 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 principales autorités de navigabilité internationales, 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 les plus strictes.

La fragilité de certains de nos fournisseurs restera encore un des points d'attention en 2025. C'est pourquoi nous maintenons un effort important pour assurer leur surveillance et leur accompagnement, avec une vigilance particulière sur le maintien des compétences et la maitrise des procédés de fabrication.

Les grands thèmes 2025 de la politique qualité totale sont :

- maintenir la satisfaction clients Falcon et militaires au plus haut des classements de la profession, garante de la pérennisation des ventes,
- s'appuyer sur le capital humain pour renforcer notre savoir-faire et notre engagement au service de la performance technique et industrielle,
- travailler ensemble en multidisciplinaire et avec nos fournisseurs pour tenir les performances de nos programmes,
- travailler sur les causes racine des faits techniques au plus proche de leur source et de manière structurée pour réduire les cycles et les couts induits par la non-qualité.

2. FACTEURS DE RISQUES

Le présent chapitre décrit les risques principaux auxquels Dassault Aviation est exposé. Certains des risques listés sont repris dans l'État de Durabilité et identifiés par l'indication «EdD» au chapitre 4 du présent Rapport.

Dassault Aviation 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 chez Dassault Aviation 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
	○ Maîtrise des programmes	Risques opérationnels
	○ Risques Cyber sur les Systèmes d'Information	Risques opérationnels
	○ Risques de Sûreté	Risques opérationnels
	○ Environnement économique et géopolitique mondial	Risques conjoncturels et de marchés
Moyenne	○ Marchés	Risques conjoncturels et de marchés
	○ 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	○ 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

2.1.1. Risques liés aux marchés

Concernant le marché civil, la situation économique de l'industrie en Europe est porteuse d'incertitudes pesant sur certaines décisions d'achat. Les concurrents bénéficient toujours de facteurs économiques favorables et de flexibilité, dus à leur implantation en zone dollar.

Pour faire face à ce contexte, Dassault Aviation poursuit ses efforts d'innovation et d'élargissement de la gamme Falcon, ainsi que de rationalisation de sa production et de réduction de ses coûts.

Par ailleurs, la régionalisation avec notre réseau de maintenance US, Europe, Moyen Orient et Asie crée des opportunités. Certaines entités du réseau en Europe ont dû néanmoins faire face à une stagnation de la flotte sur cette zone. Aux États-Unis, Dassault Aviation continue le développement de ses implantations dans un environnement très concurrentiel.

En parallèle, soucieux de l'empreinte carbone de ses clients, Dassault Aviation est pleinement impliqué dans les engagements de la filière sur la transition écologique, suite à l'accord de Paris sur la neutralité carbone d'ici 2050, et prend en compte le renforcement des réglementations environnementales françaises et européennes (les mesures prises sont détaillées dans le chapitre 4 du présent Rapport). Ce contexte réglementaire complexe induit potentiellement des risques de compétitivité et de distorsion de concurrence.

Dassault Aviation a inscrit dans sa stratégie l'utilisation des carburants alternatifs durables. Dassault Aviation propose également des solutions d'optimisation des opérations avions. Des études se poursuivent par ailleurs toujours autour de ces thèmes et sur des nouvelles technologies susceptibles de réduire les émissions.

Concernant l'activité de défense, la situation de l'export bénéficie du contexte géopolitique. Les tensions internationales qui en découlent ont incité le pouvoir politique à prendre des mesures d'économie de guerre et la place de Dassault Aviation se renforce sur les marchés de l'armement. La recherche de marchés Rafale reste un enjeu permanent et le lancement de démonstrateurs demeure essentiel pour les programmes du futur.

2.1.2. Risques liés à l'environnement économique et géopolitique mondial

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

Dans cet environnement, les risques d'intrusion cyber et de pillage industriel restent très présents pour Dassault Aviation et les difficultés sur les approvisionnements perdurent pour la filière aéronautique.

Dassault Aviation 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. En Europe, la croissance de réglementations contraignantes sur le trafic aérien, comme l'instabilité et l'hétérogénéité des règles de taxation, peuvent également influer en défaveur des services offerts par l'aviation d'affaires, et donc sur la capacité de la chaine de valeurs à se projeter et à investir.

Le 26 février 2025 le Président des États-Unis a déclaré une prochaine mise en place de droits de douane de 25% sur les importations en provenance de l'Union Européenne. De telles mesures auraient un impact significatif sur l'organisation et l'activité Falcon. Nous étudions ces impacts et les différents scénarios possibles.

2.2. Risques opérationnels

2.2.1. Risques de dépendance envers la *supply chain*

La contribution des fournisseurs représente une part significative des éléments participant à la réalisation des produits de Dassault Aviation. De ce fait, la performance des fournisseurs (prix, qualité et délai) participe à la performance de Dassault Aviation et la défaillance d'un fournisseur peut constituer un risque pour les programmes et les livraisons des avions aux Clients.

La production sur les chaines de fabrication de Dassault Aviation étant dépendante du bon approvisionnement, les instabilités ou défaillances de fournisseurs peuvent conduire à des perturbations significatives, des retards, voire à des arrêts de celles-ci.

En 2024, les tensions sur les approvisionnements ont perduré et se sont traduites par de nombreux manquants à tous les stades de la production jusqu'à pénaliser les objectifs de livraison de l'année. La situation de la *supply chain* de la filière aéronautique n'est pas encore stabilisée avec certains fournisseurs de toutes tailles, principalement d'Aérostructure, en grande difficulté :

- difficultés opérationnelles dont un manque de capacitaire, ceci en partie résultant de la fragilisation post-COVID,
- difficultés financières du fait d'une activité insuffisamment rentable suite aux différentes crises,
- difficultés liées à la complexification des réglementations,
- difficultés structurelles, santé financière et évolution capitalistique.

Cette situation ayant une incidence sur le développement et la production des avions, Dassault Aviation s'efforce d'en limiter les impacts négatifs en surveillant davantage la production des fournisseurs, en apportant le soutien nécessaire à certains sous-traitants. Par ailleurs, Dassault Aviation poursuit le développement du *Make in India*.

Cette situation expose également Dassault Aviation sur ses opérations d'après-vente pour lesquelles un certain nombre de mesures ont été mises en place pour assurer la disponibilité des flottes.

Face à ces risques, Dassault Aviation agit au travers :

- du GIFAS (Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales), et de la surveillance interne à Dassault Aviation afin d'anticiper les risques de nouvelles défaillances de fournisseurs,
- de sa participation aux fonds d'investissement dédiés au soutien de la *supply chain* aéronautique française,
- du soutien aux fournisseurs en difficulté et de la recherche d'alternatives le cas échéant,
- d'actions au quotidien de pilotage opérationnel des partenaires afin d'aider au respect des engagements et d'anticiper d'éventuelles difficultés.

En 2025, le risque sur les approvisionnements reste présent et continu de peser sur l'activité.

2.2.2. Risques liés à la maîtrise des programmes

Les cycles nécessaires aux développements et à la production des produits de Dassault Aviation, la complexité des technologies de l'aéronautique, les exigences en matière de sécurité des vols, ainsi que l'existence d'obligations contractuelles long terme exposent les programmes à des risques qu'il est essentiel de maîtriser pour respecter les calendriers et les engagements clients, et ainsi, sécuriser le chiffre d'affaires.

Architecte industriel et intégrateur, Dassault Aviation gère 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.

Les investissements en matière de Recherche et Développement, les choix techniques et technologiques, et les innovations sur les programmes doivent correspondre aux attentes et besoins opérationnels des 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 s'adapter au contexte et de répondre aux attentes des clients, Dassault Aviation doit faire preuve de flexibilité et de réactivité sur ses chaînes de production, y compris au sein de sa *supply chain*, pour

s'assurer de l'adéquation du potentiel à la charge de fabrication et pouvoir répondre aux demandes du marché. L'environnement instable de ces dernières années a perturbé le bon avancement de certains programmes et la tenue de certains objectifs de Dassault Aviation.

Face à ce constat, Dassault Aviation a adapté et renforcé son organisation de maîtrise des programmes depuis la conception jusqu'au soutien et support des produits et services.

2.2.3. Risques Cyber sur les Systèmes d'Information

La surface d'exposition cyber des entreprises a augmenté de par l'évolution sociétale (télétravail), les multiples partenariats, l'exposition cyber de la *supply chain*, les nécessaires ouvertures au « Cloud », et ce dans un environnement géopolitique générateur de menaces.

Une défaillance du système d'information pouvant se traduire par des pertes de données et des dysfonctionnements préjudiciables à la bonne marche de l'Entreprise, Dassault Aviation 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 cybersécurité, des actions de sensibilisation et d'appel à la vigilance des collaborateurs et des partenaires sont régulièrement réalisées.

Les dispositifs de surveillance et de protection sont en constante adaptation au niveau de Dassault Aviation 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. Les dispositifs de protection mis en place et l'architecture retenue par Dassault Aviation, et homologués, l'ont préservé des principales menaces.

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

La bonne protection du système d'information passe également par des dispositifs robustes de tous les sous-traitants de la *supply chain* et par la mise en place d'un standard adapté. Le sujet étant considéré comme majeur pour l'État et pour les grands maitres d'œuvre industriels de la BITD (*Base Industrielle et Technologique de Défense*), des opérations de sensibilisation et la définition de niveaux exigibles de protection cyber ont été élaborés.

Par ailleurs, la Convention signée fin 2019 entre le ministère des Armées et les industriels de la défense, appelle ces derniers à fournir aux forces armées des équipements qui résistent encore mieux aux cyber-attaques.

Dassault Aviation 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.

2.2.4. Risques de Sûreté

Dans le contexte international et géostratégique actuel, l'atteinte à la réputation de Dassault Aviation, à ses activités de production et à l'emploi de ses avions de combat pourrait avoir pour cible principale la souveraineté industrielle nationale en matière de défense et à plus long terme les capacités militaires des armées françaises.

La préservation de la sécurité du personnel, du patrimoine industriel, technique et scientifique de Dassault Aviation 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.

L'effort porté à la diminution des risques relevant de la sureté englobe également la protection des systèmes d'information, une sensibilisation des salariés au risque cybernétique, ainsi que des procédures de rappel aux « voyageurs » sur les précautions nécessaires au bon déroulement des déplacements internationaux.

2.2.5. Risques dans le domaine social

Risques liés à l'attractivité de Dassault Aviation, au développement et à la rétention des talents (cf. chapitre 4 du présent Rapport)

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

L'environnement concurrentiel nécessite une adaptation et une amélioration continue de l'organisation.

Dans le cadre de l'augmentation de ses cadences et du renouvellement des compétences, Dassault Aviation a poursuivi ses recrutements en 2024. Pour favoriser l'intégration, la rétention et le développement des talents Dassault Aviation a mis en place diverses actions d'accompagnement et de formation auprès de son personnel.

Concernant les risques liés à la santé et sécurité du travail (cf. chapitre 4 du présent Rapport), les activités de 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 chapitre 4 du présent Rapport.

2.2.6. Risques environnementaux

Dassault Aviation 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, note 2 - Périmètre

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

Dassault Aviation n'a jamais été, par décision de justice, condamné pour pollution ni contraint à verser des indemnités en réparation de dommages causés à l'environnement. En 2024, Dassault Aviation n'a pas eu à comptabiliser de passif environnemental.

Les mesures de prévention prises sont décrites au chapitre 4 du présent Rapport.

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

Risques liés aux conséquences du changement climatique

Du fait de sa localisation géographique, Dassault Aviation 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 de Dassault Aviation 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 permet à Dassault Aviation de faire face au risque de transition associé au changement climatique.

Les mesures prises sont décrites au chapitre 4 du présent Rapport.

2.3. Risques de réputation, réglementaires et juridiques

2.3.1. Responsabilité sociétale d'entreprise

Dassault Aviation 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, Dassault Aviation a mis en place une organisation et une gouvernance RSE ainsi que 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 reflètent l'engagement de Dassault Aviation sur les sujets environnementaux, sociaux, sociétaux et de gouvernance.

Ces risques font pour la plupart l'objet d'un encadrement réglementaire, et certains sont repris dans le chapitre 4 du présent Rapport.

2.3.2. Respect de la conformité

La nature des activités de Dassault Aviation 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. chapitre 4 du présent Rapport) et de protection des données personnelles,
- en termes d'environnement et de santé sécurité au travail, (cf. chapitre 4 du présent Rapport) et de Devoir de Vigilance,
- en termes d'application de dispositif anti-corruption (Loi Sapin 2, Foreign Corrupt Practices Act …),
- en termes de réglementations douanière, économique, éthique, fiscale et financière.

Ces règlementations, parfois à caractère extraterritorial (États-Unis notamment), créent de nouvelles contraintes ou incertitudes, en particulier les embargos, les obligations en matière de lutte contre le blanchiment, les contraintes ITAR ou éthiques.

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

Face à ce risque, la Direction de l'Éthique et de la Conformité de Dassault Aviation a mis en place un programme de conformité visant à vérifier le strict respect des lois et règlements et à accompagner les filiales de Dassault Aviation.

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.

2.3.3. Protection de la propriété intellectuelle

L'innovation est un élément indispensable pour garantir le succès des produits de la Société.

La protection de la propriété intellectuelle et du savoir-faire de la Société, principalement via le secret, les brevets, les droits d'auteur et les marques est un enjeu important pour la sécurisation de son patrimoine. La Société 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 a veillé à se prémunir du risque de fuite de son patrimoine technologique.

La Société a toujours mis l'accent sur la protection de ses innovations et de son savoir-faire par la confidentialité. Les salariés sont encouragés à mettre en place l'organisation nécessaire afin d'éviter les divulgations d'informations sensibles. Certaines innovations sont conservées secrètes et des moyens de preuve de création sont, le cas échéant, constitués. D'autres innovations sont brevetées, en particulier dans le cadre des programmes civils et militaires de la Société.

Le portefeuille de brevets de la Société est constitué de brevets français et de brevets étrangers, déposés dans les pays stratégiques. Des marques sont également déposées 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 organisées auprès des salariés concernés afin qu'ils participent activement à la protection du 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

2.4.1. Risques financiers

Risques de liquidité et de trésorerie

Le portefeuille de placements de Dassault Aviation est principalement constitué de dépôts à terme, de titres de créances et de valeurs mobilières de placement, sans risque significatif de perte de valeur.

La trésorerie ainsi que le portefeuille de placements permettent à Dassault Aviation de faire face à ses engagements sans risque de liquidité.

Risques de crédit et de contrepartie

Dassault Aviation 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.

Dassault Aviation 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 23.2 « Gestion des risques de crédit et de contrepartie » des comptes consolidés.

2.4.2. Risques de marché

Risques de change

Dassault Aviation 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 Dassault Aviation 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 23.3 « Gestion des risques de marché ».

Concernant la vente des avions militaires de Dassault Aviation, l'évolution du cours du dollar américain peut impacter sa compétitivité, la comparaison avec ses concurrents s'effectuant dans cette devise.

2.5. Assurances

La politique de transfert des risques de 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 à marge de solvabilité élevée pour faire éventuellement face à des sinistres à développement long.

Les établissements de Dassault Aviation, 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 de Dassault Aviation. 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 différentes directions concernées par la sécurité des personnes, des biens et de l'environnement, ainsi que 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 Dassault Aviation s'adaptent en permanence aux évolutions de son organisation et de son activité.

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 des risques aéronautiques et incendie de Dassault Aviation.

3. DEVOIR DE VIGILANCE

Par son organisation et ses processus internes, Dassault Aviation prend en compte les risques générés par ses activités et ses services au regard des exigences de la législation relative au devoir de vigilance.

Dispositif général

Un dispositif au niveau de Dassault Aviation permet d'identifier les principaux risques et de gérer leurs potentielles conséquences pour la Société et ses parties prenantes (cf. chapitre 3 du Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise).

Dispositif complémentaire spécifique à la loi relative au devoir de vigilance

En complément du dispositif général, conformément aux exigences de la loi française n° 2017-399 du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance, un plan de vigilance a été défini en 2017 sur l'ensemble de Dassault Aviation pour évaluer les risques d'atteintes graves à l'environnement, la santé-sécurité au travail, les Droits humains et les libertés fondamentales. Ce plan couvre les activités de la Société et celles des fournisseurs avec lesquels elle a une relation commerciale établie.

Les principales composantes de ce plan de vigilance sont décrites dans les sections suivantes.

Cartographie des risques

Une cartographie des risques par pays prend en compte les critères environnementaux, les droits et libertés du travail, ainsi que la santé, la sécurité et les conditions de travail. Elle s'appuie sur des indicateurs mondiaux régulièrement publiés par des organisations spécialisées telles que l'Université de Yale, l'UNICEF, l'Organisation Internationale du Travail (OIT), *International Trade Union Confederation...*

Par ailleurs, une cartographie des risques est également réalisée par activité (conception, production, soutien…).

Évaluation des fournisseurs

Une évaluation des risques par fournisseur, intégrée dans le processus d'agrément et de suivi, s'appuie sur les questionnaires standardisés de *l'International Aerospace Environmental Group* (IAEG) et du Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales (GIFAS), ainsi que sur des questionnaires spécifiques à l'entreprise.

Ponctuellement, des audits filiales et fournisseurs à risque fort sont réalisés.

Bilan des évaluations fournisseurs

Thèmes		Performance Dassault Aviation		
		Objectif	2024	2023
Anticiper les risques fournisseurs, notamment pour les activités sous-traitées	Nombre de fournisseurs traités	Tous fournisseurs en cours d'agrément ou de suivi	428 (100%)	397 (100%)
	Taux de fournisseurs présentant une localisation ou une activité à risque	-	15%	10%
	Avancement des évaluations de sous-traitants de production à risque	100%	85,8%	84%
	Taux de fournisseurs à avis défavorable	-	1,5%	0,8%

Les filiales contrôlent leurs fournisseurs dès lors qu'il ne s'agit pas d'achats critiques (localisation ou activités à risques). Ces derniers sont gérés par le dispositif de vigilance de Dassault Aviation décrit dans la présente section.

Comité « Vigilance »

Un Comité « Vigilance » est mis en place et composé des représentants de la Direction Générale des Achats (DGA), de la Direction de l'Éthique et de la Conformité (DEC), de la Direction Générale de la Qualité Totale (RSE et DAIR), de la Direction des Ressources Humaines (DRH), de la Direction des Affaires Publiques et Sûreté (DAPS), de la Direction Générale des Opérations Industrielles (DGOI). Ce Comité se réunit au moins une fois par an pour établir le bilan annuel en matière de respect du devoir de vigilance par Dassault Aviation. Il peut se réunir occasionnellement en fonction des alertes avérées qui le nécessitent. Le Comité traite notamment dans son ordre du jour du bilan annuel relatif :

- à la mise à jour du périmètre du plan de vigilance,
- à la mise à jour de la cartographie des risques,
- à la procédure d'évaluation des risques,
- aux clauses contractuelles en matière de devoir de vigilance,
- à la conformité du plan de vigilance de Dassault Aviation,
- au déploiement du dispositif dans les sociétés contrôlées,
- au bilan des alertes et signalements en matière de Droits humains reçus dans le cadre du dispositif d'alerte interne de la Société assuré par la DEC,
- aux actions d'atténuation des risques mises en œuvre.

Dispositif de formation

Un dispositif de formation est déployé par la DEC pour l'ensemble de la Société, comme prévu par la loi du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance. Ces formations visent à renforcer la compréhension du dispositif de conformité au devoir de vigilance de Dassault Aviation, en lien avec les processus métier.

Dispositif d'alerte interne

Un dispositif unique de traitement des signalements de faits portant atteinte à la loi et aux conventions internationales en matière de Droits humains est mis en place par la DEC, et vise à remédier aux situations non-conformes.

Contrôles de conformité et audits internes

La DGQT et la DEC coordonnent le plan de vigilance et s'assurent du bon fonctionnement comme de l'efficacité du dispositif en place.

Le plan de vigilance a fait l'objet d'un audit mené par la DAIR visant à s'assurer de la conformité de la Société à la loi n°2017-399 du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance. À ce jour, les constats relevés au cours de cet audit ont tous été traités.

Plus spécifiquement, un plan de contrôle des bureaux et filiales est également mené par la DEC. À ce titre, la DEC s'assure du respect des Droits humains, notamment à travers les contrôles de conformité de niveau 2 portant sur le devoir de vigilance. Pour les exercices 2023 et 2024, plusieurs entités ont été contrôlées.

Un code de conduite fournisseurs, détaillé au chapitre 4 du Rapport de gestion, sera déployé au cours de l'exercice 2025.

Depuis la mise en place du dispositif en 2018, Dassault Aviation n'a détecté aucun fournisseur à risque fort immédiat. Néanmoins, parmi les évaluations effectuées, quelques fournisseurs présentaient des faiblesses dans un ou plusieurs des domaines d'évaluation. Placés sous surveillance, ces fournisseurs font l'objet d'une action proportionnée au risque identifié, telle que des audits *in situ* (4 audits en 2024).

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

Bien que Dassault Aviation ne s'approvisionne pas directement, la Société se montre particulièrement vigilante sur l'origine de certains minerais (comme l'étain, le tungstène, le tantale et l'or) utilisés dans ses produits en cohérence avec la réglementation américaine issue du *Dodd Frank Act*, et avec le règlement européen 2017/821.

Afin d'assurer la transmission des informations vers ses clients, Dassault Aviation a mis en place une organisation pour récupérer auprès de sa *supply chain* des informations sur la provenance de ces minerais. Cette thématique est intégrée dans le questionnaire d'évaluation des fournisseurs lors de la phase de référencement. De plus, une collecte spécifique des CMRT (*Conflict Minerals Reporting Template*) est menée annuellement depuis 2020, principalement auprès des fournisseurs de systèmes électroniques susceptibles d'utiliser ces minerais dans la fabrication de leurs composants (455 fournisseurs interrogés en 2024).

En complément, Dassault Aviation a également collecté des informations sur d'autres minerais controversés (cobalt, mica) au travers des EMRT (*Extended Minerals Reporting Template*) ou CRT (*Cobalt Reporting Template*).

En 2024, Dassault Aviation a reçu 482 déclarations fournisseurs (286 CMRT et 196 EMRT ou CRT). Pour 2025, l'objectif est de systématiser la collecte d'informations sur le cobalt et d'insérer la clause « *conflict minerals* » dans tous les nouveaux contrats concernés.

4. ÉTAT DE DURABILITÉ

4.1. INFORMATIONS GÉNÉRALES A PUBLIER (ESRS 2)

4.1.1. Base générale d'établissement des déclarations relatives à la durabilité (BP-1)

Préambule

La directive (UE) 2022/2464 *Corporate Sustainability Reporting Directive* (CSRD) prévoit la publication d'informations en matière de durabilité dans une section distincte du rapport de gestion (« état de durabilité »). Cet état de durabilité se substitue à la Déclaration de Performance Extra Financière (DPEF) qui était une exigence depuis l'exercice 2018.

Dassault Aviation déclare que cet état de durabilité relatif aux informations en matière de durabilité faisant partie intégrante du rapport sur la gestion du groupe, tel que requis par l'article L. 233-28-4 du code de commerce, a été préparé et rédigé conformément aux exigences normatives, fixées par les ESRS d'une part et l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 pour la taxinomie d'autre part, qui sont applicables à la date d'établissement de ce premier état de durabilité.

Les exigences nouvelles sur la structure des informations à présenter pour la CSRD, notamment s'agissant des métriques, font de l'état de durabilité de l'exercice 2024 une nouvelle référence qui ne peut être appréhendée comme une simple continuité de la DPEF des exercices précédents.

Le champ des informations exigées par la CSRD se distingue par sa grande étendue (jusqu'à 1200 points de données) et sa complexité par rapport au cadre de la DPEF. Les douze normes qui composent la CSRD (les *European Sustainability Reporting Standards* - ESRS) ont ainsi nécessité la publication de plus de 1100 éléments de clarification sur leur interprétation par la Commission Européenne, tout au long de l'année 2024. Ces clarifications doivent encore être renforcées par les organismes de normalisation ou de régulation. À fin 2024, seuls 20 des 30 pays concernés par la CSRD avaient transposé la directive. Les entreprises allemandes ou espagnoles notamment n'y sont pas soumises pour l'exercice 2024.

Cet état de durabilité a été construit en tenant compte des informations et des connaissances disponibles à la date de son établissement et dans un contexte de première année d'application des dispositions relatives à la CSRD. Les sources d'incertitude, au-delà de l'interprétation des textes eux-mêmes, sont à mettre en lien avec l'état actuel des connaissances scientifiques et économiques, ainsi qu'avec la qualité et la disponibilité des données externes, en particulier au sein de la chaîne de valeur.

Certaines informations requises par les normes ESRS ne sont pas disponibles à la clôture de l'état de durabilité, notamment en raison d'une maturité insuffisante des processus ou outils de reporting pour isoler et traiter l'information. Le tableau ci-dessous liste ces informations :

ESRS	§ du présent état de durabilité	Informations
2, E1, E2, E5, S1, S4	n/a	Dassault Aviation n'est pas en mesure d'évaluer les dépenses opérationnelles (*Opex*) et/ou dépenses d'investissement (*Capex*) importantes réalisées spécifiquement au titre des actions décrites dans le présent état de durabilité, requises au titre du § 69 de l'ESRS 2 (MDR-A) et des normes thématiques. Par conséquent ces informations ne sont pas déclarées dans le présent état de durabilité.
2	n/a	Dassault Aviation n'est pas en mesure d'évaluer les incidences financières des risques et opportunités importants. Par conséquent les informations requises au titre du § 48d de l'ESRS 2 ne sont pas déclarées dans le présent état de durabilité.

E2	4.2.3.5	Dassault Aviation assure sa conformité à la réglementation REACh et à ce titre maintient une cartographie des substances préoccupantes, et informe ses clients sur la présence de ces substances dans les produits livrés. Dassault Aviation n'est pas en mesure de produire les métriques requises au titre de l'exigence de publication E2-5 (substances préoccupantes), qui par ailleurs ne sont pas adaptées au regard du risque important identifié à l'issue de l'analyse de matérialité décrite dans les § 4.1.11 du présent état de durabilité. Dassault Aviation présente dans le § 4.2.3.5 du présent état de durabilité une métrique alternative de suivi de ce risque important.
S1	4.3.1.14	Dassault Aviation présente l'absence de décès dus à un accident de travail mais n'est pas en mesure de faire le lien entre les décès et les maladies professionnelles.
S1	4.3.1.17	Dassault Aviation n'est en mesure d'évaluer avec certitude les informations concernant les incidents et plaintes requises au titre de l'exigence de publication S1-17 que pour la Société mère. Par conséquent ces informations sont fournies pour la Société mère uniquement dans le présent état de durabilité.
S2	n/a	Dassault Aviation n'est en mesure d'évaluer, dans sa *supply chain,* l'importance des impacts, risques et opportunités liés aux thématiques de l'ESRS S2 que pour ses fournisseurs de rang 1. Le processus et les résultats de cette analyse sont précisés dans les § 4.1.11 et 4.1.12 du présent état de durabilité.
G1	4.4.6	Dassault Aviation n'est en mesure d'évaluer les délais de paiement fournisseur, avec un niveau de fiabilité suffisant, que pour les sociétés françaises.

Par ailleurs, les métriques requises au titre de l'exigence de publication E5-4 concernant les matières à risque d'approvisionnement sont des informations stratégiques dont la publication porterait préjudice à Dassault Aviation.

Enfin, pour l'écart de rémunération entre la rémunération la plus haute et la médiane (S1-16, § 4.3.1.16), la médiane se limite aux salaires de la Société mère.

Certaines estimations pourront être affinées au cours des périodes de reporting futures lorsque des informations plus pertinentes seront disponibles. Certaines méthodes d'estimation pourront également être modifiées ou adaptées.

Le niveau de robustesse du processus de collecte des informations continuera à s'élever au fur et à mesure des exercices et de la montée en puissance des outils de collecte et d'analyse des données.

Les dispositifs de contrôle interne de Dassault Aviation liés à l'élaboration de l'information en matière de durabilité seront progressivement renforcés sur la base de l'expérience acquise au titre des premières périodes de reporting.

Dassault Aviation prévoit également de revoir périodiquement son processus d'évaluation de la matérialité des impacts, risques et opportunités liés à ses activités, pour l'affiner.

Informations requises par l'exigence de publication BP-1

Le périmètre du présent état de durabilité couvre toutes les activités de Dassault Aviation. Ce périmètre est identique à celui des états financiers consolidés (hors sociétés mises en équivalence) défini dans la Note 2 des états financiers consolidés du présent rapport annuel.

Les éléments de la chaîne de valeur couverts par le présent état de durabilité sont indiqués dans le § 4.1.8.

Certaines informations requises dans les exigences réglementaires de publication du présent état de durabilité ne sont pas déclarées pour des motifs de confidentialité prévus au titre de la section 7.7 de l'ESRS 1. Dassault Aviation n'a pas fait usage de l'option qui lui permet d'omettre une information particulière relative à la propriété intellectuelle, au savoir-faire ou aux résultats d'innovations.

4.1.2. Publication d'informations relatives à des circonstances particulières (BP-2)

Horizons temporels

Dassault Aviation a respecté les horizons temporels fixés par la CSRD[1] dans le cadre de sa publication d'informations relatives à la durabilité.

Estimations concernant la chaîne de valeur

Le présent état de durabilité ne présente pas de métriques portant des estimations concernant la chaîne de valeur.

Sources d'incertitude associées aux estimations et aux résultats autres que les estimations concernant la chaîne de valeur

Certaines métriques quantitatives ne peuvent pas être mesurées directement par Dassault Aviation, et sont donc obtenues à partir de bases de données publiques entrainant de potentielles incertitudes de mesure. Les facteurs d'émissions carbone et les mix énergétiques des pays sont les principales métriques concernées par ces incertitudes (voir § 4.2.2.6 et 4.2.2.7).

Ces incertitudes sont notamment amplifiées par le décalage temporel entre les données disponibles dans les bases publiques et l'année de reporting. Le traitement de ces incertitudes est précisé dans l'annexe du présent rapport de gestion.

Publication d'informations issues d'autres actes législatifs ou normes

Les obligations d'informations présentées ci-dessous sont requises par d'autres actes législatifs ou normes que la CSRD, et figurent dans le présent état de durabilité :

- obligation réglementaire de représentation équilibrée des femmes et des hommes au sein des Conseils d'administration fixée par l'article L. 225-18-1 du Code de commerce,
- réalisation de l'audit énergétique conformément à l'obligation définie par l'article L. 233-1 du Code de l'Énergie,
- proportion des effectifs de la Société couverts par un Système de Management Environnemental conforme à la norme ISO 14001:2015.

[1] court terme : < 1 an ; moyen terme : 1 à 5 ans ; long terme > 5 ans

Incorporation d'informations par référence

Le tableau ci-dessous liste les exigences de publication faisant l'objet d'incorporations par référence.

ESRS	§	Incorporations par référence
2	4.1.1	Note 2 des Comptes consolidés
2	4.1.3	§ 1.3. du Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise
2	4.1.5	§ 2.2.2. du Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise
2	4.1.8	Note 1.5 des Comptes consolidés
E1	4.2.1.2	Note 2 des Comptes consolidés
E1	4.2.1.4	Note 15 des Comptes consolidés
E1	4.2.1.4	Note 4 des Comptes consolidés
E1	4.2.2.6	Note 15 des Comptes consolidés
E1	4.2.2.7	Note 15 des Comptes consolidés
G1	4.4.7	§ 2.2.3. Risques Cyber sur les Systèmes d'Information

4.1.3. Le rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance (GOV-1)

Dassault Aviation est dirigé par un Président-Directeur Général (PDG) et un Directeur Général Délégué (DGD).
Le Conseil d'administration est composé du PDG et de sept autres administrateurs (dont un administrateur représentant les salariés), membres non exécutifs. Un représentant du Comité Social et Économique Central (CSEC) est invité à participer à chaque réunion du Conseil d'administration.

Le PDG et le DGD exercent leurs mandats respectifs depuis 2013. Par ailleurs, ils participent aux instances de direction de plusieurs sociétés de Dassault Aviation ainsi que d'autres sociétés (cotées ou non) ou groupements professionnels du secteur aéronautique et du secteur industriel en général. Ils sont notamment respectivement Président d'Honneur et Vice-Président du Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales (GIFAS). Le PDG est aussi président de l'Union des Industries et Métiers de la Métallurgie (UIMM).

Les membres du Conseil d'administration disposent également d'une forte expérience : administrateurs de la Société depuis plusieurs années, ils possèdent tous une connaissance approfondie de Dassault Aviation et du secteur aéronautique. En outre, plusieurs d'entre eux exercent ou ont exercé pendant de nombreuses années des mandats et fonctions au sein d'entreprises du CAC 40 et/ou du SBF 120 et/ou d'entreprises à dimension internationale (Veolia Environnement, EDF, Capgemini, Accor, Thales, Dassault Systèmes, etc.).

Pourcentage par genre

Le Conseil d'administration comprend trois femmes sur un total de sept membres (hors l'administrateur représentant les salariés, conformément à la loi), soit une proportion de 43 % de femmes, au-dessus de l'obligation légale de 40 % fixée par l'article L. 225-18-1 du Code de commerce concernant la représentation équilibrée des femmes et des hommes au sein des Conseils d'administration.

Age des administrateurs

Au 31 décembre 2024, l'âge des administrateurs est compris entre 48 et 86 ans avec une moyenne d'âge de 66 ans, en ce inclus l'administrateur représentant les salariés.

Indépendance des administrateurs

Le Conseil d'administration comprend trois administrateurs indépendants, sur un total de sept membres (hors l'administrateur représentant les salariés), soit une proportion de 43%, pour une obligation légale d'au moins un administrateur indépendant. Sur cet aspect, il est rappelé que la Société mère ne se réfère pas aux codes de gouvernement d'entreprise en vigueur émis par l'Afep-Medef et Middlenext.

Gouvernance des enjeux de durabilité

Les dirigeants et administrateurs de Dassault Aviation exercent des responsabilités dans des comités intégrant les enjeux de durabilité, de gouvernance, des rémunérations et des ressources humaines de sociétés du SBF 120, ou sont administrateurs ou membres de diverses fondations à but caritatif. Le détail des mandats des dirigeants et administrateurs de Dassault Aviation figure au § 1.3. du Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise inclus dans le présent Rapport Annuel.

Cette expertise, éprouvée dans d'autres sociétés à dimension internationale, permet aux dirigeants et administrateurs de Dassault Aviation de faire face aux enjeux de durabilité, que ce soit en matière de gouvernance ou dans les domaines environnemental, social et sociétal. La liste de ces enjeux est mentionnée au § 4.1.4 du présent état de durabilité.

Le responsable RSE de Dassault Aviation, nommé par le PDG, pilote la politique RSE de la Société mère et de ses filiales, et les obligations de reporting associées. À ce titre, il est chargé de proposer une politique RSE à la Direction Générale à partir des principaux enjeux de durabilité et d'en suivre la bonne application dans les directions concernées.

Ce responsable et son équipe au sein de la Direction Générale de la Qualité Totale (DGQT) s'appuient sur un réseau de correspondants déployé dans chaque Direction de la Société Mère et chaque filiale de Dassault Aviation.

Selon la nature des enjeux de durabilité définis, la déclinaison de la politique RSE en politiques plus spécifiques et actions, métriques et cibles, est sous la responsabilité de différentes entités. Ces rôles sont résumés ci-dessous en respectant la structuration des normes *European Sustainability Reporting Standards* (ESRS) qui définissent les exigences de publication de la CSRD :

- les normes environnementales (ESRS E1 à E5) sont placées sous la responsabilité de la DGQT,
- la norme sociale relative aux effectifs de l'entreprise (ESRS S1) est sous la responsabilité de la Direction des Ressources Humaines (DRH) et de la Direction de l'Éthique et de la Conformité (DEC),
- la norme de gouvernance (ESRS G1) relative à la conduite des affaires est sous la responsabilité de la DEC, de la Direction Générale des Achats (DGA) et de la Direction Générale Financière (DGF),
- les normes sociétales (ESRS S2 à S4) sont de responsabilité transverse.

La Direction Générale valide la politique RSE de la Société et ses déclinaisons, et s'assure de sa bonne application par les entités concernées pour répondre aux enjeux de durabilité. Elle fixe ou valide les métriques et cibles, et suit les indicateurs clés de performance. Certains indicateurs découlent directement des objectifs fixés par le Conseil d'administration à la Direction Générale (cf. § 4.1.5).

Ce suivi est rythmé par les principales échéances annuelles : conseils d'administration à fréquence semestrielle, assemblées générales d'actionnaires à fréquence annuelle. La Direction des Affaires Juridiques et des Assurances (DAJA) assure le secrétariat juridique de la Société pour ces évènements.

Les enjeux de durabilité identifiés comme des risques sont traités dans le même processus que les autres risques de la Société. La Direction de l'Audit Interne et des Risques (DAIR) assure l'évaluation des dispositifs de management des risques et de contrôle interne. Dans le cadre de ses missions, son

directeur rend compte à la Direction Générale et au Comité d'audit des risques majeurs de la Société, des résultats des audits et des recommandations émises.

Le Comité d'audit est chargé d'assurer le suivi du processus d'élaboration et du contrôle des informations en matière de durabilité.

Rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance dans la conduite des affaires

Les organes de direction de Dassault Aviation mènent une politique de tolérance zéro en matière d'atteinte à la probité et sont attachés à une éthique rigoureuse des affaires qui préside à la conduite des activités de Dassault Aviation.

La Société 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.

Dassault Aviation a fait le choix de confier à la DEC la mise en œuvre et le contrôle du dispositif anticorruption. À ce titre, la DEC est chargée d'identifier, prévenir et remédier aux risques de non-conformité (réputationnels, juridiques et financiers) liés aux activités de la Société, en assurant le respect des réglementations et l'éthique des affaires. La DEC est un organe indépendant rattaché au PDG, auquel elle rend directement compte.

En parallèle, le Comité des Risques s'implique dans la gouvernance des actions menées par la Société en matière de conformité. À ce titre, dans le cadre de la présentation des risques *Compliance* au Comité de Direction (CODIR) et à la Direction Générale, ce comité s'assure que les politiques de conformité sont définies et mises en œuvre, tout en suivant l'exécution des plans d'actions définis annuellement.

Enfin, chaque représentant légal de filiales et succursales de la Société est responsable de l'application du Code Anticorruption, de la Charte d'Éthique, ainsi que du programme de conformité. De ce fait, il lui incombe, sous l'impulsion de la DEC, de transmettre à chacun de ses collaborateurs le Code Anticorruption, de veiller à leur formation, de les informer sur leurs devoirs en matière d'éthique des affaires, ainsi que de leur faire savoir que toute infraction au Code Anticorruption constitue un manquement susceptible d'entraîner des sanctions disciplinaires.

4.1.4. Informations transmises aux organes d'administration, de direction et de surveillance de l'entreprise et questions de durabilité traitées par ces organes (GOV-2)

Les enjeux de durabilité peuvent d'un côté entraîner des risques ou des opportunités pour Dassault Aviation ; d'un autre côté, Dassault Aviation peut avoir des impacts sur la société ou l'environnement liés à ces enjeux. Certains Impacts, Risques et Opportunités (IRO) sont jugés importants (« matériels ») à l'issue de l'analyse de matérialité décrite au § 4.1.11. Ces IRO importants sont listés au § 4.1.10.

Les enjeux sont importants et traités dans le présent état de durabilité lorsqu'ils correspondant à un ou plusieurs IRO importants.

Les informations relatives aux IRO importants et aux enjeux concernés sont remontées à la Direction Générale tout au long de l'année, en fonction de leur criticité, et regroupent notamment :

- Les principaux axes de déclinaison de la politique RSE, les actions et moyens mis en place pour répondre aux enjeux de durabilité et aux priorités fixées par la Direction Générale,
- Les éléments critiques d'évolutions réglementaires,
- Les interactions notables avec les parties intéressées,
- Les risques majeurs au travers des procédures de gestion des risques,
- Les indicateurs clés de performance.

La politique RSE de la Société est basée sur les principaux enjeux RSE et adossée aux standards et normes relatifs au domaine. Elle s'appuie sur cinq piliers :

- Améliorer la performance environnementale des activités et produits,
- Proposer un modèle social attractif et motivant,
- Garantir un environnement de travail de qualité, sûr et sain,
- S'inscrire dans une démarche responsable,
- Satisfaire aux exigences de la réglementation et aux obligations de conformité.

En cohérence avec la politique RSE pluriannuelle et les enjeux de la Société pour l'année 2024, une lettre RSE, signée par le PDG, a été diffusée à toutes les entités pour demander des efforts particuliers dans les domaines de la santé-sécurité au travail, l'attractivité de notre modèle social et le développement des talents, la performance environnementale des activités et produits, et enfin la démarche achats responsables.

Les principaux résultats obtenus dans les domaines RSE à fin 2023 et objectifs 2024 ont été :

- portés à la connaissance de la Direction Générale à l'occasion de la préparation du rapport annuel et du conseil d'administration,
- présentés aux membres du CODIR à l'occasion de la revue de direction Société,
- portés à la connaissance des actionnaires lors de leur Assemblée Générale.

Le Conseil d'administration du 5 mars 2024 a désigné le Comité d'audit pour assurer le suivi du processus d'élaboration et du contrôle des informations en matière de durabilité.

L'avancement des objectifs RSE 2024 à mi-année a été :

- porté à la connaissance de la Direction Générale à l'occasion de la préparation du Conseil d'administration de juillet 2024,
- présenté à la revue de direction DGQT de juillet 2024.

La première analyse de double matérialité conforme aux exigences de la CSRD a été réalisée fin 2023. La définition des seuils de matérialité a été réalisée au cours du 1er semestre 2024. La conclusion a été présentée à la Direction Générale en mai 2024.

Les risques en matière de durabilité identifiés lors de l'analyse de double matérialité sont traités dans le cadre des dispositifs de gestion des risques déjà existants pour Dassault Aviation.

4.1.5. Intégration des résultats en matière de durabilité dans les systèmes d'incitation (GOV-3)

Les principes de la politique de rémunération du PDG et du DGD ont été fixés par le Conseil d'administration. Leur rémunération est constituée d'une part fixe et d'une part variable (dont les actions de performance).

10% de cette rémunération variable intègrent des indicateurs de performance en matière de durabilité (cf. § 2.2.2. du Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise).

4.1.6. Déclaration sur la diligence raisonnable (GOV-4)

La diligence raisonnable désigne la procédure par laquelle les entreprises identifient, préviennent et atténuent les impacts négatifs, réels et potentiels, de leurs activités sur l'environnement et les populations concernées par celles-ci et rendent compte de la manière dont elles remédient à ces impacts.

Les éléments essentiels de la diligence raisonnable se trouvent dans les paragraphes du présent état de durabilité identifiés ci-dessous :

ELEMENTS ESSENTIELS DE LA DILIGENCE RAISONNABLE	PARAGRAPHES DANS LA DECLARATION RELATIVE À LA DURABILITE
a) Intégrer la diligence raisonnable dans la gouvernance, la stratégie et le modèle économique	§ 4.1.4 Informations transmises aux organes d'administration, de direction et de surveillance de l'entreprise et questions de durabilité traitées par ces organes (GOV-2) § 4.1.5 Intégration des résultats en matière de durabilité dans les systèmes d'incitation (GOV-3) § 4.1.10 Impacts, risques et opportunités importants et leur lien avec la stratégie et le modèle économique (SBM-3)
b) Collaborer avec les parties intéressées	§ 4.1.4 Informations transmises aux organes d'administration, de direction et de surveillance de l'entreprise et questions de durabilité traitées par ces organes (GOV-2) § 4.1.9 Intérêts et points de vue des parties intéressées (SBM-2) § 4.1.11 Description des procédures d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités importants (IRO-1) § 4.2.2.1 Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique (E1-1) § 4.2.2.3 Politiques liées à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci (E1-2) § 4.2.3.2 Politiques en matière de pollution (E2-1) § 4.3.1.2 Politiques liées aux effectifs de l'entreprise (S1-1) § 4.3.1.3 Processus d'interaction au sujet des impacts avec les effectifs de l'entreprise et leurs représentants (S1-2) § 4.3.1.4 Procédures de réparation des impacts négatifs et canaux permettant aux travailleurs de l'entreprise de faire part de leurs préoccupations (S1-3) § 4.3.2.2 Politiques relatives à la sécurité des clients (S4-1) § 4.3.2.3 Processus d'interaction au sujet des impacts avec les clients (S4-2) § 4.3.2.4 Procédures visant à remédier aux impacts négatifs et canaux permettant aux clients de faire part de leurs préoccupations (S4-3) § 4.4.1 Culture d'entreprise et politiques en matière de conduite des affaires (G1-1) § 4.4.2 Gestion des relations avec les fournisseurs (G1-2)
c) Identifier et évaluer les impacts négatifs	§ 4.1.10 Impacts, risques et opportunités importants et leur lien avec la stratégie et le modèle économique (SBM-3) § 4.1.11 Description des processus permettant d'identifier et d'évaluer les impacts, risques et opportunités importants (IRO-1)

d) Prendre des mesures pour remédier à ces impacts négatifs	§ 4.2.2.1 Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique (E1-1) § 4.2.2.4 Actions et ressources en rapport avec les politiques en matière de changement climatique (E1-3) § 4.3.1.5 Actions concernant les impacts importants, approches visant à atténuer les risques importants et à saisir les opportunités importantes concernant les effectifs de l'entreprise, et efficacité de ces actions et approches (S1-4) § 4.3.2.5 Actions concernant les impacts importants sur les clients, approches visant à gérer les risques importants et à saisir les opportunités importantes concernant les clients, et efficacité de ces actions (S4-4)
e) Suivre l'efficacité de ces efforts et communiquer	§ 4.2.2.5 Cibles liées à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci (E1-4) § 4.2.2.6 Consommation d'énergie et mix énergétique (E1-5) § 4.2.2.7 Émissions brutes de GES de périmètres 1, 2, 3 et émissions totales de GES (E1-6) § 4.3.1.14 Métriques de santé et de sécurité (S1-14) § 4.3.2.6 Cibles liées à la gestion des impacts négatifs importants, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités importants (S4-5)

4.1.7. Gestion des risques et contrôles internes de l'information en matière de durabilité (GOV-5)

L'analyse de double matérialité a été réalisée avec les Directions disposant d'une bonne perception des intérêts et points de vue des parties prenantes.

L'information produite dans le présent état de durabilité a été analysée et vérifiée par les différentes Directions contributrices et, in fine, par une équipe centrale en charge de la validation du rapport annuel.

La production de l'information en matière de durabilité sera traitée comme un risque Société lors de la prochaine mise à jour de la cartographie des risques.

4.1.8. Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur (SBM-1)

Marchés et groupes de clients / produits et services proposés

Répartition des activités

Les activités aéronautiques de Dassault Aviation doivent avant tout être comprises dans le cadre de la dualité civil-défense. Les technologies avancées issues des activités de défense bénéficient aux activités civiles, qui en retour sont porteuses d'innovations en matière de production et de certification. L'ensemble permet à Dassault Aviation de s'appuyer sur des marchés complémentaires et de réduire son exposition à la conjoncture.

L'activité aéronautique est à cycles longs, un programme d'avion s'étendant sur une durée de production atteignant souvent 25 ans et sur une durée de vie opérationnelle pouvant dépasser 40 ans.

Les collaborateurs de Dassault Aviation sont très majoritairement localisés en France. Les autres effectifs sont essentiellement basés aux États-Unis. Le détail est disponible au § 4.3.1.7.

Depuis 1945, Dassault Aviation a produit plus de 5 800 avions militaires et plus de 2 700 avions civils, soit un total supérieur à 8 500 appareils, dont 64% ont été exportés.

En 2024, la répartition du chiffre d'affaires était : Falcon 36 % (avions civils) et Défense 64 %.

Rôle particulier de Dassault Aviation dans la souveraineté nationale

Principe cardinal de la Ve République, la souveraineté nationale[2] est une condition *sine qua non* pour atteindre les objectifs de durabilité.

Depuis 1945, Dassault Aviation conçoit, produit et soutient tous les avions de combat français. Près de 3 000 Mystère, Mirage, Jaguar, Alpha Jet, Étendard, ATL et Rafale ont été livrés à l'armée de l'Air et à la Marine nationale.

L'aviation de combat est un instrument crucial de la guerre moderne. Outre les opérations extérieures et la défense du territoire, les avions Dassault contribuent à une mission permanente depuis 1964 : la dissuasion nucléaire aéroportée, actuellement assumée par le binôme Rafale-missile ASMP-A au sein des Forces aériennes stratégiques (FAS) et de la Force aéronavale nucléaire (FANu). Avec la Force océanique stratégique (FOST) équipée de sous-marins nucléaires lanceurs d'engins, les FAS et la FANu sont la clé de voute de la Défense française et l'ultime assurance-vie de la nation, en même temps qu'une marque de sa souveraineté aux yeux du monde.

Concevoir et intégrer un système de combat aérien fiable et performant est un savoir-faire complexe et rare que seul Dassault Aviation détient en France, grâce à son expérience et à sa maîtrise d'un certain nombre de technologies dites « de souveraineté » : furtivité, filière numérique, commandes de vol, matériaux spéciaux et composites, codes de calculs aérodynamiques, acoustiques, infrarouges et électromagnétiques, simulation, intelligence artificielle, pyrotechnie, etc. Ces technologies profitent à tout un tissu industriel français dont Dassault Aviation est le pivot.

Les avions de combat Dassault sont issus d'un écosystème industriel national, composé de plusieurs centaines d'entreprises fédérées par Dassault Aviation (maître d'œuvre) et la DGA (maître d'ouvrage). Cette autonomie garantit que la mise en œuvre des avions de combat français ne peut être assujettie à aucune contrainte extérieure. Elle constitue un atout majeur de la Défense nationale. Une telle souveraineté technologique et opérationnelle n'est détenue que par un tout petit nombre de pays au plan mondial.

Depuis 1945, Dassault Aviation a vendu autant d'avions de combat à l'export qu'à la France. Les exportations militaires constituent un élément des relations stratégiques que notre pays entretient avec ses partenaires étrangers. Elles assurent également l'équilibre économique dont la France a besoin pour maintenir son outil de défense souverain.

---

[2] La souveraineté figure dès la première phrase du préambule de la Constitution : « Le peuple français proclame solennellement son attachement aux Droits de l'homme et aux principes de la souveraineté nationale tels qu'ils ont été définis par la Déclaration de 1789, confirmée et complétée par le préambule de la Constitution de 1946, ainsi qu'aux droits et devoirs définis dans la Charte de l'environnement de 2004 ».
La souveraineté se définit, dans sa dimension externe, comme ce qui caractérise un État, c'est-à-dire le contrôle effectif d'un territoire et d'une population, l'indépendance ou la « non-sujétion » à l'égard d'un autre État, ainsi que la liberté de pouvoir contracter un engagement avec d'autres États. (…) Souveraineté et puissance ne sont pas synonymes : cette dernière « est la capacité d'un acteur international à imposer sa volonté dans les relations internationales ». (…) La France demeure une puissance militaire, qui a fait de la maîtrise de l'arme nucléaire la « clé de voûte » de sa politique de défense et a dimensionné en conséquence ses forces conventionnelles. Dans le contexte géostratégique tendu dans lequel nous sommes, la puissance militaire n'est pas seulement un atout de la souveraineté, elle en est une condition. (Conseil d'État, *La souveraineté,* Étude annuelle 2024).

Conserver la faculté actuelle de concevoir et de fabriquer des systèmes de combat aériens performants, d'en équiper les forces françaises ainsi que leurs partenaires export, et maintenir les capacités opérationnelles de ces équipements sont les dimensions de la souveraineté pour lesquelles Dassault Aviation a un impact positif majeur en matière de responsabilité sociétale d'entreprise. L'enjeu de souveraineté, matériel depuis des décennies, constitue également une des opportunités durables principales pour Dassault Aviation.

Cadre légal et administratif dans lequel s'exercent les activités militaires de Dassault Aviation

Liées à la politique étrangère et de défense menée par le Gouvernement, la production et l'exportation de matériels de guerre sont des activités :

- strictement encadrées par les lois françaises (depuis la Seconde Guerre mondiale),
- exercées conformément aux engagements internationaux souscrits par la France.

Les entreprises qui se livrent à la fabrication ou au commerce de matériels de guerre ne peuvent exercer leurs activités qu'après autorisation de l'État et sous son contrôle. Afin de répondre à des impératifs de souveraineté, l'État a accordé une autorisation à Dassault Aviation pour la fabrication et le commerce d'avions militaires, et lui notifie des licences d'exportation au travers d'une procédure robuste et strictement appliquée.

À ce titre, Dassault Aviation :

- dispose d'une autorisation de fabrication et de commerce accordée par le Ministère des Armées pour une période maximale de cinq ans, renouvelable, après enquêtes, le cas échéant, des services de police, de gendarmerie et de préfecture des départements où sont implantées ses usines,
- se conforme aux contrôles réguliers exercés sur place et sur pièces par les agents des ministères intéressés,
- accueille au sein de son conseil d'administration un Commissaire du Gouvernement, nommé par arrêté du ministère des Armées,
- réalise ses travaux de conception et de fabrication sous le contrôle et/ou la maîtrise d'ouvrage de la Direction Générale de l'Armement du ministère des Armées (DGA).

En ce qui concerne plus particulièrement les exportations de matériels de guerre, deux principes généraux sont en vigueur en France :

- principe de prohibition : les exportations d'armes sont interdites, sauf dérogation de l'État et sous son contrôle (il n'existe en la matière aucune liberté de l'entreprise ni de commerce) ; cette dérogation est matérialisée par l'octroi de licences d'exportation de matériels de guerre,
- principe de coordination interministérielle : le contrôle des exportations est mis en œuvre sous la responsabilité du Premier ministre.

Les lois et règlements confient à l'État l'évaluation des clients militaires de la France au travers d'un strict dispositif d'autorisation relevant de trois régulateurs :

- la Commission Interministérielle pour l'Étude de l'Exportation des Matériels de Guerre (CIEEMG) ; la dimension interministérielle de l'instruction des demandes de licences d'exportation est un gage de la rigueur du contrôle[3],
- le Secrétariat Général de la Défense et de la Sécurité Nationale (SGDSN),
- la DGA.

[3] La CIEEMG instruit les demandes de licence d'exportation ou de transfert demandées par les industriels. Cette commission, présidée par le SGDSN, réunit des représentants du ministre chargé de la défense, du ministre chargé des affaires étrangères, du ministre chargé de l'économie. Le cas échéant, les avis favorables de la CIEEMG peuvent être assortis de conditions, ainsi que l'exigence d'une clause de non-réexportation (CNR) et de certificat d'utilisation finale (CUF). La décision prise par le Premier ministre après avis de la CIEEMG est ensuite notifiée aux douanes (DGDDI) qui délivrent, en cas d'acceptation, la licence.

Les dispositions des articles L2335-1 et suivants du code de la défense définissent le cadre juridique des autorisations.

Une procédure de contrôle à posteriori permet de vérifier que les opérations réalisées à l'export sont conformes aux autorisations accordées par la CIEEMG. Cette procédure, qui participe à la robustesse du système de contrôle, couvre notamment le respect par les industriels des conditions qui ont pu être imposées lors de la délivrance de la licence d'exportation.

Par conséquent, le choix et l'évaluation des clients militaires, ainsi que l'exportation des avions militaires produits par Dassault Aviation (avec les services de soutien après-vente associés), sont soumis au strict contrôle des autorités françaises. Celles-ci décident souverainement dans quels pays et à quelles conditions Dassault Aviation est autorisé à contracter avec un client militaire de l'État.

Point particulier : les avions Rafale de l'Armée de l'Air et de l'Espace (AAE) et de la Marine nationale contribuent à la politique de dissuasion nucléaire française par leur capacité à mettre en œuvre le missile nucléaire ASMP-A. Cette capacité et ce missile ne sont pas exportables, conformément aux engagements pris par la France en matière de non-prolifération.

Le Parlement français est régulièrement informé des activités des entreprises de Défense via les débats parlementaires et à travers la publication d'un rapport annuel qui répond à un impératif de transparence.

Le Sénat et l'Assemblée nationale procèdent également à des auditions des responsables de ces entreprises par les commissions dédiées. Le PDG de Dassault Aviation est ainsi régulièrement auditionné.

Clients

Dans le domaine des avions de combat, les clients de Dassault Aviation sont des pays, au travers de leurs gouvernements, de leurs agences gouvernementales et de leurs forces armées.

La France est le premier client militaire de Dassault Aviation, d'un point de vue historique et quantitatif, mais aussi d'un point de vue organique : c'est par le gouvernement français, avec la Direction Générale de l'Armement (DGA) et avec les forces armées françaises, que sont définis, financés et structurés les programmes d'avions de combat.

Les clients Rafale à l'export sont des pays partenaires stratégiques de la France. Depuis 2015, le Rafale a été vendu à 8 pays étrangers, par ordre chronologique : l'Égypte, le Qatar, l'Inde, la Grèce, la Croatie, les Émirats arabes unis, l'Indonésie et la Serbie.

En ce qui concerne les avions d'affaires Falcon, la très grande majorité des clients de Dassault Aviation sont des entreprises. Les autres clients se répartissent entre acheteurs privés, d'une part, et acheteurs de Falcon de mission, d'autres part (les Falcon de mission sont conçus à la demande pour des organismes étatiques, paraétatiques ou privés ; lorsqu'ils sont à vocation militaire, ils sont soumis aux règles de contrôle gouvernemental évoquées plus haut).

Produits[4]

Avion de combat Rafale

Le Rafale se démarque par son extrême polyvalence (missions air-air, air-sol et air-mer) et sa capacité d'évolution via des améliorations continues combinant avancées technologiques et retours d'expérience des utilisateurs.
Le Rafale couvre une variété de missions qui nécessitaient, auparavant, sept types d'appareils différents. Il est un des vecteurs de la dissuasion nucléaire française.

[4] Comme la note 1.5 des états financiers consolidés l'indique, la norme IFRS 8 « Secteurs opérationnels » requiert la présentation de l'information selon des critères de gestion interne. L'activité de Dassault Aviation relève entièrement du secteur de l'aéronautique. Par conséquent, la totalité des recettes correspond à ce secteur.

Avions d'affaires et avions de missions Falcon

Les Falcon sont des avions d'affaires reconnus pour leurs qualités de vol, leur souplesse d'emploi, leur faible consommation et leurs innovations. Ce sont des « bureaux volants » conçus pour réaliser des missions efficaces, en procurant d'importants gains de temps et en assurant une excellente ambiance de travail aux passagers. La gamme Falcon actuelle s'échelonne de 7 400 à 13 890 km d'autonomie.

Les Falcon de mission sont des appareils modifiés pour le renseignement, la surveillance maritime, la formation, la calibration, les recherches scientifiques, le transport sanitaire, etc.

Support après-vente

Dassault Aviation assure le support d'environ 1 000 avions d'armes et 2 100 Falcon en service dans 90 pays.

La plupart des avions militaires bénéficient de contrats de Maintien en Condition Opérationnelle (MCO) à long terme. La mise à disposition des rechanges, systèmes, outillages, etc. auprès des forces aériennes est alors placée sous la responsabilité de Dassault Aviation.

Dans le domaine civil, les Falcon bénéficient de programmes de soutien à l'heure de vol selon les besoins opérationnels des utilisateurs, et d'un réseau mondial de station-service certifiées.

Enjeux en matière de durabilité

Les enjeux de durabilité sont indiqués dans le tableau ci-dessous. Ils couvrent tous les produits, services, marchés et clients.

Thème	Enjeux de durabilité
Souveraineté nationale	Défense nationale France dont dissuasion nucléaire. Intérêts stratégiques liés aux clients militaires export. Maintien des compétences stratégiques en conception et fabrication.
Environnement	Réduction de l'empreinte carbone et des consommations d'énergie
	Maîtrise des risques industriels et de pollution
	Utilisation des matériaux et économie circulaire
Social et sociétal	Attractivité et rétention des talents
	Formation et gestion des compétences
	Diversité, inclusion et opportunités pour tous
	Santé et sécurité des collaborateurs
	Qualité de vie et conditions de travail
	Sécurité des produits
	Maîtrise des risques cyber sur les systèmes d'information
Gouvernance	Éthique des affaires et conformité
	Gestion des relations avec les fournisseurs

Les stratégies correspondant aux enjeux de durabilité sont rassemblées dans le § 4.1.10.

Modèle économique et chaîne de valeur

Fournisseurs (chaîne de valeur amont)

Pour le Rafale, les acteurs industriels sont français ou réalisent leurs activités en France. La maîtrise d'ouvrage est assurée par la DGA. Dassault Aviation est maître d'œuvre avec pour fournisseurs principaux (pour les éléments complets de systèmes complexes à intégrer sur l'avion) : Thales (radar,

avionique, communications) et Safran (moteurs, trains, circuits divers). L'écosystème industriel constitué autour de ces trois donneurs d'ordres représente environ 400 entreprises en France.

Pour les Falcon, Dassault Aviation est maître d'ouvrage et maître d'œuvre. Les fournisseurs principaux sont situés pour l'essentiel en France, en Europe et en Amérique du Nord.

Fonctions internes et production (activités de la Société)

Architecte de programmes complexes répondant aux besoins actuels comme aux défis futurs de nos clients, dans le respect des délais et des budgets, Dassault Aviation assure la maîtrise d'œuvre et l'organisation garantissant la synergie des compétences.

En tant qu'architecte industriel et de conception, la Société accompagne ses clients et partenaires en pilotant l'ensemble du cycle de vie d'un programme d'avion. Dassault Aviation apporte sa capacité à diriger et à coordonner des projets complexes (nationaux ou multinationaux) en assumant la responsabilité de leur bon déroulement. Garant du respect des fondamentaux du système et de ses évolutions, Dassault Aviation arbitre les enjeux technologiques aussi bien que le périmètre et le partage des tâches entre partenaires.

Par ailleurs, la Société mère pratique un partage de la valeur très favorable à ses salariés.

Pour chaque programme, Dassault Aviation :

- conçoit et développe l'avion (ou le nouveau standard), en coordonnant les partenaires et sous-traitants, et assume la certification par les autorités civiles (EASA, FAA) pour les Falcon ou la qualification par les autorités militaires (DGA),
- assure l'industrialisation : approvisionnements, achats, outillages, organisation générale de la production,
- fabrique/assemble la cellule et les commandes de vol, intègre tous les éléments sous-traités, procède aux vérifications et essais nécessaires dans ses sites de production et d'essais, négocie les conditions commerciales de la vente,
- effectue la livraison aux clients gouvernementaux et civils,
- assure le soutien en service opérationnel, dont il est responsable face aux clients.

Transport et logistique (amont et aval)

Les avions étant en général réceptionnés par les clients sur les sites de production, le transport et la logistique représentent d'abord les flux avec les fournisseurs et entre les usines de fabrication.

Les pièces de rechange (hors blocs moteurs notamment) sont transportées chez le client ou dans plusieurs centres dédiés répartis dans le monde.

Utilisateurs finaux (aval)

Clients militaires. Dassault Aviation équipe et assure la disponibilité de flottes d'avions de combat (Rafale, Mirage 2000, Alpha Jet) et d'avions de missions (ATL2, Falcon spéciaux) fiables et performants. Ces avions participent à la défense nationale de leurs utilisateurs.

Clients civils. Les clients des avions d'affaires Falcon disposent d'un véritable outil de travail permettant des trajets flexibles et adaptés, des déplacements sûrs et discrets, au plus près des points de départ et de destination, dans les meilleures conditions pour être opérationnel à l'arrivée, et pouvant déjà utiliser de fortes proportions de carburants d'aviation durables.

4.1.9. Intérêts et points de vue des parties intéressées (SBM-2)

Dassault Aviation interagit avec de nombreuses parties intéressées. Les relations sont entretenues par différentes modalités de coopération afin de prendre en compte les intérêts, les besoins et les attentes spécifiques de chacune d'elles.

Parties intéressées	Attentes	Modalités de coopération
Société	Souveraineté Droits humains et conformité Maîtrise des risques environnementaux Réduction des impacts négatifs Soutien aux initiatives locales	Auditions publiques au Parlement Communication externe Codes de conduite Soutiens associatifs (insertion, humanitaire et culture) Conventions réservistes Ambassadeurs enseignants
Clients	Qualité des produits et des services Performance environnementale des opérations aériennes	Audit qualité Certifications et suivi de navigabilité Contrôle Interne Revues contractuelles Séminaires clients Salons spécialisés
Collaborateurs	Partage de la valeur Attractivité et rétention des talents Formation et gestion des compétences Diversité, inclusion et opportunités pour tous Santé et sécurité des collaborateurs Qualité de vie et conditions de travail	Négociations et accords avec les organisations syndicales Services de prévention et de santé au travail Communication interne Portail RH Journées d'intégration
Actionnaires et investisseurs	Performance financière Engagements RSE Informations réglementées	Assemblée Générale Rencontres investisseurs Conférences de presse Communication financière
Fournisseurs	Relations équitables Engagement durable Délais de paiement	Chartes d'engagement (GIFAS, etc.) Digitalisation et réduction des délais de paiement, notamment envers les PME
Autorités publiques et administratives	Respect des lois et des règlements Impôts, taxes et cotisations	Déclarations, audits et contrôles Réunions avec les institutions françaises et européennes

4.1.10. Impacts, risques et opportunités importants et leur lien avec la stratégie et le modèle économique (SBM-3)

Ce tableau identifie les Impacts, Risques et Opportunités (IRO) importants dans la chaîne de valeur, ainsi que les stratégies mises en œuvre par Dassault Aviation pour développer les opportunités, gérer les impacts et assurer la résilience face aux risques.

Enjeux	IRO / Description	Horizon	Chaîne de valeur	Stratégies
Souveraineté	Impact : (+) Contribution majeure à la défense nationale française et à ses intérêts stratégiques Opportunité : Accompagnement des intérêts stratégiques de la France et de ses partenaires	Hausse > 5 ans Hausse > 5 ans	Amont Activités de la Société Aval	Équipement des forces aériennes Disponibilité long terme des flottes Programmes en développement Programmes de démonstrateurs Ventes militaires France et export
Réduction de l'empreinte carbone et des consommations d'énergie	Impact : (-) Contribution au changement climatique	Baisse > 5 ans	Amont Activités de la Société Aval	Engagements sectoriels de réduction des GES 2050 R&T Développement d'un avion civil compatible SAF 100% Plan SAF Société Optimisation des opérations aériennes Plan de sobriété énergétique
Maîtrise des risques industriels et de pollution	Risque : Obsolescence liée aux règlementations sur les substances	Hausse 1-5 ans	Amont Activités de la Société	Processus d'anticipation et de gestion des obsolescences liées aux produits chimiques
Utilisation des matériaux et économie circulaire	Risque : Non-disponibilité des matières premières	Hausse 1-5 ans	Amont Activités de la Société	Processus de surveillance Processus d'anticipation et de gestion des non-pérennités d'approvisionnement en matériaux critiques
Attractivité et rétention des talents	Risque : Difficultés à attirer ou retenir les collaborateurs	Stable 1-5 ans	Activités de la Société	Politique de recrutement et de rémunération Partage de la valeur
Formation et gestion des compétences	Risque : Inadéquation entre les compétences des collaborateurs et les besoins de l'entreprise	Stable 1-5 ans	Activités de la Société	Formation, gestion anticipée des compétences clés
Diversité, inclusion et opportunités pour tous	Impact : (-) Impact potentiel sur l'expérience salarié	Stable 1-5 ans	Activités de la Société	Lutte contre les discriminations Égalité professionnelle Insertion sociale

Santé et sécurité des collaborateurs	Impact : (-) Impact potentiel sur la santé mentale et physique des collaborateurs	Stable > 5 ans		
	Risque : Accidents du travail et maladies professionnelles	Hausse < 1 an	Activités de la Société	Système de gestion de la santé et sécurité au travail
	Risque : Non-conformité réglementaire liée à la Santé et la Sécurité au Travail	Stable 1-5 ans		
Qualité de vie et des conditions de travail	Impact : (-) Impact potentiel sur l'expérience salarié	Stable 1-5 ans	Activités de la Société	Recherche du bon équilibre entre performance individuelle et collective Accord qualité de vie et des conditions de travail
Sécurité des produits	Impact : (-) Impact d'un accident d'avion Risque : Défaut de sécurité des avions Risque : Perte de navigabilité et interdiction de vol	Stable > 5 ans	Activités de la Société Aval	Politique *Safety* Assurance qualité Conformité à la réglementation produits Sécurité des vols et au sol
Sûreté et sécurité des données et des systèmes d'information	Risque : Risque cyber sur les systèmes d'information	Hausse < 1 an	Amont Activités de la Société Aval	Cybersécurité Audits Protection du patrimoine et des données
Éthique des affaires et compliance	Risque : Manquement à l'éthique des affaires	Baisse <1 an	Amont Activités de la Société Aval	Lutte contre la corruption Formation Conformité aux réglementations Devoir de vigilance
Gestion des relations avec les fournisseurs	Impact : (+) engagement long terme, sécurisation de solutions durables	Hausse > 5 ans	Amont	Pratiques responsables dans la sélection et le traitement des fournisseurs

La stratégie et le modèle économique de Dassault Aviation prennent en compte les risques et opportunités de durabilité liés à ses activités. Les mesures sont mises en place pour atténuer les effets des risques, notamment en respectant les réglementations environnementales et la conduite éthique et conforme des affaires.

Les efforts déployés pour appliquer les réglementations et les investissements effectués dans les mesures de prévention ont pour objectif de préserver Dassault Aviation des effets financiers négatifs et de positionner la Société comme résiliente face aux risques matériels identifiés.

L'ensemble des IRO est couvert dans le présent état de durabilité au travers des ESRS, à l'exception de l'enjeu Souveraineté traité dans le § 4.1.8.

4.1.11. Description des procédures d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités importants (IRO-1)

Méthodologie globale

L'étude permettant d'identifier et d'évaluer les IRO (analyse de double matérialité) a été pilotée par le responsable RSE Société, avec le concours des différentes Directions et l'appui d'un cabinet de conseil.

Cette analyse de matérialité a été réalisée au travers du processus visant à identifier, évaluer, prioriser et surveiller les impacts potentiels et actuels sur les personnes et l'environnement, ainsi que les risques et opportunités qui pourraient avoir un effet financier sur l'entreprise.

L'analyse de matérialité suit une approche systématique.

Cette analyse a couvert les différents sujets environnementaux, sociaux et de gouvernance listés dans l'ESRS 1. La Société a également analysé la double matérialité de certains enjeux plus spécifiques de manière volontaire tels que la cybersécurité et la souveraineté.

L'approche est fondée sur un processus de diligence raisonnable ainsi que sur le cadre de gestion des risques Société, et prend en compte des facteurs spécifiques susceptibles d'augmenter les impacts négatifs potentiels. L'analyse a porté sur les activités civiles et militaires.

Les IRO ont été identifiés et positionnés sur l'ensemble de la chaine de valeur de la Société (voir description de la chaîne de valeur au § 4.1.8.). Cette phase d'identification des IRO s'est notamment appuyée sur des référentiels tels que le *Sustainability Accounting Standards Board* (SASB). Les IRO liés à la conduite des affaires ont été identifiés globalement sur l'ensemble des activités de la Société, quelle que soit la zone géographique. Les IRO liés au changement climatique ont été identifiés en tenant compte des émissions de GES directes et indirectes de la Société.

En complément, une analyse des dépendances de la Société quant aux ressources (matérielles et immatérielles) qui l'affectent a été réalisée.

Dassault Aviation n'a pas interrogé de partie intéressée externe à la Société dans le cadre de cette analyse. Leur avis a été pris en compte au travers d'un panel interne d'experts reconnus dans leur domaine de compétences. Ces experts sont représentatifs des enjeux sélectionnés et sont en relation régulière avec les parties intéressées.

Chaque enjeu a été évalué par rapport aux IRO définis, selon les critères spécifiés dans l'ESRS 1 (Exigences Générales de la CSRD) :

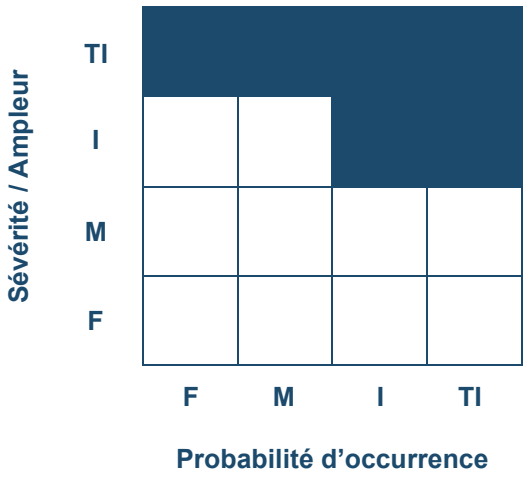
- pour les impacts : la gravité et la probabilité d'occurrence.
  La gravité est déterminée par trois critères. Chaque critère étant évalué sur une échelle de quatre niveaux :
  - ampleur : Faible - Modéré - Fort - Très fort,
  - étendue : Limitée - Moyenne - Conséquente - Très répandue,
  - remédiabilité (uniquement pour les impacts négatifs) : Facile - Moyenne - Complexe - Impossible.

  À chacun des quatre niveaux est associé une valeur quantitative : 1 – 3 – 6 – 10. La gravité est obtenue par la moyenne arithmétique des valeurs des trois critères.
  Lorsque les impacts portent sur les Droits humains, la probabilité a été considérée comme certaine afin de ne pas réduire l'importance de l'impact.

- pour les risques et opportunités : l'ampleur et la probabilité d'occurrence.

Les risques et opportunités ont été évalués de manière collégiale avec les Directions concernées. Les impacts ont été évalués par les experts compétents, et les résultats ont été consolidés sans pondération liée aux interlocuteurs.

Les IRO ont été positionnés selon la matrice utilisée pour la gestion des risques Société :



F : Faible **; M :** Moyen **; I :** Important **; TI :** Très Important

Les IRO positionnés dans la zone sont considérés comme importants au sens de la CSRD.

Les résultats de l'analyse de double matérialité ont été présentés à la Direction Générale.

L'évolution des IRO a été évaluée selon les horizons temporels fixés par la CSRD (court, moyen ou long terme) et est décrite dans le § 4.1.10.

Informations complémentaires spécifiques à l'environnement

Adaptation au changement climatique

- **Risque physique**

Aux horizons court et moyen terme, ce risque n'est pas considéré comme matériel. L'analyse des données historiques n'a pas mis en exergue ce risque. Malgré la survenue d'évènements climatiques

(tornades, pluies abondantes, inondations, vagues de chaleur), la continuité d'activité n'a pas été perturbée significativement. Toutefois, Dassault Aviation reste vigilant et maintient une veille active sur le sujet. L'analyse de double matérialité pourrait être modifiée en fonction de l'évolution des conditions climatiques et de l'analyse de scénarios climatiques.

- **Risque de transition**

Le marché de l'aviation d'affaires, hors Europe, ne présente pas, à court et moyen terme, de signaux indiquant une baisse d'activité en lien avec les enjeux climatiques. Cependant, le contexte réglementaire européen, complexe, induit potentiellement des risques de compétitivité et de distorsion de concurrence. L'analyse de ces deux facteurs de risque amène Dassault Aviation à considérer les risques de transition comme non matériels actuellement. De la même manière que pour le risque physique, la Société maintient une veille active sur ce sujet, ce qui pourrait conduire à une mise à jour de l'évaluation de son importance.

Bien que ces risques soient identifiés comme non matériels dans l'analyse de double matérialité conduite pour l'exercice 2024, Dassault Aviation prévoit de mettre à jour les évaluations durant le prochain exercice. Le niveau d'exposition est pris en compte dans la gestion des risques Société.

Pollution

L'analyse de double matérialité, basée sur l'analyse des activités réalisées dans tous les sites de Dassault Aviation et les échanges avec les parties prenantes, n'a pas conclu à la matérialité du risque de pollution des milieux.

En revanche, étant donné le contexte règlementaire de plus en plus contraignant lié aux substances, il existe un risque que les interdictions et restrictions potentielles à court, moyen et long terme entraînent des perturbations tout au long de la chaîne de valeur de Dassault Aviation en l'absence de solutions alternatives viables industriellement. Ce risque a été identifié comme étant matériel.

Ressources aquatiques et marines

À ce jour, Dassault Aviation bénéficie d'un accès suffisant et de qualité aux ressources en eau pour l'ensemble de ses établissements afin d'exercer son activité. L'essentiel de l'eau est utilisé à des usages non industriels. Une vigilance est apportée depuis de nombreuses années pour abaisser au maximum les consommations et limiter les prélèvements aquatiques.

Biodiversité

À ce jour, la dégradation de la biodiversité ou la perturbation des écosystèmes n'entraîne pas de rupture dans la continuité d'activité de Dassault Aviation. Par ailleurs, il n'existe pas de dépendance aux matières premières liées à ce thème. Ces éléments montrent que la biodiversité ne constitue pas un enjeu matériel pour les opérations de la Société.

Utilisation des ressources et économie circulaire

La réalisation des activités industrielles de la Société implique l'approvisionnement de matériaux primaires ou transformés par la supply chain. Pour la majorité de ces matériaux il n'existe à ce jour pas de difficultés de production et le secteur aéronautique représente une faible part du marché, mais pour d'autres matériaux la situation peut être plus complexe notamment du fait du contexte d'instabilité géopolitique. Le risque de non disponibilité des matières premières a donc été identifié comme matériel au niveau de la Société.

4.1.12. Exigences de publication au titre des ESRS couvertes par l'état de la durabilité de l'entreprise (IRO-2)

Exigences de publication

Le tableau ci-dessous présente la liste des exigences de publication et leur emplacement dans le présent état de durabilité.

ESRS	Exigences de publication	§
ESRS 2	Base générale d'établissement des déclarations relatives à la durabilité (BP-1)	4.1.1.
	Publication d'informations relatives à des circonstances particulières (BP-2)	4.1.2.
	Le rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance (GOV-1)	4.1.3
	Informations transmises aux organes d'administration, de direction et de surveillance de l'entreprise et questions de durabilité traitées par ces organes (GOV-2)	4.1.4.
	Intégration des résultats en matière de durabilité dans les systèmes d'incitation (GOV-3)	4.1.5.
	Déclaration sur la diligence raisonnable (GOV-4)	4.1.6.
	Gestion des risques et contrôles internes de l'information en matière de durabilité (GOV-5)	4.1.7.
	Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur (SBM-1)	4.1.8.
	Intérêts et points de vue des parties intéressées (SBM-2)	4.1.9.
	Impacts, risques et opportunités importants et leur lien avec la stratégie et le modèle économique (SBM-3)	4.1.10.
	Description des procédures d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités importants (IRO-1)	4.1.11.
	Exigences de publication au titre des ESRS couvertes par l'état de durabilité de l'entreprise (IRO-2)	4.1.12.
ESRS E1	Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique (E1-1)	4.2.2.1.
	Description des processus permettant d'identifier et d'évaluer les impacts, risques et opportunités importants liés au changement climatique (IRO-1)	4.2.2.2.
	Politiques liées à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci (E1-2)	4.2.2.3.
	Actions et ressources en rapport avec les politiques en matière de changement climatique (E1-3)	4.2.2.4.
	Cibles liées à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci (E1-4)	4.2.2.5.
	Consommation d'énergie et mix énergétique (E1-5)	4.2.2.6.
	Émissions brutes de GES de périmètres 1, 2, 3 et émissions totales de GES (E1-6)	4.2.2.7.
	Projets d'absorption et d'atténuation des GES financés au moyen de crédits carbone (E1-7)	4.2.2.8.
	Tarification interne du carbone (E1-8)	4.2.2.9.
	Incidences financières escomptées des risques physiques et de transition importants et opportunités potentielles liées au changement climatique (E1-9)	4.2.2.10.
ESRS E2	Description des procédures d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités importants en matière de pollution (IRO-1)	4.2.3.1.
	Politiques en matière de pollution (E2-1)	4.2.3.2.
	Actions et ressources relatives à la pollution (E2-2)	4.2.3.3.
	Cibles liées à la pollution (E2-3)	4.2.3.4.

	Substances préoccupantes et substances extrêmement préoccupantes (E2-5)	4.2.3.5.
	Incidences financières escomptées des impacts, risques et opportunités liés à la pollution (E2-6)	4.2.3.6.
ESRS E5	Description des procédures d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités importants liés à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire (IRO-1)	4.2.4.1.
	Politiques en matière d'utilisation des ressources et d'économie circulaire (E5-1)	4.2.4.2
	Actions et ressources relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire (E5-2)	4.2.4.3.
	Cibles relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire (E5-3)	4.2.4.4
	Ressources entrantes (E5-4)	4.2.4.5.
	Incidences financières escomptées des impacts, risques et opportunités liés à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire (E5-6)	4.2.4.6.
ESRS S1	Impacts matériels, risques et opportunités, et leurs interactions avec la stratégie et modèle d'affaires (SBM-3)	4.3.1.1.
	Politiques liées aux effectifs de l'entreprise (S1-1)	4.3.1.2.
	Processus d'interaction au sujet des impacts avec les effectifs de l'entreprise et leurs représentants (S1-2)	4.3.1.3.
	Procédures de réparation des impacts négatifs et canaux permettant aux travailleurs de l'entreprise de faire part de leurs préoccupations (S1-3)	4.3.1.4.
	Actions concernant les impacts importants, approches visant à atténuer les risques importants et à saisir les opportunités importantes concernant les effectifs de l'entreprise, et efficacité de ces actions et approches (S1-4)	4.3.1.5.
	Cibles liées à la gestion des impacts négatifs importantes, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités importants (S1-5)	4.3.1.6.
	Caractéristiques des salariés de l'entreprise (S1-6)	4.3.1.7.
	Caractéristiques des travailleurs non-salariés (S1-7)	4.3.1.8.
	Métriques de diversité (S1-9)	4.3.1.9.
	Salaires décents (S1-10)	4.3.1.10.
	Protection sociale (S1-11)	4.3.1.11.
	Personnes handicapées (S1-12)	4.3.1.12.
	Métriques de la formation et du développement des compétences (S1-13)	4.3.1.13.
	Métriques de santé et de sécurité (S1-14)	4.3.1.14.
	Métriques d'équilibre entre vie professionnelle et vie privée (S1-15)	4.3.1.15.
	Métriques de rémunération (écart de rémunération et rémunération totale) (S1-16)	4.3.1.16.
	Cas, plaintes et incidences graves en matière de Droits humains (S1-17)	4.3.1.17.
ESRS S4	Incidences, risques et opportunités importants et leur interaction avec la stratégie et le modèle économique (SBM-3)	4.3.2.1.
	Politiques relatives aux consommateurs et utilisateurs finaux (S4-1)	4.3.2.2.
	Processus d'interaction au sujet des impacts avec les consommateurs et utilisateurs finaux (S4-2)	4.3.2.3.
	Procédures visant à remédier aux impacts importants et canaux permettant aux travailleurs de la chaîne de valeur de faire part de leurs préoccupations (S4-3)	4.3.2.4.
	Actions concernant les impacts importants sur les travailleurs de la chaîne de valeur, approches visant à gérer les risques importants et à saisir les opportunités importantes concernant les travailleurs de la chaîne de valeur, et efficacité de ces actions (S4-4)	4.3.2.5.

	Cibles liées à la gestion des impacts négatifs, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités importants (S4-5)	4.3.2.6.
ESRS G1	Culture d'entreprise et politiques en matière de conduite des affaires (G1-1)	4.4.1.
	Gestion des relations avec les fournisseurs (G1-2)	4.4.2.
	Prévention et détection de la corruption et des pots-de-vin (G1-3)	4.4.3.
	Cas avérés de corruption ou versements avérés de pots-de-vin (G1-4)	4.4.4.
	Influence politique et activités de lobbying (G1-5)	4.4.5.
	Pratiques en matière de paiement (G1-6)	4.4.6.
	Déclaration spécifique à l'entité concernant la cybersécurité	4.4.7.

Exigences de publication découlant d'autres actes législatifs de l'Union Européenne (UE)

Le tableau ci-dessous énumère les points de données qui découlent des autres actes législatifs de l'UE, tels qu'ils sont listés dans l'ESRS 2 Appendice B de l'annexe 1 complétant la Directive 2013/34/UE.

Chapitre	§	Matérialité
GOV-1	21d	ESRS 2
GOV-1	21e	ESRS 2
GOV-4	30	ESRS 2
SBM-1	40d	ESRS 2 - Non concerné
E1-1	14	Matériel
E1-1	16g	Matériel
E1-4	34a	Matériel
E1-4	34b	Matériel
E1-5	35	Matériel
E1-5	37a	Matériel
E1-5	37b	Matériel
E1-5	37c	Matériel
E1-5	37ci	Matériel
E1-5	37ciii	Matériel
E1-5	37ciii	Matériel
E1-5	38a	Matériel
E1-5	38b	Matériel
E1-5	38c	Matériel
E1-5	38d	Matériel
E1-5	38e	Matériel
E1-5	40-41	Matériel
E1-5	42	Matériel
E1-5	43	Matériel

E1-6	44-45a	Matériel
E1-6	44-45b	Matériel
E1-6	44-45c	Matériel
E1-6	44-45d	Matériel
E1-6	53	Matériel
E1-6	54	Matériel
E1-6	55	Matériel
E1-7	56a	Non Matériel
E1-7	56b	Non Matériel
E1-9	66a	Non Matériel
E1-9	66a	Non Matériel
E1-9	66a	Non Matériel
E1-9	66c	Non Matériel
E1-9	67c	Non Matériel
E1-9	69a	Non Matériel
E1-9	69b	Non Matériel
E2-4	28a	Non Matériel
E2-4	28b	Non Matériel
E3-1	9	Non Matériel
E3-1	13	Non Matériel
E3-1	14	Non Matériel
E3-4	28c	Non Matériel
E3-4	29	Non Matériel
SBM-3	16a	Non Matériel
SBM-3	16b	Non Matériel
SBM-3	16c	Non Matériel
E4-2	23c	Non Matériel
E4-2	24b	Non Matériel
E4-2	24c	Non Matériel
E4-2	24d	Non Matériel
E5-5	37d	Non Matériel
E5-5	39	Non Matériel
SBM-3	14fi	Matériel
SBM-3	14fii	Matériel
SBM-3	14gi	Matériel
SBM-3	14gii	Matériel

S1-1	20a	Matériel
S1-1	20b	Matériel
S1-1	20c	Matériel
S1-1	21	Matériel
S1-1	22	Matériel
S1-1	23	Matériel
S1-3	32c	Matériel
S1-14	88b	Matériel
S1-14	88c	Matériel
S1-14	88e	Non Matériel
S1-16	97a	Matériel
S1-16	97b	Matériel
S1-17	103a	Matériel
S1-17	104a	Matériel
SBM-3	11b	Non Matériel
S2-1	17	Non Matériel
S2-1	18	Non Matériel
S2-1	19	Non Matériel
S2-1	19	Non Matériel
S2-4	36	Non Matériel
S3-1	16	Non Matériel
S3-1	17	Non Matériel
S3-4	36	Non Matériel
S4-1	16	Matériel
S4-1	17	Matériel
S4-4	35	Matériel
G1-1	10b	Non Matériel
G1-4	24a	Matériel
G1-4	24a	Matériel
G1-4	24b	Matériel

La méthodologie d'identification des informations matérielles à publier en ce qui concerne les IRO est détaillée dans le § 4.1.11 du présent état de durabilité.

Informations complémentaires spécifiques à l'adaptation au changement climatique et aux travailleurs de la chaîne de valeur

Résultats de l'analyse de l'importance d'adaptation au changement climatique

Comme expliqué dans le § 4.1.11, les résultats de l'analyse de double matérialité relatifs à l'adaptation au changement climatique indiquent que le thème est non matériel à court et moyen terme.

Résultats de l'analyse de l'importance des travailleurs de la chaîne de valeur

Le respect des Droits humains est un principe fondamental et une condition *sine qua none* pour des relations d'affaires respectueuses et durables. De nombreuses législations internationales et nationales obligent les entreprises à respecter les Droits humains dans leurs chaînes de valeur (exemple : la loi sur le devoir de vigilance en France, les principes directeurs des Nations Unies ou encore la directive européenne *Corporate Sustainability Due Diligence Directive)*.

Il s'agit donc d'un enjeu essentiel pour toute entreprise. Il est pris en compte par Dassault Aviation tout au long de la relation entretenue avec ses fournisseurs, notamment à travers le devoir de vigilance auquel la Société est soumise et à travers les règles inscrites dans la charte GIFAS relatives à la sélection de fournisseurs respectant les Droits humains (signée par les industriels de l'aéronautique, dont les représentants des équipementiers et des PME avec qui Dassault Aviation travaille).

Cependant, la plupart des acteurs industriels liés aux activités de la Société sont français ou réalisent leurs activités en France. Les autres acteurs sont basés en Amérique du Nord et en Europe (pour les produits Falcon).

La quasi-totalité de la *supply chain* de rang 1 de Dassault Aviation est donc située dans les pays qui disposent de législations exigeantes en matière de Droits humains et sociaux, ainsi que de systèmes de contrôle et de signalement, comme la France, les États-Unis, le Canada et les pays de l'Union Européenne.

Par conséquent, le thème des Droits humains et sociaux des travailleurs des fournisseurs de rang 1, quand bien même fondamental, n'est pas matériel au vu de l'environnement conforme à ces règles dans lequel évoluent ces travailleurs.

Comme précisé dans le § 4.4.2, près de 500 analyses structurelles (dont respect des Droits humains), intégrant 100% des nouveaux fournisseurs référencés ont été réalisées au cours de l'exercice 2024. À ce titre, une procédure dédiée à l'évaluation des fournisseurs est mise en œuvre pour garantir l'engagement de l'ensemble des sous-traitants de la Société au respect des Droits humains, en particulier l'interdiction du travail des enfants.

Dassault Aviation continue de renforcer sa politique de surveillance des fournisseurs et de promouvoir la bonne conduite en matière des Droits humains et sociaux au-delà du rang 1. Ainsi la Société a prévu pour 2025 de faire adhérer ses fournisseurs à son code de conduite, conformément à son éthique et sa pratique des affaires. À date, aucun fait d'atteinte aux Droits humains et sociaux n'a été identifié chez les fournisseurs ou porté à la connaissance de la Société.

4.2. INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES

4.2.1. TAXINOMIE VERTE EUROPÉENNE

4.2.1.1 Contexte réglementaire

Afin de favoriser la transparence et une vision long terme dans les activités économiques et d'orienter les flux de capitaux vers des investissements durables, l'Union européenne a créé un système commun de classification des activités des entreprises permettant d'identifier les activités économiques considérées comme durables. Ce système est défini dans le règlement européen (EU 2020/852) du 18 juin 2020 dit « règlement Taxinomie » et applicable depuis la publication 2022 sur les comptes 2021.

Les entreprises doivent communiquer la part de leur chiffre d'affaires, de leurs dépenses d'investissements et de leurs dépenses d'exploitation associées à des activités économiques « éligibles » (i.e. classifiées dans la Taxinomie européenne) et « alignées » (i.e. durables).

L'activité aéronautique de Dassault Aviation, précisément celle de fabricant d'aéronefs, est une activité éligible, prévue par l'acte délégué 2023/2485 paru en novembre 2023. Cependant, les critères d'examen technique établis par la CE ne permettent pas l'alignement de l'activité de Dassault Aviation.

Le 14 février 2024, la Société mère a déposé une requête en annulation devant le tribunal de l'Union Européenne contre le règlement délégué prévoyant l'exclusion de l'aviation d'affaires de la taxinomie européenne. Aux termes de cette requête, la Société mère demande l'annulation de l'exclusion de l'aviation d'affaires de la taxinomie.

4.2.1.2 Périmètre d'analyse

Le chiffre d'affaires, les dépenses d'investissements et dépenses d'exploitation considérées couvrent l'ensemble des activités de Dassault Aviation et correspondent au périmètre de consolidation des états financiers défini dans la Note 2 des Comptes consolidés de l'exercice 2024.

Par conséquent, les calculs des ratios présentés ci-après ne tiennent pas compte des entités sur lesquelles la Société exerce un contrôle conjoint ou une influence notable, conformément à l'acte délégué relatif à l'article 8 du règlement Taxinomie publié le 6 juillet 2021.

4.2.1.3 Activités éligibles et alignées au titre de la taxinomie

Dassault Aviation a mené une étude sur l'ensemble des domaines sectoriels définis :

- dans les annexes 1 et 2 de l'acte délégué relatif au volet climatique de la taxinomie, y compris son actualisation suite à la publication de l'acte délégué 2023/2485,
- dans les annexes 1 à 4 de l'acte délégué 2023/2486 relatif aux 4 autres objectifs environnementaux.

La présence de l'activité aéronautique dans l'acte délégué 2023/2485, classe l'activité de la Société comme éligible à l'objectif d'atténuation du changement climatique. La totalité du chiffre d'affaires (CA), des CapEx et des OpEx de Dassault Aviation est rattachée à l'activité de fabricant d'aéronefs et est donc 100% éligible et non alignée vis-à-vis des critères d'examen technique applicables. Comme indiqué ci-dessus, la Société mère a déposé une requête demandant l'annulation de l'exclusion de l'aviation d'affaires de la taxinomie.

L'analyse de l'alignement a été réalisée conformément au règlement Taxinomie sur l'ensemble des critères suivants :

- contribution substantielle à un ou plusieurs des objectifs climatiques et conformité aux critères d'examen technique,

- absence de préjudice important aux autres objectifs environnementaux,
- respect des garanties sociales minimales (cf. § Le respect des Droits humains dans § 4.3.1.2 Politiques liées aux effectifs de l'entreprise du présent rapport).

4.2.1.4 Modalités de détermination des ratios d'éligibilité et d'alignement

Les ratios financiers ont été définis conformément aux définitions données dans l'annexe I de l'acte délégué du 6 juillet 2021 et sans changement de modalité par rapport à l'année dernière.

S'agissant du chiffre d'affaires, sa totalité est déclarée comme éligible sous l'activité « 3.21 Fabricant d'aéronefs » (cf. Note 15 des Comptes consolidés).

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

- le dénominateur est directement issu des comptes consolidés IFRS de la Société (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 la totalité des 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 est égal à la totalité des dépenses d'investissement liées à des actifs associés à l'activité éligible incluses dans le dénominateur. L'ensemble des CapEx, évalué à 374 M euros et représentant 100% des CapEx de la Société[5], est éligible.

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

- le dénominateur est directement issu des comptes consolidés IFRS de la Société (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 et développement, la rénovation des bâtiments, les contrats de location à court terme, 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 est égal à la totalité des dépenses liées à l'activité éligible incluses dans le dénominateur. L'ensemble des OpEx, évalué à 545 M euros et représentant 100% des OpEx de la Société, apparaissent non significatives (<10%) par rapport à l'ensemble des dépenses d'exploitation de la Société[6]. Par conséquent, la Société considère que les OpEx sont non matérielles vis-à-vis de son modèle d'affaires et de son secteur d'activité[7].

[5] Cf. Note 4 des Comptes consolidés.

[6] Cf. Note « Compte de résultat » des Comptes consolidés.

[7] En application du règlement délégué 2021/2178 du 6 juillet 2021 complétant le règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil par des précisions concernant le contenu et la présentation des informations que doivent publier les entreprises soumises à l'article 19 bis ou à l'article 29 bis de la directive 2013/34/UE sur leurs activités économiques durables sur le plan environnemental, ainsi que la méthode à suivre pour se conformer à cette obligation d'information.

4.2.1.5 Part du chiffre d'affaires issue de produits ou de services associés à des activités économiques alignées sur la taxinomie (en millions d'euros)

Année Fiscale	2024				Critères de contribution substantielle							Critères d'absence de préjudice important									
Activités économiques (1)	Code (2)	CA absolu (3)	Part du CA (4)	Atténuation du changement climatique (5)	Adaptation au changement climatique (6)	Eau (7)	Pollution (8)	Économie circulaire (9)	Biodiversité (10)	Atténuation du changement climatique (11)	Adaptation au changement climatique (12)	Eau (13)	Pollution (14)	Économie circulaire (15)	Biodiversité (16)	Garanties minimales (17)	Part du chiffre d'affaires alignée (A.1.) ou éligible (A.2.) sur la taxinomie, année N-1 (18)	Catégorie (activité habilitante) (19)	Catégorie (activité transitoire) (20)
A. ACTIVITES ELIGIBLES A LA TAXINOMIE																			
A.1. Activités durables sur le plan environnemental (alignées sur la taxinomie)																			
Chiffre d'affaires des activités durables sur le plan environnemental (alignées sur la taxinomie) (A.1)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Dont habilitantes		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	H	
Dont transitoires		-	-	-						-	-	-	-	-	-	-	-		T
A.2. Activités éligibles à la taxinomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées sur la taxinomie)																			
Fabrications d'aéronefs	CCM 3.21	6 240	100%	100%	N/EL[8]	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								100%		
Chiffre d'affaires des activités éligibles à la taxinomie mais non durables sur le plan environnemental (non-alignées sur la taxinomie) (A.2)		**6 240**	**100%**	**100%**	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								**100%**		
A. Chiffre d'affaires des activités éligibles à la taxinomie (A1+A2)		**6 240**	**100%**	**100%**	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								**100%**		
B. ACTIVITES NON ELIGIBLES A LA TAXINOMIE																			
Chiffre d'affaires des activités non éligibles à la taxinomie		-	-																
Total (A+B)		**6 240**	**100%**																

[8] N/EL – non éligible

4.2.1.6 Part des dépenses CapEx issue de produits ou de services associés à des activités économiques alignées sur la taxinomie (en millions d'euros)

Année Fiscale	2024				Critères de contribution substantielle								Critères d'absence de préjudice important								
Activités économiques (1)		Code (2)	Capex (3)	Part des Capex (4)	Atténuation du changement climatique (5)	Adaptation au changement climatique (6)	Eau (7)	Pollution (8)	Économie circulaire (9)	Biodiversité (10)	Atténuation du changement climatique (11)	Adaptation au changement climatique (12)	Eau (13)	Pollution (14)	Économie circulaire (15)	Biodiversité (16)	Garanties minimales (17)	Part des CapEx alignée (A.1.) ou éligible (A.2.) sur la taxinomie, année N-1 (18)	Catégorie (activité habilitante) (19)	Catégorie (activité transitoire) (20)
A. ACTIVITES ELIGIBLES A LA TAXINOMIE																				
A.1. Activités durables sur le plan environnemental (alignées sur la taxinomie)																				
CapEx des activités durables sur le plan environnemental (alignées sur la taxinomie) (A.1)			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Dont habilitantes			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	H	
Dont transitoires			-	-	-						-	-	-	-	-	-	-	-		T
A.2. Activités éligibles à la taxinomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées sur la taxinomie)																				
Fabrications d'aéronefs		CCM 3.21	374	100%	100%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								100%		
CapEx des activités éligibles à la taxinomie mais non durables sur le plan environnemental (non-alignées sur la taxinomie)(A.2)			374	100%	100%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								100%		
A. CapEx des activités éligibles à la taxinomie (A1+A2)			374	100%	100%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								100%		
B. ACTIVITES NON ELIGIBLES A LA TAXINOMIE																				
CapEx des activités non éligibles à la taxinomie			-	-																
Total (A+B)			374	100%																

4.2.1.7 Part des dépenses OpEx issue de produits ou de services associés à des activités économiques alignées sur la taxinomie (en millions d'euros)

Année Fiscale	2024			Critères de contribution substantielle						Critères d'absence de préjudice important								
Activités économiques (1)	Code (2)	Opex (3)	Part des Opex (4)	Atténuation du changement climatique (5)	Adaptation au changement climatique (6)	Eau (7)	Pollution (8)	Économie circulaire (9)	Biodiversité (10)	Atténuation du changement climatique (11)	Adaptation au changement climatique (12)	Eau (13)	Pollution (14)	Économie circulaire (15)	Biodiversité (16)	Garanties minimales (17)	Part des OpEx alignée (A.1.) ou éligible (A.2.) sur la taxinomie, année N-1 (18)	Catégorie (activité habilitante) (19)	Catégorie (activité transitoire) (20)
A. ACTIVITES ELIGIBLES A LA TAXINOMIE																			
A.1. Activités durables sur le plan environnemental (alignées sur la taxinomie)																			
OpEx des activités durables sur le plan environnemental (alignées sur la taxinomie) (A.1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		T
Dont habilitantes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	H	
Dont transitoires	-	-	-	-	-					-	-	-	-	-	-	-	-		
A.2. Activités éligibles à la taxinomie mais non durables sur le plan environnemental (non alignées sur la taxinomie)																			
A. OpEx des activités éligibles à la taxinomie (A1+A2)	-	-	-	-	-	-	-	-	-								-		
A. OpEx des activités éligibles à la taxinomie (A1+A2)	-	-	-	-	-	-	-	-	-								-		
B. ACTIVITES NON ELIGIBLES A LA TAXINOMIE[9]																			
OpEx des activités non éligibles à la taxinomie		545	100%																
Total (A+B)		545	100%																

[9] Les dépenses apparaissent non significatives (<10%) par rapport à l'ensemble des dépenses d'exploitation de la Société (cf. Compte de résultat consolidé). Par conséquent, la Société considère que les OpEx sont non matérielles vis-à-vis de son modèle d'affaires et de son secteur d'activité. Par convention, ces Opex ont été déclarées dans la ligne B – *Activités non éligibles*.

4.2.1.8 Part d'éligibilité et d'alignement des indicateurs par objectif environnemental en 2024

	Part du Chiffre d'affaires / Chiffre d'affaires total		Part des CapEx / Total des CapEx		Part des OpEx / Total des OpEx	
Activité[10]	Alignement sur la taxinomie	Éligibilité à la taxinomie	Alignement sur la taxinomie	Éligibilité à la taxinomie	Alignement sur la taxinomie	Éligibilité à la taxinomie
CCM	0%	100%	0%	100%		Non matériel
CCA						
WTR						
CE						
PPC						
BIO						

4.2.1.9 Publication des informations visées à l'article 8, paragraphes 6 et 7

Ligne	Activités liées à l'énergie nucléaire	
1	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de recherche, de développement, de démonstration et de déploiement d'installations innovantes de production d'électricité à partir de processus nucléaires avec un minimum de déchets issus du cycle du combustible.	Non
2	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction et d'exploitation sur de nouvelles installations nucléaires de production d'électricité ou de chaleur industrielle, notamment à des fins de chauffage urbain ou aux fins de procédés industriels tels que la production d'hydrogène, y compris leurs mises à niveau de sûreté, utilisant les meilleures technologies disponibles.	Non
3	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités d'exploitation sur d'installations nucléaires existantes de production d'électricité ou de chaleur industrielle, notamment à des fins de chauffage urbain ou aux fins de procédés industriels tels que la production d'hydrogène, à partir d'énergie nucléaire, y compris leurs mises à niveau de sûreté.	Non
Ligne	**Activités liées au gaz fossile**	
4	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction ou d'exploitation d'installations de production d'électricité à partir de combustibles fossiles gazeux.	Non
5	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction, de remise en état et d'exploitation d'installations de production combinée de chaleur/froid et d'électricité à partir de combustibles fossiles gazeux.	Non
6	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction, de remise en état ou d'exploitation d'installations de production de chaleur qui produisent de la chaleur/du froid à partir de combustibles fossiles gazeux.	Non

[10] Les codes des activités :

- CCM : Atténuation du changement climatique
- CCA : Adaptation au changement climatique
- WTR : Eau
- CE : Économie circulaire
- PPC : Pollution
- BIO : Biodiversité

4.2.2. CHANGEMENT CLIMATIQUE (ESRS E1)

4.2.2.1 Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique (E1-1)

La prise en compte du changement climatique est un axe de la politique RSE de Dassault Aviation. Des objectifs de diminution des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) sont fixés depuis de nombreuses années et revus périodiquement.

Dassault Aviation poursuit sa démarche d'amélioration continue et ne dispose pas de plan de transition climatique.

4.2.2.2 Description des processus permettant d'identifier et d'évaluer les impacts, risques et opportunités importants liés au changement climatique (IRO-1)

Ces processus sont décrits dans l'ESRS 2 § 4.1.11 et ont conduit à identifier la contribution de la Société au changement climatique comme matériel. Des informations complémentaires spécifiques à l'adaptation au changement climatique sont également précisées dans ce paragraphe.

4.2.2.3 Politiques liées à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci (E1-2)

La politique RSE Société est signée par le Président-Directeur Général (PDG) et mise en œuvre par le responsable RSE Société. Elle est publique et disponible sur le site internet de Dassault Aviation. Elle couvre plusieurs enjeux, dont « Améliorer la performance environnementale des activités et produits ». Le premier axe de travail lié à cet enjeu est de « Renforcer le plan bas carbone Société en cohérence avec les enjeux climatiques ».

Cet axe de travail est décliné en interne auprès des Directions impliquées dans l'atteinte des objectifs. La réduction de l'empreinte environnementale passe 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 dans le soutien opérationnel apporté aux clients.

La politique actuelle couvre les principales composantes de ce volet climat sur lesquelles Dassault Aviation est d'ores et déjà en mesure d'activer des leviers d'amélioration et qui seront détaillées dans la suite, à savoir :

- le plan de sobriété énergétique, intégrant une part liée à l'efficacité énergétique et une part d'autoproduction d'énergie renouvelable, couvrant les émissions des activités industrielles et tertiaires,
- la politique d'attribution des véhicules des sociétés françaises de Dassault Aviation,
- l'achat d'énergie décarbonée,
- l'accord Qualité de Vie et Conditions de travail couvrant la thématique de la mobilité,
- le plan SAF (*Sustainable Aviation Fuels*), couvrant les émissions des activités aériennes de la Société et visant à ouvrir la voie à la décarbonation des activités des clients.

Cette politique RSE est alimentée par les objectifs communs du secteur d'activité et se nourrit des attentes des parties intéressées tant internes qu'externes à l'entreprise. Ainsi en juillet 2024, dans la continuité de l'engagement de juin 2023 signé à l'occasion du salon international de l'aéronautique et de l'espace du Bourget, les *Chief Technology Officers* (CTO) de Dassault Aviation et de six autres acteurs majeurs de l'aéronautique (Airbus, Boeing, GE Aerospace, Rolls Royce, RTX et Safran) ont rappelé leur soutien à l'objectif net zero 2050 pour le secteur de l'aviation, en insistant par ailleurs sur la nécessité d'avancées scientifiques sur les effets non CO_2 de l'aviation sur le changement climatique.

4.2.2.4 Actions et ressources en rapport avec les politiques en matière de changement climatique (E1-3)

La Société est engagée dans une approche environnementale volontaire depuis 2007 et s'appuie pour cela sur la norme de management ISO 14001. Tous les sites Dassault Aviation Société mère, l'établissement Dassault Falcon Jet de Little Rock, les implantations Dassault Falcon Service du Bourget et de Mérignac sont certifiés, représentant plus de 87% de l'effectif global Société.

Les enjeux en matière de contribution au changement climatique font partie intégrante de cette certification, et sont par conséquent traités dans le respect des principes généraux d'un système de management environnemental. Le pilotage, la coordination et l'animation du système sont réalisés par la Direction RSE, qui fait intervenir l'ensemble des Directions Générales de la Société mère et des filiales dans l'analyse des enjeux, la définition des politiques, ainsi que la création et le suivi des plans d'actions associés.

Les actions décrites ci-après concourent à l'amélioration de la performance sur les périmètres 1, 2 et 3. Elles couvrent le périmètre Société sauf mention contraire dans le texte lorsqu'elles sont applicables uniquement à la Société mère, l'une de ses filiales ou tout autre périmètre. De la même façon en ce qui concerne l'horizon temporel, les actions relatives au produit ou aux opérations aériennes visent un objectif moyen à long terme cohérent des cycles de développement avion. Pour les actions en lien avec l'énergie des infrastructures et du plan SAF l'horizon majoritairement court terme est précisé dans les paragraphes concernés.

- modélisation de l'empreinte environnementale avion,
- intégration de l'écoconception dans la recherche de solutions techniques innovantes,
- innovation technologique avion,
- optimisation des méthodes et processus,
- optimisation de l'avion en opérations,
- Carburants d'Aviation Durable (CAD)/*Sustainable Aviation Fue*l (SAF),
- consommation d'énergie,
- autres actions de réduction des émissions de GES.

<u>Modélisation de l'empreinte environnementale avion</u>

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 de chacune des phases de vie, de l'extraction des matières premières à la fin de vie, sur plusieurs indicateurs : le potentiel de réchauffement climatique, l'épuisement des ressources naturelles, l'appauvrissement de la couche d'ozone, le potentiel d'acidification et l'eutrophisation de l'eau.

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, mettant également en évidence la contribution significative de la phase de production du kérosène. Sur cette base, Dassault Aviation oriente majoritairement ses travaux vers la sobriété énergétique en phase d'opération et la promotion de l'usage des Carburants d'Aviation Durable (CAD ou SAF en anglais), tout en maintenant des projets d'amélioration sur d'autres aspects environnementaux comme le choix de matériaux biosourcés dans l'aménagement des cabines Falcon.

La très longue durée de service des avions (pouvant aller au-delà de 30 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* ».

Les aéronefs vendus par Dassault Aviation sont réparables tout au long de leur exploitation et offrent un important potentiel de recyclabilité (85% selon la norme ISO 22628 définissant la méthodologie de calcul pour les véhicules routiers, en l'absence d'une norme similaire pour les aéronefs) en fin de vie du fait de la réutilisabilité des équipements, et des matières utilisées (tel que l'aluminium notamment). Ces bénéfices en lien avec l'économie circulaire et l'usage des ressources naturelles apportent également des co-bénéfices sur les émissions de GES en évitant la production de nouveaux équipements à partir de matières premières.

Intégration de l'écoconception dans la recherche de solutions techniques innovantes

Au cours des 40 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 des avions Falcon.

La Société 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, la Société s'est inscrite historiquement dans les objectifs définis en 2000 par l'*Advisory Council for Aeronautics Research in Europe* (ACARE) et participe depuis aux études européennes qui y contribuent, comme le programme *CleanSky* et son successeur *Clean Aviation*.

En France, Dassault Aviation, en tant que membre du Conseil d'Orientation de la Recherche de l'Aéronautique Civile (CORAC), participe aux études menées dans ce cadre. Dassault Aviation est également au Comité de pilotage de la chaîne de valeur du transport aérien (Article 301 de la loi Climat et Résilience française) et a contribué à la publication de la feuille de route de décarbonation de l'aérien remise au gouvernement français le 14 février 2023.

Innovation technologique avion

Investi dans ces initiatives européennes et françaises, 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 et la réduction du « *buy to fly ratio* », i.e. le ratio entre la quantité de matières d'une pièce et la quantité de matières achetée et acheminée pour réaliser celle-ci (composite, fabrication additive métallique, thermoplastique, remplacement des interconnexions filaires par des circuits imprimés dans des équipements de commandes de vol),
- la consolidation des principes de conception et de fabrication,
- 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, avec pour objectif d'atteindre le 100% en opération (projets français VOLCAN et DECARBJ).

Optimisation des méthodes et processus

Pour réduire l'empreinte environnementale, Dassault Aviation poursuit ses efforts pour améliorer l'efficacité des méthodes de conception, des procédés de production et des services de maintenance :

- les 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 simulation et de données d'essais réduit le nombre d'essais en vol de développement et le cycle de traitement des éventuelles corrections (simulateur eSIM sur F10X pour limiter les besoins de vols de développement sur les facteurs humains),
- le développement de méthodes numériques renforce les éléments de justification de la tenue des critères de certification.

Optimisation de l'avion en opérations

Grâce à son implication de longue date dans les programmes de recherche français (CORAC) et européens (SESAR, *CleanSky/CleanAviation*), mais aussi par ses propres recherches autofinancées, Dassault Aviation est en mesure de développer et d'intégrer les technologies les plus avancées dans ses avions afin de minimiser l'empreinte environnementale de la flotte Falcon et en particulier son bilan

CO_2 : préparation et optimisation de missions, systèmes d'aide au pilotage tels que les caméras/viseurs tête haute *FalconEye*, système de navigation et de communication.

Dassault Aviation partage les meilleures pratiques et recommandations d'optimisation de vol avec les opérateurs de la flotte Falcon. Le but est de permettre d'obtenir la plus grande efficacité environnementale des opérations en vol. Ceci comprend l'optimisation des charges à bord, du profil de vol en vitesse et altitude et de la trajectoire.

Pour une efficacité optimale des vols, il est aussi essentiel que l'entretien des avions soit réalisé suivant le plan de maintenance. Les équipes de Dassault Aviation sont impliquées au quotidien dans les centres de maintenance à travers le monde pour réaliser les opérations qui permettent aux Falcon d'être au maximum de leur efficacité opérationnelle et environnementale. Les centres de maintenance, en tant que filiales de la Société, sont eux-mêmes impliqués dans la réduction de leur empreinte carbone en cohérence avec la politique RSE. Ceci se traduit par la mise en œuvre de plans de sobriété énergétique ciblés sur le chauffage et l'alimentation électrique des centres et le recours aux énergies renouvelables mais aussi par le déploiement progressif de moyens de maintenance décarbonés, tels que des groupes de pistes et tracteurs d'aérodrome électriques. Dans ce cadre le Groupe ADP, Dassault Aviation et sa filiale Dassault Falcon Service ont signé un protocole de 5 ans renforçant leur action en matière de décarbonation à l'aéroport de Paris le Bourget (distribution et utilisation de SAF, moyens électriques pour les opérations au sol, panneaux photovoltaïques, géothermie alimentant les bâtiments et hangars).

Les pilotes des clients Falcon sont sensibilisés à ces bonnes pratiques et aux enjeux environnementaux lors de réunions dédiées ou dans le cadre de rencontres organisées à l'initiative de Dassault Aviation lors des salons et forums internationaux.

Carburants d'Aviation Durable (CAD)/*Sustainable Aviation Fuel* (SAF)

La mise en œuvre des SAF est un levier essentiel de la décarbonation des avions d'affaires Falcon. Dans cet objectif, le plan SAF conduit à :

- Rechercher les sources d'approvisionnement pour opérer au maximum les vols Falcon de la Société avec le SAF disponible sur le marché. Les vols ciblés sont les vols de démonstration, de formation, d'essais en sortie de chaine, de livraison et de soutien. À ce jour, l'intégralité des vols de Dassault Aviation au départ du Bourget et un nombre croissant de vols à Mérignac et Little Rock (USA) sont réalisés avec du SAF physique (molécules de SAF à bord). Il s'agit typiquement de SAF de type HEFA (*hydro-processed Ester & Fatty Acid*) mélangés à hauteur de 30 à 35%, produits et distribués par TotalEnergies (bases d'opération en France) et Neste/Avfuel (USA). Ces SAF permettent de réduire l'empreinte carbone des vols correspondants de l'ordre de 24 à 30%. À fin 2024, il n'est pas encore possible d'obtenir des mélanges de SAF à hauteur du maximum autorisé par le standard ASTM (50%). D'autres approvisionnements SAF peuvent être utilisés en fonction de la disponibilité sur les aéroports pratiqués.

- Participer aux différents groupes de travaux sur les SAF :
  - ASTM : standardisation des carburants et définition des standards des carburants futurs, dont le SAF 100%
  - Alliance Européenne *Renewable & Low Carbon Fuel* (RLCF) sous l'égide de la commission Européenne
  - Groupe de travail US : *General Aviation Manufacturers Association* (GAMA) *Environmental Commitee*
  - Groupes de travail français : *SAF Connect*, Bureau Français des *eFuels*.

- Agir au niveau européen, avec les associations professionnelles (EBAA, GAMA, ASD), ainsi qu'avec les fournisseurs de SAF, pour la mise en place d'un mécanisme de flexibilité qui permettrait de substituer le chargement de molécules physiques de SAF par l'achat de certificats, en attendant que la production de SAF physique puisse atteindre l'ensemble des aéroports pratiqués par le secteur de l'aviation d'affaires. Cette flexibilité offrira par ailleurs la possibilité, pour

les opérateurs qui en auront les moyens, de décarboner jusqu'à 100% des émissions de leurs vols, et ceci dès que le mécanisme sera approuvé par l'UE.

- Promouvoir auprès des clients l'utilisation des SAF sur Falcon en partageant l'expérience de Dassault Aviation.

- Préparer la compatibilité 100% SAF pour les avions en production à l'horizon 2030 (engagement ICCAIA) : au-delà de la décarbonation réalisable grâce au SAF disponible aujourd'hui, il est nécessaire de permettre aux modèles qui seront produits demain de pouvoir voler avec jusqu'à 100% de SAF à bord, aboutissant ainsi à 80 voire 90% de réduction d'empreinte carbone. Pour cela, Dassault Aviation a réalisé en 2024 une campagne d'essais au sol et en vol avec du carburant comprenant jusqu'à 100% de molécules issues de l'économie circulaire (huiles de fritures usagées, ou déchets de la production de viandes animales). Cette campagne a été réalisée dans le cadre des travaux du CORAC, en partenariat entre la DGAC étatique et les industriels (Dassault Aviation, Safran, TotalEnergies) et instituts de recherche concernés (IFPEN, ONERA). Ces travaux contribuent :
    - à identifier et confirmer l'opérabilité avion dans tout son domaine d'opération, avec des taux d'incorporation progressifs allant jusqu'à 100%,
    - à collecter des données pour identifier et préparer les éventuelles adaptations en conception et en maintenance à prévoir pour un usage régulier du 100% SAF.

- Contribuer à la recherche sur les effets non-CO_2 liés à l'utilisation de carburant fossile en comparaison avec les émissions liées au SAF. Il s'agit ici de participer à l'analyse des bénéfices potentiels de l'utilisation des SAF, en particulier la réduction des émissions de particules fines et de formation induite de trainées de condensation. Sur ce point, il convient de préciser que les mesures réalisées dans le cadre de l'étude CORAC mentionnée au point précédent sont un des éléments qui contribuent à l'amélioration du socle de connaissance sur le sujet des impacts non-CO_2 actuellement à l'étude au niveau européen en particulier.

Consommation d'énergie

Les activités de la Société nécessitent le recours à des énergies pour des usages fixes, principalement l'électricité et le gaz des usines, et mobiles comme les carburants consommés par le parc de véhicules routiers et les aéronefs. Les actions engagées portent sur deux grands axes : l'amélioration de l'efficacité et la transition vers des énergies renouvelables ou faiblement carbonées.

Au même titre que les autres aspects environnementaux, le système de management de l'énergie est intégré au système de management environnemental certifié ISO 14001, sans volonté de certification spécifique ISO 50001 à ce jour.

Un réseau de référents Énergie, formés en 2022, 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 réglementaires réalisés dans les établissements de la Société mère fin 2023.

C'est également en 2022 qu'un vaste plan de sobriété énergétique a été initié. Piloté par un responsable sobriété énergétique nommé au niveau Société et par des référents sobriété dans chaque établissement français, ce plan est décliné sur plusieurs axes :

- réduire les consommations d'électricité et de gaz par l'application des consignes gouvernementales relatives au chauffage et à la climatisation,
- optimiser les consommations des installations et équipements tels que les centrales techniques d'aération, les compresseurs, les *datacenters*, les postes de travail informatiques,
- transformer les éclairages classiques en éclairage LED,
- généraliser la Gestion Technique des Énergies (GTE) et des Bâtiments (GTB) à tous les établissements,
- produire de l'énergie renouvelable par l'installation de panneaux photovoltaïques dans tous les établissements où cela est techniquement possible.

La communication a été renforcée pour faciliter l'adhésion et la mobilisation de l'ensemble des collaborateurs sur ces objectifs au sein de l'entreprise et en dehors.

Les premiers résultats de ce plan de sobriété étaient perceptibles dans les consommations relevées dès la fin d'année 2022, conséquence de la mise en place immédiate des mesures organisationnelles et comportementales. Les premières actions techniques, telles que la généralisation des LED et le déploiement de la GTE sur certains établissements se sont concrétisées en 2023, confirmant les effets positifs de ce plan. L'année 2024 a été principalement marquée par la poursuite du déploiement de la GTE et le début des travaux d'installations des panneaux photovoltaïques. Le plein potentiel sera atteint en 2026 une fois les panneaux photovoltaïques et la GTE pleinement opérationnels sur tous les établissements de la Société mère.

Le reste des consommations d'énergie des sources fixes est lié à l'utilisation de diesel lors des essais de fonctionnement des groupes motopompes des installations de sprinklage et lors du fonctionnement de groupes électrogènes de secours.

En ce qui concerne les sources mobiles, la consommation de carburant avion représente les volumes les plus importants, que ce soit dans le domaine civil ou militaire (essais au sol et en vol dans le cadre de programmes neufs, essais en sortie de production, vols de convoyage, démonstrations, formation des pilotes, vols commerciaux). La flotte de véhicules routiers, voitures de fonction et de service vient compléter les usages de carburant.

Pour les sources fixes comme mobiles, l'efficacité énergétique est recherchée en priorité afin de réduire les volumes consommés. En parallèle, la transition vers des sources d'énergie renouvelables ou faiblement carbonées est amorcée, comme illustré par l'usage du SAF pour les opérations aériennes de la Société ou le déploiement en cours des panneaux photovoltaïques. Cette transition a été complétée en 2024 par :

- le raccordement du nouveau site de Cergy au réseau de chaleur urbain de Cergy,
- l'usage de *Hydrotreated Vegetal Oil* (HVO) pour les moyens sols des établissements de Mérignac et de DFS,
- l'approvisionnement en électricité renouvelable des établissements français et de Little Rock.

Autres actions de réduction des émissions de GES

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 sont calculées en conformité avec le *GHG Protocol*.

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

Les émissions du périmètre 1 sont en baisse sur l'année 2024 par rapport à l'année 2019, du fait de la diminution de consommation énergétique industrielle qui résulte du lancement du plan de sobriété énergétique et de la poursuite du plan SAF.

La Société mère a décidé d'accélérer le remplacement du parc de véhicules de fonction et de service bien au-delà des obligations réglementaires de la Loi sur l'Orientation des Mobilités. Ce parc, historiquement composé de véhicules diesel et essence, évolue ainsi vers des motorisations hybrides et électriques.

Fin 2024, la part de véhicules électriques et hybrides à faibles émissions représente 45 % du parc de véhicules Société mère.

En parallèle de la démarche de renouvellement du parc automobile, des points de charge électrique ont été installés sur les établissements en conformité avec la Loi sur l'Orientation des Mobilités.

Les émissions associées à la combustion du kérosène sont directement liées aux activités de nos avions. En 2024, plus de 750 vols ont été opérés avec du SAF contribuant ainsi à une réduction de plus de 1 800 T CO_2.

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 de la Société.

Les émissions du périmètre 2 liées à la consommation électrique sont en hausse en 2024 en *location based* du fait de l'augmentation significative d'activité, mais en forte baisse en *market based* grâce à

un contrat d'approvisionnement en électricité décarbonée au sein des établissements français et de Little Rock.

Conformément aux exigences réglementaires, les derniers bilans GES et audits énergétiques ont été menés sur les établissements éligibles en France fin 2023.

Dassault Aviation a identifié, en collaboration avec un cabinet d'experts, les leviers de décarbonation sur ses émissions indirectes pouvant contribuer à sa stratégie bas carbone.

Utilisation des produits Falcon vendus

La réduction des consommations de carburant et de l'empreinte carbone correspondante 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 SAF.

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 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.

En 2024, plusieurs réponses à des appels d'offres émis par des clients potentiels ont fait l'objet d'échanges dédiés à la performance RSE de Dassault Aviation et plus spécifiquement la performance environnementale des produits en opération.

Achats de produits et services

Une quantification de ce poste, basée sur la méthodologie développée par l'IAEG (*International Aerospace Environmental Group*), a été réalisée dans le cadre du plan bas carbone.

Des actions sont également engagées pour sensibiliser la *supply chain* aux enjeux climatiques et environnementaux, notamment à travers des clauses contractuelles spécifiques et 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

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

Les critères environnementaux, principalement liés aux émissions de gaz à effet de serre et à la transition climatique, ont été renforcés dans l'appel d'offres des prestations de transport de la Société mère lors de sa dernière révision de fin d'année 2023. Le nouveau prestataire sélectionné en 2024 est engagé dans une démarche de décarbonation, qui le place dans le top 15% des meilleures entreprises du secteur d'activité transports routiers de marchandises (notation Ecovadis 2024).

Déplacements professionnels

Les émissions carbone liées aux déplacements professionnels sont inférieures à 2019. L'usage des outils collaboratifs et de la visioconférence contribue à cette baisse.

Les contrats des loueurs de véhicules pour les déplacements professionnels privilégient la mise à disposition de véhicules électriques lorsque la situation le permet, ce qui a permis au niveau Société mère de passer de moins de 1% de trajets en véhicules électriques en 2022 à 10% en 2024.

Déplacements domicile / travail

L'enquête mobilité réalisée auprès des salariés de la Société mère au 1er trimestre 2022 a permis d'alimenter l'accord Qualité de Vie et Conditions de Travail signé le 14 février 2023 et qui comporte désormais un volet mobilité durable. Une nouvelle enquête mobilité sera réalisée en 2025. Elle permettra notamment de mieux appréhender les éventuels changements de pratiques des collaborateurs.

Plusieurs actions engagées dans le cadre de cet accord contribuent à l'atténuation des émissions carbone, à travers l'encouragement de trois modes de transport vertueux : le vélo, le covoiturage et les véhicules à faible émission, tout en continuant à promouvoir les transports collectifs. La mise à disposition d'incitation financière sous forme d'aide à l'achat de vélo ou encore la mise en place d'infrastructures de parking vélo et de recharge pour véhicules électriques sont des exemples de réalisations liées à cet accord.

4.2.2.5 Cibles liées à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci (E1-4)

Dans le cadre de sa politique RSE et de sa certification ISO 14001, Dassault Aviation définit des objectifs 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.

L'année 2020, perturbée par la crise du covid 19, n'étant pas représentative des activités de Dassault Aviation, l'année 2019 a été retenue comme année de référence.

Dans la dynamique des précédents exercices Dassault Aviation poursuit sa dynamique d'amélioration continue. En ce qui concerne les émissions de GES des périmètres 1 et 2, Dassault Aviation n'a pas fixé de cible mesurable en valeur absolue pour 2025 mais s'efforce d'améliorer l'efficience de ses activités à travers les actions de progrès d'ores et déjà identifiées sur les leviers suivants :

- Efficacité énergétique et réduction de la consommation,
- Changement de combustible,
- Électrification,
- Utilisation des énergies renouvelables.

Malgré l'absence de publication de cible mesurable en valeur absolue des émissions de GES pour 2025, les politiques et actions engagées dans le cadre de l'atténuation du changement climatique sont suivies notamment à travers l'indicateur carbone (cf. 4.1.5 intégration des résultats en matière de durabilité dans les systèmes d'incitation) pour le périmètre Société mère, et de manière qualitative pour les filiales à travers le reporting des actions et des données énergétiques.

4.2.2.6 Consommation d'énergie et mix énergétique (E1-5)

Les activités de la Société répondent au code NACE 3030Z Construction aéronautique et spatiale, et en tant qu'activités de la section C - industrie manufacturière - sont donc considérées comme étant dans un secteur à fort impact climatique selon le règlement délégué (UE) 2022/1288 de la Commission.

À ce titre les consommations d'énergie et l'intensité énergétique par produit net sont décrites ci-après.

Les sources d'énergies contribuant à chacune des catégories du tableau suivant sont décrites dans l'annexe méthodologique (cf. annexe du présent rapport de gestion).

Consommation d'énergie et mix énergétique	Données comparatives 2019	2023	2024	%2024/2023
1) Consommation de combustible provenant du charbon et des produits à base de charbon (en MWh)	0	0	**0**	0%
2) Consommation de combustible provenant du pétrole brut et de produits pétroliers (en MWh)	159 803	117 577	**147 402**	25%
3) Consommation de combustible provenant du gaz naturel (en MWh)	95 263	78 213	**83 945**	7%
4) Consommation de combustible provenant d'autres sources fossiles (en MWh)	0	0	**0**	0%
5) Consommation d'électricité, de chaleur, de vapeur et de froid achetés ou acquis à partir de sources fossiles (en MWh)	41 544	32 965	**36 895**	12%
6) Consommation totale d'énergie fossile (en MWh) (calculée comme la somme des lignes 1 à 5)	296 610	228 755	**268 242**	17%
Part des sources fossiles dans la consommation totale d'énergie (en %)	**74%**	**68%**	**69%**	
7) Consommation provenant de sources nucléaires (en MWh)	75 703	68 992	**74 233**	8%
Part de la consommation provenant de sources nucléaires dans la consommation totale d'énergie (en %)	**19%**	**20%**	**19%**	
8) Consommation de combustible provenant de sources renouvelables, y compris de la biomasse (comprenant également des déchets industriels et municipaux d'origine biologique, du biogaz, de l'hydrogène renouvelable, etc.) (en MWh)	0	3 249	**8 208**	153%
9) Consommation d'électricité, de chaleur, de vapeur et de froid achetés ou acquis à partir de sources renouvelables (en MWh)	29 410	36 914	**40 391**	9%
10) Consommation d'énergie renouvelable non combustible autoproduite (en MWh)	0	279	**255**	-9%
11) Consommation totale d'énergie renouvelable (en MWh) (calculée comme la somme des lignes 8 à 10)	29 410	40 442	**48 854**	21%
Part des sources renouvelables dans la consommation totale d'énergie (en %)	**7%**	**12%**	**12%**	
Consommation totale d'énergie (en MWh) (calculée comme la somme des lignes 6, 7 et 11)	**401 723**	**338 189**	**391 329**	**16%**
Consommation totale d'énergie hors kérosène (en MWh)	**247 190**	**223 809**	**241 780**	**8%**

Les deux dernières lignes de ce tableau résument les consommations d'énergie avec et sans kérosène. Il s'agit des contributeurs respectifs des émissions de GES des périmètres 1 et 2, et des périmètres 1 et 2 hors kérosène du tableau présenté dans le paragraphe suivant.

Intensité énergétique par produit net	Données comparatives 2019	2023	2024	%2024/2023
Consommation totale d'énergie provenant d'activités dans des secteurs à fort impact climatique par produit net provenant d'activités dans des secteurs à fort impact climatique (en MWh/M€)	54,7	70,4	62,7	-11%

Le produit net provenant d'activités dans des secteurs à fort impact climatique correspond au produit net total (cf. Note 15 des Comptes consolidés).

4.2.2.7 Émissions brutes de GES de périmètres 1, 2, 3 et émissions totales de GES (E1-6)

Les émissions de GES et l'intensité de ces émissions par produit net sont présentées ci-après, et couvrent les entités consolidées financières selon la méthode globale (cf. 4.1.1 du présent rapport).

Les méthodes, principales hypothèses et les facteurs d'émission utilisés sont détaillés dans l'annexe méthodologique (cf. annexe du présent rapport de gestion).

Aucun site ne possède de chaufferie biomasse, par conséquent aucune émission biogénique de CO_2 n'est à déclarer dans le périmètre 1.

Depuis septembre 2024, les consommations électriques des sites français de la Société mère, Dassault Falcon Service et Sogitec sont couvertes par des Garanties d'Origine, par conséquent les émissions du périmètre 2 sont comptabilisées par les méthodes de localisation et de marché (*location* et *market based*). Il en est de même pour le site de Dassault Falcon Jet de Little Rock dont les achats d'électricité sont couverts par des REC (*Renewable Energy Certificates*). Ces GO et REC sont approvisionnées de façon liée avec les contrats d'approvisionnement électrique des établissements concernés.

Les émissions de GES et leur intensité par produit net (chiffre d'affaires) sont présentées ci-après, à l'exception des émissions du périmètre 3. Cette non-publication a été décidée du fait de l'impossibilité pour Dassault Aviation de répondre à la demande.

	Données rétrospectives				Jalons et années cibles	
	Année de référence 2019	**2023**	**2024**	**% 2024/ 2023**	**2025**	**2030**
Émissions de GES de périmètre 1					Dynamique d'amélioration continue	Dynamique d'amélioration continue
Émissions brutes de GES de périmètre 1 [teqCO_2]	57 829	45 661	54 037	18%		
Émissions brutes de GES de périmètre 1 hors kérosène [teqCO_2]	20 180	18 516	19 434	5%		
Pourcentage d'émissions de GES de périmètre 1 résultant des systèmes d'échange de quotas d'émission réglementés (en %)	1,7%	1,6%	NC[11]	NC		
Émissions de GES de périmètre 2						
Émissions brutes de GES de périmètre 2 fondées sur la localisation (teqCO_2)	23 236	18 593	20 820	12%		
Émissions brutes de GES de périmètre 2 fondées sur le marché (teqCO_2)	23 236	18 593	8 946	-52%		
Émissions totales de GES						
Émissions totales de GES (fondées sur la localisation) (teqCO_2)	81 065	64 254	74 857	17%		
Émissions totales de GES (fondées sur le marché) (teqCO_2)	81 065	64 254	62 983	-2%		
Émissions de GES hors kérosène						
Émissions de GES hors kérosène (fondées sur la localisation) (teqCO_2)	43 416	37 109	40 254	8%		
Émissions de GES hors kérosène (fondées sur le marché) (teqCO_2)	43 416	37 109	28 380	-24%		

Les émissions des périmètres 1 et 2 hors kérosène fondées sur la localisation sont en hausse de 8% au niveau Société en lien avec l'accroissement d'activité, et celles fondées sur le marché sont en baisse de 24%. Cela illustre les efforts menés dans le cadre de la politique RSE pour avoir recours à des énergies moins carbonées.

[11] Non Communiqué : les émissions de GES résultant des systèmes d'échanges de quotas d'émission réglementés sont auditées par un Organisme Tiers Indépendant, dont la conclusion est rendue en mars. Par conséquent elles ne sont pas disponibles à la date d'émission de ce document.

Intensité de GES[12] par produit net	Données comparatives 2019	2023	2024	%2024/ 2023
Émissions totales de GES (fondées sur la localisation) par produit net (en teqCO_2/M€)	11,0	13,4	12,0	-10%
Émissions totales de GES (fondées sur le marché) par produit net (en teqCO_2/M€)	11,0	13,4	10,1	-25%

Le produit net provenant d'activités dans des secteurs à fort impact climatique correspond au produit net total (cf. Note 15 des Comptes consolidés).

4.2.2.8 Projets d'absorption et d'atténuation des GES financés au moyen de crédits carbone (E1-7)

Dassault Aviation n'a pas mis en œuvre de projets d'absorption et d'atténuation de GES en 2024. Depuis 2023, sous la forme de mécénat, Dassault Aviation contribue au projet de la forêt de Maubuisson dans le Val-d'Oise. Avec la plantation d'un million d'arbres de trente espèces différentes sur une plaine en friche, cette forêt de 1 340 hectares va bénéficier aux 100 000 habitants des sept communes riveraines et à douze millions de Franciliens tout en contribuant à absorber des GES.

En 2024, une veille active a été engagée afin d'identifier le rôle potentiel des projets d'absorption de GES.

4.2.2.9 Tarification interne du carbone (E1-8)

La tarification interne du carbone n'est pas déployée dans les processus de Dassault Aviation. Malgré cela, une approche qualitative au niveau de la Société mère permettant de prendre en compte les critères environnementaux (dont la consommation d'énergie et les émissions de GES), est mise en œuvre dans le cadre des projets de modifications ou de créations d'installations industrielles, machines, activités ou nouveaux procédés de production.

4.2.2.10 Incidences financières escomptées des risques physiques et de transition importants et opportunités potentielles liées au changement climatique (E1-9)

Conformément au §137 de l'ESRS 1 (Exigences Générales de la CSRD), Dassault Aviation déroge à la diffusion de l'information requise dans cette exigence de publication.

[12] Périmètres 1 et 2

4.2.3. POLLUTION (ESRS E2)

4.2.3.1 Description des procédures de recensement et d'évaluation des impacts, risques et opportunités importants en matière de pollution (IRO-1)

Ces processus sont décrits dans l'ESRS 2 § 4.1.11.

4.2.3.2 Politiques en matière de pollution (E2-1)

Les règlementations relatives aux produits chimiques telles que *Registration, Evaluation and Authorisation of Chemicals* (REACh) ont un impact important sur les produits et procédés aéronautiques qualifiés pour répondre aux exigences de navigabilité et de fiabilité. Dassault Aviation, au travers des axes liés à la conformité réglementaire et la performance environnementale des produits décrits dans la Politique RSE de la Société, signée par le Président-Directeur Général (PDG), s'attache à anticiper ces contraintes en travaillant au remplacement des substances cancérogènes, mutagènes et reprotoxiques (CMR) et des produits les plus problématiques (traitements de surface, peintures, mastics, colle, etc…).

Des ressources et actions, détaillées dans le paragraphe suivant, sont mises en œuvre et font l'objet d'un pilotage à travers les revues de processus des directions concernées.

Ce sujet étant commun à l'ensemble de la profession, des échanges constants ont lieu avec les entreprises aéronautiques notamment en France à travers les travaux du GIFAS, de l'*Aerospace and Defense Industries Association* (ASD) en Europe, et à l'international via l'*International Aerospace Environmental Group* (IAEG). La prise en compte des réglementations liées aux substances et la nécessité d'organiser la gestion des obsolescences est une des spécifications contractuelles partagée avec les fournisseurs.

4.2.3.3 Actions et ressources relatives à la pollution (E2-2)

Depuis plusieurs années, des actions visant à limiter l'emploi des produits chimiques dangereux sont menées et couvrent le périmètre d'activité de la Société.

Ainsi une veille règlementaire a été mise en place depuis plus de 15 ans pour identifier les impacts potentiels pour les activités et faire remonter les enjeux réglementaires dans la stratégie Société. Les textes législatifs français et européens (REACh, *Ozone-Depleting Substances* (ODS), Polluant Organiques Persistants (POP), Gaz fluorés (F-Gaz) III, RoHS, Biocides *Prior Informed Consent* (PIC), *Classification, Labelling et Packaging* (CLP), etc…), en vigueur et à venir, sont analysés régulièrement et un croisement est fait avec les substances/mélanges utilisées au niveau Société.

Dans le cadre de la politique RSE, la Société est engagée à remplacer ces substances grâce à des plans de substitutions visant à développer, qualifier et déployer des procédés alternatifs.

Des investissements importants sont réalisés dans la recherche et le développement de technologies alternatives comme : le remplacement des chromates dans les protections anticorrosion, du terphenyl dans les mastics, du bisphénol A dans les résines époxy ou les colles, du plomb dans l'électronique, etc. Le projet de restriction sur les per- et polyfluoroalkylées (PFAS) sera également à prendre en compte dans le plan de substitution des prochaines années.

Dans l'optique de limiter l'entrée des substances CMR ou impactées par une des réglementations précitées, un processus de validation d'entrée de nouveaux produits chimiques a été mis en place depuis plus de dix ans pour donner un avis sur les nouveaux produits utilisés en production ou en maintenance. Cela permet de sélectionner, en amont, les produits chimiques les moins dangereux pour les procédés industriels et d'anticiper la réglementation afin d'éviter les risques d'obsolescence à terme.

Par ailleurs, en phase d'utilisation, la modernisation du parc de machines et les changements de procédés contribuent à l'optimisation des quantités de produits chimiques utilisés.

Cette optimisation passe par la qualification et le déploiement de procédés alternatifs tels que : remplacement de l'usinage chimique par l'usinage mécanique, suppression des chromates dans les procédés de traitements de surface, substitution des primaires de peinture chromatés ou encore suppression des octylphénols dans les mastics d'interposition.

Ces actions relèvent du domaine préventif et permettent d'adresser les risques à moyen et long termes. À court terme lorsqu'une obsolescence est annoncée par un fournisseur des actions immédiates peuvent être engagées comme la recherche d'une autre source d'approvisionnement ou la création de stocks.

En parallèle, Dassault Aviation informe ses clients sur la présence de substances extrêmement préoccupantes dans les avions via les déclarations REACh – Article 33 et via les manuels de maintenance qui précisent les substances contenues dans certains éléments des avions (chromates, plomb, cadmium, bisphenol A, terphenyl, etc…). Le potentiel risque lors d'opérations spécifiques est ainsi identifié, permettant de mettre en œuvre les mesures adaptées, en fonction de la réglementation locale.

4.2.3.4 Cibles liées à la pollution (E2-3)

Dassault Aviation n'envisage pas de fixer des cibles relatives à la production, l'utilisation, la distribution des substances préoccupantes et extrêmement préoccupantes puisque cela ne permet pas d'évaluer les risques et opportunités associés. Le risque matériel retenu, via l'analyse de double matérialité, est lié à l'obsolescence des substances réglementées et non au risque de pollution. Les politiques et actions mises en œuvre sont donc focalisées sur l'anticipation règlementaire et la substitution des produits les plus dangereux.

4.2.3.5 Substances préoccupantes et substances extrêmement préoccupantes (E2-5)

Pour cela des indicateurs de suivi des travaux de substitutions sont mis en place mais ne permettent pas de mesurer l'impact sur la pollution. Néanmoins l'efficacité des actions relatives à la substitution des substances est suivie au travers des indicateurs de progrès sur le nombre de produits dangereux substitués, en particulier les produits CMR et ceux impactés par REACh. Ainsi depuis 2013, 636 produits dangereux ont été supprimés, remplacés, ou sont en cours de substitution.

4.2.3.6 Incidences financières escomptées des impacts, risques et opportunités liés à la pollution (E2-6)

Conformément au §137 de l'ESRS 1 (Exigences Générales de la CSRD), Dassault Aviation déroge à la diffusion de l'information requise dans cette exigence de publication.

4.2.4. UTILISATION DES RESSOURCES ET ÉCONOMIE CIRCULAIRE (ESRS E5)

4.2.4.1 Description des procédures d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités importants liés à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire (IRO-1)

Ces processus sont décrits dans l'ESRS 2 § 4.1.11.

4.2.4.2 Politiques en matière d'utilisation des ressources et d'économie circulaire (E5-1)

Comme évoqué dans le chapitre « G1-2 Gestion des relations avec les fournisseurs », la politique Achats de Dassault Aviation, mise à jour par le Directeur Général des Achats en début d'année, vise notamment à sécuriser sa *supply chain*.

4.2.4.3 Actions et ressources relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire (E5-2)

Une part des actions et ressources est définie dans le chapitre « G1-2 Gestion des relations avec les fournisseurs ». Le paragraphe ci-après vise à préciser les éléments relatifs au sujet des matières premières.

Dassault Aviation est structuré pour identifier et suivre les risques de non disponibilité de tous types notamment à travers les actions suivantes :

- Fournisseur : évaluation structurelle, relations contractuelles,
- Technique : veille et suivi d'obsolescences du CINPA (Comité Industriel de Non Pérennité d'Approvisionnement),
- Géopolitique : relations avec les organismes étatiques et du secteur professionnel (Ministère des Armées, GIFAS…).

Et plus spécifiquement sur le sujet de non disponibilité des matières premières, Dassault Aviation mène une veille active avec les services de l'État à travers une analyse de notre dépendance en approvisionnement de matières premières et participe à des groupes de travail dédiés comme l'OFREMI (Observatoire Français des ressources Minérales pour les Filières Industrielles).

Ces éléments de veille alimentent le processus d'achat et d'approvisionnement afin que celui-ci permette de répondre aux besoins de production et de soutien des produits Dassault Aviation.

La mise en relation des éléments de veille précédemment exposés avec la connaissance des matériaux constitutifs des produits permet de définir et d'adapter des plans d'actions. Lorsqu'un risque est identifié, une ou plusieurs des actions suivantes sont engagées. Cette démarche couvre la production et le soutien :

- Constitution de stocks,
- Recherche de nouvelles sources d'approvisionnement,
- Solutions techniques :
    - Diminution du *buy-to-fly ratio*,
    - Fabrication additive,
    - Reconception et changement de matière, par exemple d'éléments métalliques vers du composite,
- Récupération de matière et mise en place de relations d'économie circulaire avec les fournisseurs.

4.2.4.4 Cibles relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire (E5-3)

Une liste de matières à risque a été définie et l'objectif principal est la maitrise de leur approvisionnement de façon à sécuriser la production. Cette liste de matières résulte d'analyses internes de Dassault Aviation ainsi que de travaux conjoints avec l'État.

4.2.4.5 Ressources entrantes (E5-4)

Comme évoqué dans le chapitre § 4.2.4.4 une liste de matières à risque a été identifiée mais ne sera pas détaillée dans ce document pour les raisons décrites dans le § 4.1.1.

4.2.4.6 Incidences financières escomptées des impacts, risques et opportunités liés à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire (E5-6)

Conformément au §137 de l'ESRS 1 (Exigences Générales de la CSRD), Dassault Aviation déroge à la diffusion de l'information requise dans cette exigence de publication.

4.3. INFORMATIONS SOCIALES

4.3.1. EFFECTIFS DE L'ENTREPRISE (ESRS S1)

4.3.1.1 Impacts, risques et opportunités importants et leur interaction avec la stratégie et le modèle économique (SBM-3)

Les IRO (Impacts, Risques, Opportunités) importants liés aux enjeux concernant les effectifs de l'entreprise ont été identifiés et listés dans le § 4.1.10 de l'ESRS 2.

Les impacts concernent potentiellement tout type d'industrie. Dassault Aviation s'est développé sur un modèle basant sa force économique sur la performance individuelle et collective de ses équipes. Au travers des politiques et actions décrites dans le présent état de durabilité, Dassault Aviation met en œuvre les mesures adéquates pour réduire les risques et impacts potentiels.

Certains risques et impacts sont liés. Ainsi les impacts négatifs potentiels sur l'expérience salarié peuvent conduire à augmenter le risque de difficulté à attirer ou retenir des collaborateurs ; de même, le risque d'accidents du travail et de maladies professionnelles évolue dans le même sens que l'impact négatif potentiel sur la santé des collaborateurs.

Ainsi, les mesures prises par la Société contribuent simultanément à la réduction des risques et des impacts négatifs potentiels.

Les impacts concernent potentiellement tous les collaborateurs de Dassault Aviation. Néanmoins, les salariés de la Société exerçant des activités de production, de maintenance et d'opérations aériennes sont plus exposés que ceux exerçant une activité tertiaire : des politiques de sécurité au travail spécifiques à ces activités sont mises en place en matière de prévention.

Les travailleurs pris en compte dans la définition de la notion de salariés au § 4.3.1.7 sont les suivants :

- CDI : contrat à durée indéterminée,
- CDD : contrat à durée déterminée,
- alternants : contrats de professionnalisation et apprentis,
- salariés en nombre d'heures non garanti.

Les travailleurs pris en compte dans la définition de la notion de travailleurs non-salariés au § 4.3.1.8 sont les suivants :

- les travailleurs indépendants,
- les intérimaires,
- les stagiaires,
- les jeunes en séquence d'observation.

Dassault Aviation est un groupe de l'industrie de défense et de technologie de pointe, à fort enjeu de souveraineté. La Société n'identifie pas de risque de travail forcé ou de travail obligatoire sur ses activités. Les sociétés de Dassault Aviation ne font pas travailler d'enfants. Les engagements de Dassault Aviation en matière de respect des Droits humains sont détaillés dans le § 4.3.1.2.

4.3.1.2 Politiques liées aux effectifs de l'entreprise (S1-1)

Les politiques décrites dans ce § 4.3.1.2 sont sous la responsabilité de la Direction des Ressources Humaines de chaque entité de Dassault Aviation avec une ligne directrice commune impulsée par la Direction Ressources Humaines de la Société mère.

Attractivité et rétention des talents

La Société doit se différencier pour attirer les profils dont elle a besoin aujourd'hui et demain avec une image employeur unique et forte.

Les sociétés de Dassault Aviation s'investissent pour préparer celles et ceux qui les rejoindront à l'issue de leurs études ou d'une démarche de reconversion. La Société mène ainsi une politique de coopération diversifiée avec le monde de l'enseignement supérieur et de la recherche, avec les organismes travaillant au développement de l'emploi et à la reconversion professionnelle, ainsi qu'auprès des établissements d'enseignement secondaire, afin de faire connaitre ses métiers aux plus jeunes.

Les sociétés de Dassault Aviation mettent également en œuvre des dispositifs de communication pour faire connaitre au plus grand nombre leurs activités, métiers et valeurs.

Elles développent des politiques d'apprentissage et de stage ambitieuses en termes quantitatifs et qualitatifs, dans l'optique d'une part d'apporter leur contribution à la formation initiale des futurs actifs, et d'autre part de constituer un vivier de candidatures adapté aux besoins. Les jeunes en stage ou apprentissage savent qu'ils ont de fortes chances d'être recrutés à l'issue de l'obtention de leur diplôme si cette première expérience est concluante.

La politique de recrutement est axée sur :

- l'anticipation des besoins en compétences, sur le plan qualitatif comme quantitatif,
- la recherche d'une adéquation entre les besoins et les profils des candidats, non seulement pour le poste à pourvoir mais aussi dans l'optique d'un parcours à long terme,
- la préservation de l'équilibre intergénérationnel et la recherche de diversité,
- la valorisation de l'image positive des sociétés de Dassault Aviation,
- l'attention forte portée à l'intégration des nouveaux embauchés sur plusieurs années, cette phase faisant pleinement partie de la réussite du recrutement.

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 de la Société sur un marché hautement concurrentiel.

Les sociétés françaises de Dassault Aviation mettent en œuvre une politique de redistribution qui s'inscrit complètement dans une logique de partage de la valeur. Elles ont fait le choix de ne pas retenir une politique d'attribution d'actions et ont privilégié une contribution directe aux résultats de l'entreprise à travers une politique de redistribution très attractive. Les sociétés françaises de Dassault Aviation ont ainsi signé des accords dérogatoires de participation ainsi que des accords d'intéressement particulièrement avantageux, permettant d'associer les salariés aux résultats. 77,4% des effectifs de Dassault Aviation bénéficient de ces dispositifs. Les montants attribués sur les cinq dernières années ont représenté en moyenne trois mois de salaire pour les salariés de la Société mère.

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).

La Société propose à tous ses collaborateurs une couverture médicale.

Formation et gestion des compétences

Le développement individuel de chaque collaborateur est une condition essentielle du succès collectif. Les politiques des sociétés de Dassault Aviation ont pour objectifs de :

- maintenir les compétences au meilleur niveau en veillant à une cohérence entre les emplois, les compétences et les besoins,
- adapter les emplois et les compétences face aux évolutions des technologies, de l'environnement et des demandes des clients,

- apporter aux salariés les moyens de se projeter et d'évoluer en fonction des opportunités offertes dans l'entreprise,
- favoriser la coopération et les échanges intergénérationnels, notamment en s'assurant de la transmission et du renouvellement des compétences.

La gestion des emplois et des parcours professionnels est mise en œuvre dans les sociétés de Dassault Aviation pour accompagner leur stratégie et leur évolution, en favorisant le développement des compétences collectives et individuelles.

La gestion des emplois et des parcours professionnels revêt ainsi une double dimension :

- sur le plan collectif, il s'agit d'intégrer les ressources humaines comme un facteur essentiel de développement économique, d'anticiper et de piloter les évolutions prévisionnelles des métiers et des emplois à moyen et long terme d'un point de vue quantitatif et qualitatif,
- sur le plan individuel, en lien avec les souhaits d'évolution du salarié et les besoins opérationnels, il s'agit de mettre à disposition du salarié, tout au long de sa carrière, les moyens de développer son parcours professionnel.

La gestion des emplois et des parcours professionnels doit également concourir à « l'ascenseur social », principe auquel la Société est attachée.

Diversité, inclusion et opportunités pour tous

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

Cette volonté se traduit par 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

Dassault Aviation poursuit sa politique de développement de la mixité dans l'entreprise par la mise en place d'actions spécifiques pour augmenter la féminisation des recrutements.

Dassault Aviation est confronté à une proportion plus faible de femmes dans les formations initiales techniques et industrielles. La valorisation des carrières scientifiques et techniques auprès des femmes constitue donc un enjeu important.

Dassault Aviation est attentif à la formation et au déroulement des carrières des femmes afin d'accompagner leur promotion vers des postes à responsabilités, notamment de management et de Direction.

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

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

Dassault Aviation est également attentif à ce que les salariés en situation de handicap bénéficient des mêmes possibilités d'évolutions salariales et promotionnelles que l'ensemble des salariés.

Carrière des représentants du personnel

La Société mère et Dassault Falcon Service mettent en œuvre les accords signés en 2019 sur le dialogue social destinés 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 d'une égalité de traitement.

Santé et sécurité des collaborateurs

Les enjeux liés à la santé, sécurité des collaborateurs et prestataires ainsi que ceux liés aux conditions et à la qualité de vie au travail sont intégrés au pilier de la politique RSE (Responsabilité Sociétale d'Entreprise) de la Société « Garantir un environnement de travail de qualité, sûr et sain », signée par le Président-Directeur Général (PDG).

Ce pilier se décline sur les trois axes ci-dessous, permettant de prévenir les risques d'accident du travail, de maladie professionnelle et de non-conformité réglementaire, et de couvrir ainsi les impacts psychologiques et physiques de notre activité sur les effectifs :

- amener l'entreprise à une culture de prévention performante,
- poursuivre la réduction des risques professionnels et l'amélioration des conditions de travail,
- développer la qualité de vie au travail et favoriser le bien-être des salariés.

Qualité de vie et des conditions de travail

La conciliation entre la vie professionnelle et la vie personnelle est un enjeu de développement et de stabilité tant pour les salariés que pour la Société. Cela passe par la mise en œuvre d'actions offrant un éventail de solutions personnalisables, permettant de prendre en compte, dans le respect des besoins de l'entreprise, les projets et contraintes personnels des salariés au cours de leur carrière (maternité, parentalité, aidants familiaux, choix personnels …).

Suite à l'accord Qualité de Vie et des Conditions de Travail (QVCT) signé avec l'ensemble des organisations syndicales, la Société mère met progressivement en œuvre de nouvelles mesures dans le domaine de la conciliation entre la vie personnelle et la vie professionnelle.

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 de Dassault Aviation. Toutes les sociétés de Dassault Aviation proposent l'exercice d'une activité professionnelle à temps partiel avec l'accord du manager, et plus de 77% de l'effectif de la Société bénéficie d'un dispositif de compte épargne temps permettant aux salariés de mieux gérer leurs congés.

Le respect des Droits humains

Dassault Aviation 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. Ce plan détaille les mesures mises en place pour prévenir et atténuer les risques relatifs aux Droits humains, dans le respect des conventions internationales, de la loi n°2017-399 du 27 mars 2017 sur le devoir de vigilance et de la directive (UE) 2024/1760 du 13 juin 2024 sur le devoir de vigilance des entreprises en matière de durabilité.

Dassault Aviation 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 dix principes, dont celui dédié au respect des Droits humains.

La Société mère dispose d'une Charte d'Éthique 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 d'Éthique est également déployée au niveau des filiales, qui y font référence dans leurs propres chartes.

Cette Charte porte des valeurs de respect des Droits humains et des droits fondamentaux du travail, et promeut 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.

La Direction de l'Éthique et de la Conformité (DEC) s'assure du respect des Droits humains des filiales et bureaux étrangers, notamment à travers les contrôles de conformité de niveau 2 portant sur le devoir de vigilance.

Ces audits sur place permettent aussi de rencontrer les différentes parties prenantes et d'évoquer les enjeux et les risques liés au respect des droits humains (notamment à l'interdiction du travail des enfants).

Le comité annuel Devoir de vigilance qui s'est réuni le 23 avril 2024 a examiné les impacts de l'entreprise en matière de Droits humains et les mesures éventuelles de remédiation.

Enfin, un dispositif de traitement des signalements de faits portant atteinte à la loi et aux conventions internationales en matière de Droits humains est mis en place par la DEC, et vise à remédier aux éventuelles impacts sur les Droits humains.

4.3.1.3 Processus d'interaction au sujet des impacts avec les effectifs de l'entreprise et leurs représentants (S1-2)

La Société applique une politique sociale basée sur la confiance, le compromis et le respect mutuel.

Des organisations syndicales représentatives des intérêts professionnels des salariés sont présentes dans toutes les filiales françaises et DFJ Do Brasil. Elles couvrent plus de 77% de l'effectif de la Société.

En 2024, 13 accords et avenants ont été conclus par les sociétés françaises de Dassault Aviation. Ils ont notamment porté sur des thématiques telles que les salaires, la gestion des emplois et des parcours professionnels, la qualité de vie au travail, le temps de travail, le PERCO.

Pour les sociétés françaises de Dassault Aviation, l'année 2024 s'est traduite par la poursuite des échanges avec les partenaires sociaux sur les enjeux de la gestion des emplois et des parcours professionnels, suite au déploiement de la nouvelle convention collective de branche signée en février 2022.

Ce dialogue social au sein de la Société contribue à maintenir un climat propice au bon fonctionnement des sociétés.

Les échanges entre les Directions des sociétés françaises et les représentants du personnel se font dans le cadre d'instances dédiées sur la base d'un ordre du jour établi et partagé : le Comité Social et Économique (CSE) et la Commission Santé Sécurité et Conditions de Travail (CSSCT). À cette occasion, la Direction présente les enjeux de l'entreprise, les perspectives à venir et les projets majeurs en sollicitant les échanges avec les représentants du personnel élus par les salariés.

Les sociétés françaises organisent également leurs relations avec les instances représentatives du personnel dans un agenda annuel fixant le calendrier des négociations obligatoires et facultatives.

A l'occasion des réunions de négociation, la Direction partage avec les organisations syndicales des benchmarks, des analyses juridiques, des propositions afin de trouver le meilleur compromis entre les enjeux de l'entreprise et les intérêts des salariés.

Les accords d'entreprise signés par les sociétés françaises et les organisations syndicales sur l'ensemble des thèmes de négociation (accord sur l'emploi des personnes en situation de handicap, accord sur la gestion des emplois et des parcours professionnels…) font l'objet de commissions de suivi plusieurs fois par an permettant de tenir informés les représentants du personnel du déploiement des accords signés.

L'ensemble de ces échanges fait l'objet de comptes-rendus diffusés au personnel.

La Société mère a également poursuivi en 2024 le déploiement engagé en 2022 des réunions d'expression directe et collective semestrielles permettant aux collaborateurs d'une entité de réfléchir avec leur manager aux actions à mener pour mieux travailler ensemble. Plus de 1 900 réunions ont été organisées en 2024. Il s'agit d'une démarche pérenne inscrite dans l'accord sur la qualité de vie et des conditions de travail.

Ces pratiques d'expression permettent aux collaborateurs de s'exprimer sur tous les sujets notamment liés au travail et à son organisation, pour lesquels ils ont ressenti des impacts pour leur santé physique ou psychologique. Ces réunions doivent permettre de trouver collectivement des solutions. La Société mère effectue un suivi des questions soulevées et des réponses apportées.

En matière de prévention des situations de harcèlement moral et sexuel, d'agissements sexistes, d'atteintes sexuelles et de discrimination au travail, les sociétés françaises de Dassault Aviation ont mis en place des dispositifs internes d'identification et de traitement des situations non conformes (voir § 4.4.1).

Des procédures formalisées ont été diffusées notamment au sein de la Société mère et d'Execujet, couvrant près de 75% des salariés.

Pour la Société mère, des référents pour les questions de harcèlement, de handicap et de qualité de vie au travail sont désignés et s'appuient sur le réseau des responsables ressources humaines. Leur identité est portée à la connaissance des salariés par tout moyen.

La protection juridique accordée aux lanceurs d'alerte permet de garantir la confiance dans les dispositifs mis en place.

4.3.1.4 Procédures de réparation des impacts négatifs et canaux permettant aux travailleurs de l'entreprise de faire part de leurs préoccupations (S1-3)

Les salariés de la Société disposent de canaux multiples pour faire remonter leurs préoccupations. Il s'agit en premier lieu de leur manager, dont le rôle est d'accompagner son équipe et des membres de la fonction Ressources Humaines (RH).

Dans le cadre du dialogue social, les représentants du personnel remontent également les éventuelles préoccupations des salariés à la Direction.

Au sein de la Société mère, il a été mis en place des réunions d'expression permettant aux salariés d'échanger en groupe de travail et avec leur manager sur les difficultés qu'ils rencontrent dans l'exercice de leur activité professionnelle. Ce mode de règlement participatif permet de résoudre de manière collaborative un certain nombre de préoccupations.

Des procédures de médiation existent pour régler les différends entre collaborateurs liés ou non par un lien managérial. Ce rôle de médiation est exercé le plus souvent par les membres de la fonction RH.

Lorsque les canaux de communication n'ont pas permis de résoudre les différends et d'y mettre un terme, les salariés peuvent saisir un tiers à l'entreprise pour régler la situation et la réparer si nécessaire (tribunaux, administration, défenseurs des droits …).

Enfin, en matière de prévention des situations de harcèlement moral et sexuel, d'agissements sexistes, d'atteintes sexuelles et de discrimination au travail, les sociétés françaises de Dassault Aviation ont mis en place des dispositifs internes d'identification et de traitement des situations non conformes.

Des communications sont réalisées régulièrement pour rappeler les canaux à disposition des salariés.

4.3.1.5 Actions concernant les impacts importants, approches visant à atténuer les risques importants et à saisir les opportunités importantes concernant les effectifs de l'entreprise, et efficacité de ces actions et approches (S1-4)

Ces actions sont suivies par les différents pôles de compétence RH qui les mettent en œuvre.

Attirer et fidéliser les talents

Dans le cadre de leur politique d'attraction et de fidélisation des talents, les sociétés de Dassault Aviation :

- accompagnent les étudiants pendant leurs études par le biais de stages, de contrats d'alternance et de Volontariat International en Entreprise (VIE),
- 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 Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales (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 préparer les futurs diplômés aux entretiens de recrutement,
- favorisent la connaissance des métiers de la Société en organisant des rencontres (forums, présentations de la Société…) et des visites de sites pour les élèves, les étudiants et leurs prescripteurs (enseignants, responsables d'orientation, proviseurs…). Des actions ciblées à l'intention de collégiennes, lycéennes et étudiantes ont été menées afin de favoriser la mixité dans les métiers techniques et scientifiques.

Dassault Aviation Société mère contribue 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. Cela se traduit par un soutien financier que la Société complète par l'implication d'experts dans le développement d'enseignements et de projets de recherche au profit de la communauté académique et scientifique.

Compte tenu des besoins importants en recrutement de personnel de fabrication pour la Société mère, la mise en place de dispositifs de programmes de formation avec des organismes extérieurs afin de « construire la compétence » et accompagner des personnes en reconversion jusqu'à l'obtention du Certificat de Qualification Paritaire de la Métallurgie (CQPM), initiée depuis 2022, s'est poursuivie en 2024. L'École de la mécanique créée en avril 2023 au sein du site d'Argonay a ajouté une nouvelle formation en mai 2024 sur le montage d'équipements, totalement sur mesure et individualisée (un tuteur pour un stagiaire) mais donnant lieu également à l'obtention d'un CQPM.

DABS a poursuivi en 2024 son partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Genève qui lui permet de participer au projet « MACH 147 » dont l'objectif est de répondre aux besoins des entreprises de maintenance en aéronautique de Suisse romande. Il a permis de créer, à Genève, le premier centre de formation agréé Licence Part.147 par l'Office Fédéral de l'Aviation Civile (OFAC) de Suisse romande.

Actions menées en Inde

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 formation fonctionne depuis la rentrée scolaire 2019-2020 dans un lycée public de Nagpur (État du Maharashtra). Des professeurs du lycée ont été formés par des professeurs français et sont désormais autonomes pour prendre la suite. Fort de ce succès, ce dispositif a ensuite été déployé dans deux nouveaux lycées professionnels de l'État du Maharashtra. Depuis, tous les élèves diplômés ont été recrutés dans différentes entreprises aéronautiques du Maharashtra et du Telangana. En 2024, 80 étudiants ont suivi la formation au sein de ces trois lycées professionnels.

Le gouvernement indien a signé en 2023 un partenariat avec notre filiale en Inde, permettant la création d'un « *Dassault Aviation Centre of Excellence for Aeronautical Vocational Training* » au sein du *National Skill Training Institute* de Kanpur (État de l'Uttar Pradesh). Ce centre d'excellence prépare les futurs professeurs indiens pour le déploiement généralisé de cette formation. En 2024, neuf étudiants ont été inscrits au programme de formation des instructeurs métiers.

Actions de communication et d'intégration

Afin de soutenir son image employeur, Dassault Aviation 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 le plan national et sur le plan local.

La Société mère se positionne une nouvelle fois, en 2024, dans le Top 5 du classement Universum France tous secteurs confondus, au sein du panel des 130 employeurs évalués les plus attractifs par les étudiants-ingénieurs. Elle se classe également première du secteur « Aéronautique, ferroviaire, naval » du classement Statista pour le journal Capital (sur les 39 entreprises du secteur classées).

Dans un contexte 2024 de maintien de tensions sur le marché de l'emploi, la Société a poursuivi ses recrutements en recherchant la meilleure adéquation entre charges, effectifs et besoin de compétences.

Pour favoriser l'intégration de leurs nouveaux embauchés, les sociétés de Dassault Aviation mettent en place des dispositifs permettant de faire connaître leurs activités, leur organisation et leur fonctionnement.

La Société mère a rassemblé, en 2024, près de 700 nouveaux embauchés de tous ses établissements en organisant six journées Envol, permettant de mieux comprendre les enjeux de la Société, de connaître les caractéristiques de ses clients civils et militaires ainsi que ses activités de la conception au soutien ; cette journée, introduite par le PDG ou le DGD et avec les interventions de membres du Comité de Direction et d'un pilote d'essai, est très appréciée (taux de satisfaction 93%).

La Dassault Défense Académie aide à mieux comprendre le contexte géopolitique, la politique de défense de la France, l'organisation des armées françaises et la place du militaire dans l'ADN de Dassault Aviation. En 2024, près de 230 collaborateurs y ont participé.

En amont de ces dispositifs, les nouveaux embauchés de la Société mère bénéficient d'une journée d'accueil le premier jour, puis de séminaires d'intégration locaux et de points d'accueil individuels par les Responsables RH, dès les premiers mois de leur arrivée.

DFJ propose à tous les nouveaux employés et stagiaires le *programme Welcome to Dassault Falcon Jet Passport*. Ce programme permet l'accès à une plateforme LinkedIn *Learning* où les employés ont à leur disposition des cours dispensés par des experts de l'industrie et portant sur des sujets commerciaux, d'innovation et technologiques.

En 2024, DABS a introduit des outils digitaux comme Talentsoft dans sa politique d'intégration. Cette nouvelle approche vise à clarifier les rôles et responsabilités, tout en établissant un contact dès la signature du contrat de travail pour faciliter l'intégration. Ce processus est structuré selon un modèle en 4 étapes : à 4 heures, 4 jours, 4 semaines et 4 mois, avec des points réguliers avec le manager.

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.

Actions en matière de rémunérations et avantages sociaux attractifs

Dans l'objectif de réduire le risque de perte des talents, la Société assure une veille de marché pour vérifier que ses salaires et avantages sociaux sont attractifs. Une organisation est mise en place pour s'assurer de la bonne application des règles concernant la rémunération.

Dans le même objectif et dans le but de maintenir un haut niveau de motivation grâce aux relations humaines développées entre salariés, les sociétés françaises de Dassault Aviation ont versé en 2024 plus de 32 M€ (soit plus de 5% de la masse salariale) aux CSE, permettant aux salariés de bénéficier de nombreuses activités sociales et culturelles. Ce budget permet également de financer des associations sportives variées au bénéfice de l'ensemble des salariés qui souhaitent pratiquer une activité physique et sportive.

Formation et gestion des compétences

Actions en matière de formation professionnelle

Ces actions réduisent le risque éventuel de perte de compétences.

Elles permettent de saisir l'opportunité de développer l'employabilité des salariés et leur motivation.

Les sociétés de Dassault Aviation poursuivent le développement des formations à distance dans le plan de développement des compétences. Ces dispositifs permettent par ailleurs de mieux répondre aux contraintes de dispersion géographique et de poursuivre de façon plus optimale la montée en compétences des collaborateurs. Les actions ont été menées en tenant compte des besoins opérationnels des sociétés de Dassault Aviation, des évolutions des métiers et technologies, ainsi que des souhaits de développement individuels.

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

- Conservatoire des métiers et accompagnement aux outils numériques

La Société mère continue de déployer et de maintenir l'offre de formations à des métiers tels que préparateurs ou ajusteurs. Le parcours des Contrôleurs est en cours de définition sur la fin 2024. Cette offre est complétée par le parcours PASS (Professionnalisation Accompagnement Savoir Spécifique), conçu au sein des établissements pour accroître l'efficacité de montée en compétences des compagnons nouvellement embauchés. Ainsi, un PASS Ajusteur est déployé à Martignas, tandis qu'un PASS Monteur Aménageur est créé à Mérignac. Par ailleurs, les métiers fonctionnels se dotent également de parcours ciblés au plus proche de leurs enjeux comme le Passeport Achats ou la *Supply Chain* Académie. Cette dernière favorise la synergie entre tous les métiers concernés. En effet, elle vise à créer et dispenser des parcours pour les emplois de la *Supply Chain* par degrés de compétences (débutant à expert) avec une partie de tutorat (une trentaine de tuteurs sont nommés et formés aux techniques de tutorat) et une partie de sessions de formation présentielle. Certaines formations sont multimétiers pour favoriser la compréhension des rôles de chacun. Des contenus de formations sont également disponibles en ligne : micro-l*earning*, fiches réflexes et modes opératoires outils dont le logiciel SAP.

- Renforcement du management

Le renforcement du management est une priorité pour la Société qui accompagne le développement de ses managers tout au long de leur carrière. Ainsi, l'Institut Dassault a poursuivi le déploiement de parcours de formation au sein de la Société mère. En 2024, 1730 managers ou futurs managers en ont bénéficiés.

Le parcours managérial a été étoffé sous deux angles :

– la formation performance managériale s'est poursuivie en 2024. Elle est proposée aux N+1 des managers ciblés afin de leur donner les outils d'échanges propices à leur management,

- courant 2024, une vingtaine de managers représentatifs des directions ont construit une Charte de Management, avec l'aide du pôle Conduite du changement de la DRH. Pour ce faire, ils se sont appuyés sur leurs expériences de management tout en veillant à rester fidèles à la culture de Dassault Aviation.

.

La Charte de management fixe un cap sur les actions managériales à mener et les comportements à adopter. Elle sera un outil précieux pour les futurs managers pour comprendre les attendus de ce rôle et les responsabilités associées. Elle permet de sélectionner des managers qui sauront incarner les valeurs mises en avant, et de proposer un accompagnement permettant de progresser sur ses différents axes.

Le plan de communication et de déploiement de la Charte a débuté en fin d'année 2024.

DABS a finalisé, en 2024, le parcours de formation managériale *Shaping our Future* qui a accueilli l'ensemble de ses managers sur six thématiques lors d'ateliers pratiques (Rôle du Manager, Manager coach, Entretiens difficiles, Leadership situationnel, Communication non verbale, Délégation).

La société Sogitec renforce sa culture managériale par l'établissement d'un référentiel des bonnes pratiques managériales et le suivi d'un parcours de formation (6ème session en 2024) dédié à fluidifier la communication (via la mise en œuvre d'un dispositif de Management visuel). La communauté managériale, instituée en 2023, se réunit régulièrement en ateliers ainsi que dans le cadre d'une journée collective de séminaire annuel.

Actions en matière de gestion des compétences

Ces actions permettent de développer les compétences des salariés en les aidant à construire leur parcours professionnel, et ainsi à renforcer leur employabilité et leur motivation.

Depuis le 1er janvier 2024, dans le cadre des travaux menés pour le déploiement de la nouvelle convention collective de la branche, les sociétés françaises de Dassault Aviation se sont dotées d'un référentiel des familles professionnelles, des métiers et des emplois, accessible à tous les salariés.

Ce référentiel constitue la base des travaux de gestion des emplois et des parcours professionnels. Il s'agit :

- d'une représentation partagée et structurée des familles, des métiers et des emplois,
- d'un langage commun et partagé pour la gestion de l'emploi,
- d'un outil de communication sur les métiers et les emplois tant en interne qu'en externe.

Le référentiel est composé d'une définition de chaque famille, de la description de chaque métier et de chaque emploi.

Ce référentiel favorise aussi la formalisation de parcours professionnels permettant de donner de la visibilité aux salariés en fonction des besoins opérationnels et de leurs aspirations.

Afin de garder et faire perdurer l'expertise technique de la Société tout en restant concurrentiel et compétitif, une démarche prospective des emplois et des compétences est prévue. Cette démarche permet de :

- prévoir l'emploi de manière quantitative et qualitative,
- anticiper les besoins liés à la charge, aux évolutions de la pyramide des âges, aux évolutions techniques et technologiques dans le domaine aéronautique,
- transmettre des savoirs et promouvoir l'entreprise apprenante.

La société Sogitec a également complété sa démarche en 2024 par un catalogue des compétences techniques clés, notamment pour les métiers de la simulation, qui lui permet d'identifier ses besoins et actions correspondantes (en termes de recrutement et détermination d'effectifs cibles, mutations, formation...).

Diversité, inclusion et opportunités pour tous

Les actions décrites ci-dessous montrent comment la Société prend en compte l'enjeu de la diversité pour améliorer le bien-être des salariés.

Actions concernant l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes

De nombreuses actions sont menées auprès des collégiennes et lycéennes pour les encourager à se former à nos métiers ; la Société mère est membre fondateur de l'association « Elles bougent ».

Adhérente depuis 2022 à la charte « Féminisons les métiers de l'aéronautique et du spatial », la Société mère a participé, en 2024, à des actions de communication sur nos métiers, les stéréotypes et préjugés, initiées par l'association Airemploi. Elle confirme ainsi son implication et son engagement en faveur de la mixité des métiers.

Les sociétés françaises de Dassault Aviation disposent toutes d'un accord sur l'égalité professionnelle et salariale des femmes et des hommes avec comme priorités les actions en faveur du recrutement de femmes dans toutes les catégories professionnelles et l'accompagnement des parcours professionnels des femmes pour leur permettre d'accéder à des postes à responsabilités.

Actions concernant 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 du secteur du travail protégé et adapté. Les sociétés de Dassault Aviation participent à des forums spécialisés et organisent des actions de sensibilisation auprès des salariés et des recruteurs.

La Société mère est membre de l'association Hanvol qui propose un dispositif unique de formation pour le retour à l'emploi de personnes en situation de handicap ayant des parcours et compétences variés mais avec une aspiration commune : rejoindre le secteur aéronautique et spatial.

Des mesures concrètes sont prises pour aménager les postes de travail ainsi que pour faciliter et encourager les reconnaissances de la qualité de travailleurs handicapés (RQTH) et leurs renouvellements. La Société s'appuie sur un travail collaboratif entre membres de la fonction Ressources Humaines, médecins des services de prévention et de santé au travail, équipes Hygiène Sécurité Environnement (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.

La société Sogitec met en œuvre des aménagements d'horaires pour faciliter le maintien dans l'emploi des travailleurs handicapés, et octroie des absences rémunérées pour se rendre ou pour accompagner un proche (enfant ou conjoint) aux examens de contrôle ou de suivi de la pathologie handicapante.

Actions concernant la carrière des représentants du personnel

Au-delà du dispositif de suivi des carrières des représentants du personnel permettant de s'assurer d'une égalité de traitement, les sociétés françaises de Dassault Aviation accordent aux institutions représentatives du personnel de nombreux moyens supplémentaires par rapport à ceux prévus par la loi.

Santé et sécurité des collaborateurs

Les actions ci-dessous permettent de réduire le risque d'accidents du travail et de maladies professionnelles ainsi que celui de la non-conformité réglementaire. Elles permettent de contrer les impacts sur la santé physique et mentale qu'auraient ces accidents et maladies sur les personnes.

Actions concernant le renforcement d'une culture prévention performante

Les pratiques et outils favorisant un management proactif de la santé sécurité au travail sont pérennisés, ainsi que la formation et la sensibilisation des acteurs de la prévention.

Un parcours de formation HSE des nouveaux managers, en quatre modules, est pleinement opérationnel depuis 2022 pour la Société mère. De plus, les formations métiers intègrent progressivement les aspects HSE pour leur prise en compte dans leur pratique professionnelle.

Depuis fin 2023, une démarche de tournées managériales intégrant les aspects HSE est en cours de déploiement sur l'ensemble des établissements afin de renforcer les bons réflexes au quotidien.

De plus, la Société mère a mis en place un référentiel de management HSE structuré en quatre niveaux de maturité basé sur les normes ISO 45001 et ISO 14001, étant précisé que le niveau 1 correspond au niveau de maîtrise des bases et que le niveau 4 correspond à l'excellence opérationnelle. À fin 2024, six établissements de la Société mère, représentant 81% du personnel, ont atteint ou sont très proches du niveau 3. Les plans d'action sont toujours en cours sur les autres établissements.

Actions en matière de 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 maîtrise du risque chimique se poursuivent. En 2024, la Société mère a continué à porter un effort particulier sur des moyens de protections collectives supplémentaires comme l'installation de hottes aspirantes et d'équipements pour les travaux dédiés aux matériaux composites, ou encore l'amélioration de dispositifs d'aspiration à la source.

Les actions de sécurisation du risque de « chute de hauteur » se sont poursuivies en production comme sur les installations d'essais.

Qualité de vie et des conditions de travail

Les actions décrites ci-dessous montrent comment la Société prend en compte l'enjeu lié à la qualité de vie et aux conditions de travail pour améliorer l'expérience des salariés et leur satisfaction.

Actions en matière d'ergonomie et de conditions de travail

Afin de diffuser la culture ergonomie et d'ancrer sa prise en compte dans les programmes et nouveaux projets, des formations sont organisées. Par ailleurs, 98 correspondants ergonomie sont formés pour l'ensemble des sites de la Société mère.

La prise en compte de l'ergonomie dans la phase d'industrialisation est assurée par un module de formation spécifique « HSE / ergonomie » dispensé au sein du Conservatoire des métiers de la Société mère, intégré dans le parcours métier préparateur et outilleur. 72 collaborateurs ont été formés depuis sa mise en place en 2021.

Enfin, un réseau de 13 formateurs à la prévention des risques liés aux activités physiques et gestes et postures est en place pour assurer les formations dans les établissements de la Société mère. En 2024, 220 salariés ont suivi ces formations, leur permettant ainsi d'être acteurs de la prévention des troubles musculo-squelettiques.

En parallèle, la transformation des postes de travail pour une meilleure prise en compte de l'ergonomie s'est poursuivie en 2024 en ciblant :

- la diminution des risques d'accidents liés aux manutentions manuelles : acquisition de matériel adapté (chariot, gerbeur, monte-charge, palan, portes motorisées…), réorganisation de stockages, 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, essais et achats d'exosquelettes pour le pouce, la nuque, le dos et les bras-épaules, acquisition

d'additifs 3D se positionnant sur les outils à main permettant de réduire l'activité musculaire et les vibrations,

- la réduction des nuisances sonores dans les bureaux collectifs : dotation de casques à réduction active de bruit (équipement prévu de 6000 collaborateurs sur trois ans – 2023/2025),
- l'adaptation des postes aux situations de handicap : aménagement des postes de travail, achat de matériel adapté…

Actions en matière de prévention des risques psychosociaux

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.

A l'occasion de la renégociation de l'accord relatif à la Qualité de Vie et des Conditions de Travail signé le 14 février 2023, la Société mère s'est engagée à mettre en place, en 2025, un nouveau dispositif d'évaluation des RPS réalisé par chaque salarié de l'entreprise. Un accompagnement spécifique sera proposé aux managers afin d'analyser les résultats de cette évaluation et d'engager les plans d'actions.

Ce dispositif complète la détection et le suivi des RPS individuels réalisés par les services internes ou interentreprises de santé au travail.

La Société mère 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.

La Société mère a organisé en 2024 une formation pour les managers sur la prévention du harcèlement sexuel et agissements sexistes. 66% des managers ont suivi la formation. Elle est en cours de déploiement pour l'ensemble des salariés.

Au sein de DABS, la grande majorité du service RH est formée au coaching pour soutenir les collaborateurs dans leurs problématiques et l'ensemble du service sera prochainement formé au programme ENSA (version suisse du programme australien *Mental Health First Aid*) sur les premiers secours en santé mentale.

Actions en matière de suivi médical des salariés

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 renforcé, notamment avec des visites médicales plus fréquentes et des examens complémentaires pris en charge par la Société.

Des campagnes de prévention et de sensibilisation, locales ou Société, sont organisées, périodiquement ou ponctuellement, sur des thèmes variés, professionnels ou de santé publique :

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

Une campagne de prévention du cancer a été déployée en mars/avril 2024 avec des conférences sur le thème « cancer et emploi » et « cancer et santé ». Des animations ont été organisées dans la plupart des établissements de la Société mère pour sensibiliser les collaborateurs à la prévention.

Actions en matière de qualité de vie au travail et d'équilibre vie professionnelle – vie personnelle

La Société applique depuis de nombreuses années une démarche permettant de favoriser la conciliation vie professionnelle et vie personnelle.

Un service d'accès à des crèches inter-entreprises est proposé au sein de certaines sociétés de Dassault Aviation.

Depuis 2021, la Société mère a mis en place un dispositif de conciergeries d'entreprise numériques et physiques, permettant de proposer aux salariés des services de proximité accessibles rapidement et de nature à faciliter leur organisation personnelle. Les services proposés évoluent régulièrement pour répondre aux attentes des salariés. Les conciergeries numériques déploient depuis 2024 des services ponctuels physiques sur site.

Au regard des enjeux sociétaux, la mobilité est également un sujet de préoccupation pour les salariés. La Société mère a introduit un dispositif de forfait mobilité durable (FMD) permettant aux salariés de financer, à hauteur de 200 euros versés par l'entreprise, l'achat d'un vélo mécanique ou électrique. Depuis la mise en œuvre de ce dispositif, 584 primes FMD ont ainsi été versées. Les établissements de la Société mère améliorent leurs infrastructures pour accueillir les vélos et sécuriser leur utilisation.

4.3.1.6 Cibles liées à la gestion des impacts négatifs importants, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités importants (S1-5)

La Société n'a pas actuellement de cibles déterminées pour son ensemble, chaque société de Dassault Aviation ayant ses objectifs particuliers en fonction de ses caractéristiques.

4.3.1.7 Caractéristiques des salariés de l'entreprise (S1-6)

Le développement de la Société 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.

Nombre total de travailleurs salariés

Effectifs inscrits *(CDI + CDD + alternants + contrat sans heures garanties)*	**Effectifs au 31/12/2024**
Dassault Aviation Société mère	10 416
Dassault Falcon Jet	2 412
Dassault Falcon Service	568
ExecuJet	495
DABS	396
Sogitec	302
Total	**14 589**

Les données présentées prennent en compte le nombre de travailleurs salariés présents au 31 décembre de l'année considérée (effectif). Les départs au 31 décembre sont déduits. Chaque salarié compte pour 1.

Répartition des salariés par sexe	Nombre de salariés (effectifs)
Féminin	2 779
Masculin	11 810
Total des salariés	**14 589**

Les femmes ont représenté 22,2% des embauches en 2024.

Répartition des salariés par pays	Nombre de salariés (effectifs)
France	11 286
USA	2 380
Reste du monde	923
Total des salariés	**14 589**

Répartition des salariés par type de contrat, ventilée par sexe puis par pays

Par sexe

FEMMES	HOMMES	TOTAL
Nombre de salariés		
2 779	11 810	14 589
Nombre de salariés permanents (effectif CDI)		
2 656	11 475	14 131
Nombre de salariés temporaires (effectif CDD + alternants)		
123	335	458
Nombre de salariés au nombre d'heures non garanti		
0	0	0
Nombre de salariés à temps plein		
2 526	11 628	14 154
Nombre de salariés à temps partiel		
253	182	435

Par pays

FRANCE	USA	Reste du monde	TOTAL
Nombre de salariés			
11 286	2 380	923	14 589
Nombre de salariés permanents (effectif CDI)			
10 872	2 379	880	14 131
Nombre de salariés temporaires (effectif CDD + alternants)			
414	1	43	458
Nombre de salariés au nombre d'heures non garanti			
-	0	-	0
Nombre de salariés à temps plein			
10 870	2 377	907	14 154
Nombre de salariés à temps partiel			
416	3	16	435

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

Embauches

Nombre d'embauches *(CDI + CDD + alternants + Contrat sans heures garanties)*	**2024**
Total	2 394

Départs

Nombre de départs *(tous motifs confondus)*	**2024**
Total	1 366

Taux de rotation *(tous motifs confondus)*	**2024**
Total	10,1%

Le taux de rotation tel que défini dans la CSRD correspond au ratio qui désigne le nombre de salariés ayant quitté l'entreprise au cours de la période de référence au regard de l'effectif de début de période.

Sont pris en compte pour le calcul, l'ensemble des départs ayant eu lieu au cours de l'exercice (du 1er janvier au 31 décembre inclus). Il s'agit des :

- démissions,
- fins de CDD,
- fins de période d'essai (à l'initiative de l'employeur, à l'initiative du salarié),
- retraites,
- décès,
- licenciements économiques,
- licenciements individuels,
- ruptures conventionnelles,
- autres motifs.

À noter que le taux de démission est de 2,9% pour Dassault Aviation et représente 1,1% pour la Société mère.

4.3.1.8 Caractéristiques des travailleurs non-salariés (S1-7)

Conformément au §137 de l'ESRS 1 (Exigences Générales de la CSRD), Dassault Aviation déroge à la diffusion de l'information requise dans cette exigence de publication.

4.3.1.9 Métriques de diversité (S1-9)

Répartition des salariés par tranche d'âge

Tranche d'âge	Nombre de salariés (effectifs)
moins de 30 ans	2 250
30-50 ans	7 691
plus de 50 ans	4 648
Total des salariés	**14 589**

Répartition par sexe au sein des cadres dirigeants

	En nombre	En pourcentage
Femmes	31	10,3
Hommes	269	89,7
Total	**300**	

Au regard des dispositions de la CSRD, nous considérons comme cadres dirigeants, les salariés classés sur des emplois H16 et I de la convention collective de la métallurgie du 7 février 2022. Cette définition s'applique à l'ensemble des sociétés françaises de Dassault Aviation.

Pour les filiales étrangères qui ne sont pas assujetties à l'application des dispositions françaises issues de la convention collective de la métallurgie, sont considérés comme cadres dirigeants, les cadres positionnés sur les fonctions de management les plus élevées, notamment au regard de leur niveau de responsabilité, de rémunération et d'autonomie dans la gestion de leur temps de travail.

4.3.1.10 Salaires décents (S1-10)

Tous les salariés de la Société perçoivent un salaire décent, conformément aux indices de référence applicables.

La rémunération moyenne annuelle 2024 des salariés de Dassault Aviation est de 63 499 euros.

La rémunération moyenne annuelle des sociétés françaises de Dassault Aviation, y compris participation et intéressement, s'élève à 73 399 euros.

4.3.1.11 Protection sociale (S1-11)

Conformément au §137 de l'ESRS 1 (Exigences Générales de la CSRD), Dassault Aviation déroge à la diffusion de l'information requise dans cette exigence de publication.

4.3.1.12 Personnes handicapées (S1-12)

Fin 2024, Dassault Aviation employait 713 travailleurs en situation de handicap, ce qui représente 4,9% de son effectif.

Avec un taux d'emploi de personnes en situation de handicap de 7,6%, les sociétés françaises de Dassault Aviation répondent à l'OETH (Obligation d'Emploi des Travailleurs Handicapés) qui impose un minimum de 6% de l'effectif total.

4.3.1.13 Métriques de la formation et du développement des compétences (S1-13)

Conformément au §137 de l'ESRS 1 (Exigences Générales de la CSRD), Dassault Aviation déroge à la diffusion de l'information requise dans cette exigence de publication.

4.3.1.14 Métriques de santé et de sécurité (S1-14)

Conformément au §137 de l'ESRS 1 (Exigences Générales de la CSRD), Dassault Aviation déroge à la diffusion de l'information requise dans cette exigence de publication pour :

- le pourcentage des effectifs couverts par un système de gestion de la santé et de la sécurité des travailleurs non-salariés,
- le nombre d'accidents du travail pour les travailleurs non-salariés,
- le nombre de maladies professionnelles,
- le nombre de jours perdus.

	Pourcentage des effectifs couverts par un système de gestion de la santé et de la sécurité
Salariés	100%

Accidents du travail (liés à l'activité avec ou sans arrêt)	**En nombre**	**Taux de fréquence**
Salariés	265	11,9%

Cet indicateur concerne les salariés (CDI, CDD, alternants et contrat sans heures garanties) présents dans l'année.

	Nombre de décès dus à un accident du travail	**Nombre de décès dus à une maladie professionnelle**
Salariés	**0**	La Société n'est pas en mesure de faire le lien entre le décès et la maladie professionnelle.
Autres travailleurs sur site	**0**	
Total	**0**	

4.3.1.15 Métriques d'équilibre entre vie professionnelle et vie privée (S1-15)

Conformément au §137 de l'ESRS 1 (Exigences Générales de la CSRD), Dassault Aviation déroge à la diffusion de l'information requise dans cette exigence de publication.

4.3.1.16 Métriques de rémunération (écart de rémunération et rémunération totale) (S1-16)

Écart de rémunération entre hommes et femmes

Cet écart est de 6,8% pour Dassault Aviation ; il est calculé comme suit :

*((niveau moyen de rémunération annuelle brute des salariés hommes) - (niveau moyen de rémunération annuelle brute des salariées femmes)) / niveau moyen de rémunération annuelle brute des salariés hommes * 100*

Dassault Aviation est attentif à l'égalité de traitement entre les femmes et les hommes dans les politiques salariales et promotionnelles. L'index compilé égalité femmes-hommes des sociétés françaises est de 88 points sur 100, bien au-dessus du seuil réglementaire fixé à 75 points.

Pour la Société mère, cet écart est de 3,8%. L'étude réalisée par le Cabinet LHH montre, qu'à profil équivalent (classification, âge, expérience, ancienneté, filière et fonction), il n'y a pas d'écart significatif entre les salaires des hommes et celui des femmes.

Écart de rémunération entre la rémunération la plus haute et la médiane

Cet écart est de 95,5 ; il est calculé comme suit :

Rémunération annuelle du PDG de Dassault Aviation / niveau médian de rémunération annuelle totale de Dassault Aviation Société mère (à l'exclusion des mandataires sociaux)

4.3.1.17 Cas, plaintes et incidences graves en matière de Droits humains (S1-17)

Le détail du dispositif unique d'alerte interne est décrit dans le § 4.4.1. du présent état de durabilité. Les données collectées sont issues du tableau annuel de suivi des signalements établi par la Direction de l'Éthique et de la Conformité (DEC) pour la Société mère.

Motif du signalement	Nombre de signalements pour l'année 2024
Manquements en matière RH (harcèlement, agissements sexistes et discrimination)	14
Manquements aux Droits humains	0
Total de situations non conformes	**14**

Motif des amendes, sanctions, pénalités et indemnisations	Montant des amendes, des pénalités et de l'indemnisation pour l'année 2024
Incidents et plaintes en matière RH (harcèlement, agissements sexistes et discrimination)	0
Incidents graves recensés en matière de Droits humains	0
Montant total des amendes, des pénalités et des indemnisation	0

4.3.2. CONSOMMATEURS ET UTILISATEURS FINALS (CLIENTS – ESRS S4)

4.3.2.1 Incidences, risques et opportunités importants et leur interaction avec la stratégie et le modèle économique (SBM-3)

Dassault Aviation conçoit et fabrique des avions militaires et des avions d'affaires, et accompagne ses clients avec des solutions de support opérationnel. L'ensemble des entités de la Société sont mobilisées pour que tous les clients puissent accomplir leurs missions sereinement et en toute sécurité. La sécurité des clients est à ce titre placée avant toute autre considération.

Les IRO importants identifiés et listés dans le § 4.1.10 de l'ESRS 2, sont rappelés ci-dessous :

- les impacts négatifs d'un accident pouvant affecter les passagers ou les populations au sol,
- les risques d'un défaut de sécurité,
- les risques de perte de navigabilité ou d'interdiction de vol.

Dans la présente section 4.3.2. :

- les informations publiées ne concernent que les clients du domaine civil pour des raisons de confidentialité ;
- du fait de la nature des activités de Dassault Aviation, le terme « clients » remplace les termes « consommateurs et utilisateurs finals » au sens de la CSRD.

4.3.2.2 Politiques relatives à la sécurité des clients (S4-1)

L'engagement de Dassault Aviation à placer la *Safety* au-dessus de toute autre considération a été encore rappelé fin 2024 dans une lettre du PDG adressée à l'ensemble des Directions.

Une organisation dédiée permet de superviser la sécurité aérienne (ou *Safety*) dans tous les aspects résultant des activités de la Société : conception, production, soutien opérationnel, entretien des avions en service, opérations aériennes.

Cette organisation repose sur :

- un *Executive Aviation Safety Officer* indépendant et rapportant directement au PDG,
- un *Safety Management System* (SMS) conforme aux plus hauts standards internationaux pour l'identification et la gestion des risques liés à la sécurité des vols,
- la culture d'entreprise et les acquis des agréments de conception, production et entretien des avions civils et militaires.

Le SMS de Dassault Aviation s'inscrit dans la politique d'amélioration continue de la sécurité de ses avions civils et militaires, avec des objectifs définis annuellement. Il assure également la promotion de la culture *Safety* dans l'ensemble de la Société mère et de ses filiales.

Des groupes de travail des associations interindustriels (ASD, GAMA, AIA, AIAB, AIAC)[13] sur le sujet ont permis d'élaborer un standard de mise en œuvre de *safety management system* conformément à l'annexe 19 de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) , le SM-0001. Le déploiement du SMS chez Dassault Aviation a été conçu selon les recommandations du SM-0001.

Le SMS vient renforcer l'ensemble des fondamentaux en matière de certification des aéronefs et de suivi de navigabilité. En effet, dans le cadre de l'agrément de conception répondant aux exigences

[13] ASD : European Aerospace, Security and Defense Industries
GAMA : General Aviation Manufacturers Association
AIA : Aerospace Industries Association
AIAB : Aerospace Industries Association Brazil
AIAC : Aerospace Industries Association Canada

règlementaires EASA part 21 (Regulation EU N°748/2012), le système d'assurance conception de Dassault Aviation permet de traiter les activités de certification concernant les différents modèles de Falcon ainsi que le suivi de navigabilité associé. L'objectif principal de la certification est d'assurer que la conception des avions est conforme des règlements techniques de certification (par exemple CS25) garantissant la navigabilité, c'est-à-dire l'aptitude d'un aéronef à voler dans des conditions de sécurité acceptables. Les activités de suivi de navigabilité contribuent à ce que les avions en service restent navigables. Pour les Falcon, ces activités sont menées en relation privilégiée avec l'EASA (*European Union Aviation Safety Agency*), autorité primaire de certification.

4.3.2.3 Processus d'interaction au sujet des impacts avec les clients (S4-2)

Interaction sur les impacts réels

En cas d'accident ou d'incident grave impliquant un Falcon en service, les procédures permettant de gérer la situation sont décrites ci-dessous.

Tout salarié de Dassault Aviation informé ou témoin d'un accident ou d'un incident grave impliquant un Falcon en service doit immédiatement alerter la Direction du Service Client (DSC).

Les dirigeants des entreprises ayant leur siège social ou leur principal établissement en France et assurant la conception, la fabrication, ou l'entretien des aéronefs, doivent informer sans délai l'autorité d'enquête technique ad-hoc de tout accident ou de tout incident survenu à ces aéronefs, dès qu'ils en ont connaissance et quel que soit le lieu où l'évènement s'est produit.

Seules les autorités d'enquête technique sont autorisées à communiquer au sujet du déroulement et des éléments de l'enquête avec les parties impliquées (Dassault Aviation, EASA, etc..) et les clients, et à rendre publiques ces informations.

La Direction de la Sécurité des Vols (DSV) est chargée de la communication avec les autorités d'enquête technique.

La Direction Technique Certification (DTC) est chargée de la communication avec les autorités de certification. En tant que détenteur du certificat de type, Dassault Aviation est tenu de signaler l'accident ou l'incident grave aux autorités de certification.

La Direction Générale des Avions Civils (DGAC) est chargée de communiquer avec les clients et les opérateurs de Falcon, en particulier avec le propriétaire de l'avion accidenté, sans divulguer les éléments de l'enquête.

Interaction sur les impacts potentiels

Dans la vie opérationnelle des avions, les clients informent également la Direction du Service Client des évènements exceptionnels auxquels ils sont confrontés en dehors des incidents et accidents majeurs.

Les évènements à reporter aux autorités sont traités par Dassault Aviation qui établit un rapport et décide des éléments à communiquer. La DTC a notamment pour mission d'informer et d'expliquer tout incident significatif aux autorités (EASA comme autorité primaire), déterminer ses conséquences sur la navigabilité et proposer les éventuelles actions correctives nécessaires.

En amont de la vente, les sujets de sécurité peuvent faire l'objet de questions particulières des clients. L'ensemble des directions citées interviennent dans ce cas en support de la DGAC. La dualité des activités de la Société, les compétences, les technologies et les processus mis en œuvre sont également mis en avant le cas échéant.

La Direction Générale des Avions Civils (DGAC) est chargée de communiquer avec les clients et les opérateurs de Falcon.

4.3.2.4 Procédures visant à remédier aux impacts négatifs et canaux permettant aux clients de faire part de leur préoccupation (S4-3)

Selon la gravité des impacts ou risques avérés, deux procédures sont possibles : l'enquête technique et l'enquête judiciaire. Le déclenchement de l'une ou l'autre de ces procédures ne relève pas du choix de Dassault Aviation et/ou du client mais de celui des autorités compétentes.

Enquête technique (ou enquête de sécurité)

Les États doivent ouvrir une enquête technique, appelée également enquête de sécurité, en cas d'accident d'aviation civile survenant sur leur territoire. Un « enquêteur en charge », responsable de la conduite de l'enquête technique, est nommé au sein de l'autorité d'enquête de l'État d'occurrence. L'État de l'exploitant, l'État d'immatriculation, l'État du constructeur de l'avion et de certains équipements ou encore les États dont des ressortissants sont au nombre des victimes, peuvent participer à cette enquête en nommant un représentant « accrédité ».

L'enquête technique vise exclusivement à l'amélioration de la sécurité. Elle se conclut par un rapport qui, le cas échéant, contient des recommandations de sécurité.

Au sein de Dassault Aviation, en cas d'accident impliquant un Falcon, un Comité de Gestion d'Accident (CGA) composé de membres préalablement désignés, se réunit pour gérer la situation et prendre les décisions utiles. Les principes fondamentaux sont d'assurer :

- une organisation définie et stable, avec des équipes composées de responsables désignés et reconnus comme tels par Dassault Aviation suivant le type d'évènement,
- le recours à des procédures connues de tous,
- une remontée de l'information vers le CGA qui gère la crise,
- un reporting périodique à l'attention de la Direction Générale,
- une maîtrise des retombées négatives, parmi lesquelles une médiatisation excessive, pour un retour aussi rapide que possible à une situation normale,
- une communication externe et interne factuelle, maitrisée et adaptée à la situation et donc anticipée.

Au travers du CGA, Dassault Aviation met en œuvre les moyens nécessaires pour tenter de déterminer les causes de l'accident ou de l'incident et définir le cas échéant les mesures préventives ou correctives permettant d'éviter que l'événement se reproduise, et de maintenir la navigabilité de la flotte en accord avec les autorités de certification :

- en proposant l'assistance technique de Dassault Aviation à l'autorité d'enquête technique, généralement le BEA (Bureau d'Enquêtes et d'Analyse pour la sécurité de l'aviation civile), dans le cas où une enquête technique est ouverte,
- en conduisant directement les investigations avec les moyens de la Société si l'autorité en charge de l'enquête technique l'autorise ou si aucune enquête technique n'est ouverte.

En tout état de cause, la réglementation concernant les enquêtes techniques laisse peu de place à l'initiative pour Dassault Aviation. Le constructeur doit signaler tout accident ou incident grave à l'autorité d'enquête et se tenir à sa disposition pour lui fournir une expertise technique, en prenant garde de ne pas divulguer d'information relative à l'enquête.

Enquête judiciaire

La procédure de remédiation n'est pas définie par Dassault Aviation. L'enquête judiciaire vise à déterminer les fautes et les responsabilités pouvant conduire à des condamnations pénales et à

l'indemnisation des ayants-droits et des victimes. Elle relève du droit national et se déroule donc dans des conditions très variables d'un pays à l'autre.

Dans certains pays, l'enquête judiciaire ne débute qu'à l'issue de l'enquête technique, mais dans la plupart des pays, l'enquête judiciaire et l'enquête technique sont conduites en parallèle par des autorités différentes. Il peut également arriver que l'enquête judiciaire prenne le pas et entrave l'enquête technique en interdisant l'accès aux enregistreurs ou à certains équipements.

4.3.2.5 Actions concernant les impacts importants sur les clients, approches visant à gérer les risques importants et à saisir les opportunités importantes concernant les clients, et efficacité de ces actions (S4-4)

Comme décrit au § 4.3.2.2, une organisation dédiée, s'appuyant sur le SMS, permet d'assurer la déclinaison de la politique *Safety*.

Afin d'assurer l'implication globale de toutes les entités (conception, production, soutien opérationnel, entretien des avions en service, opérations aériennes) et de l'ensemble de la chaine de valeur concernée, le SMS est une approche méthodique de la gestion de la sécurité (au sens de la sécurité aérienne) qui comprend les structures organisationnelles, les responsabilités, les politiques et les procédures nécessaires pour identifier et maintenir les risques associés aux activités aériennes à un niveau acceptable.

Dassault Aviation s'engage pour la *Safety* dans tous ses aspects, et en application des règlements en vigueur, et ce dans une démarche d'amélioration continue :

- en soutenant le maintien et la promotion d'une culture *Safety* positive, prenant en compte les facteurs humains et organisationnels,
- en organisant la possibilité pour chacun de rapporter de façon proactive des informations relatives à des menaces perçues contre la *Safety*, dans un cadre de « culture juste » avec possibilité d'anonymat,
- en faisant valoir la *Safety* comme responsabilité première des managers,
- en tendant vers un maximum de proactivité grâce à l'identification des risques *Safety* dans l'ensemble des activités de Dassault Aviation,
- en accompagnant, si besoin, le management du changement, pour son volet *Safety*,
- en déclinant ces principes vers les fournisseurs, sous-traitants et coopérants de Dassault Aviation.

L'EASA a évalué ce dispositif en 2024.

Dassault Aviation détient par ailleurs les agréments de conception, de production et d'entretien nécessaires à la conduite des activités de la Société. 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 2024 par des organismes extérieurs ont confirmé la conformité des systèmes de management de Dassault Aviation aux exigences des normes.

4.3.2.6 Cibles liées à la gestion des impacts négatifs importants, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités importants (S4-5)

Pour renforcer le SMS, en lien avec les recommandations de l'EASA lors de l'audit 2024, des objectifs spécifiques ont été fixés à partir de 2025 :

- assurer la formation de tous les collaborateurs à la *Safety* et au SMS,
- intensifier la promotion de la Culture Juste, de la sensibilisation aux facteurs humains et organisationnels en intégrant les limites de la performance humaine,
- vérifier la mise en place effective de la démarche *Safety* dans la *supply chain* chez les fournisseurs identifiés comme critiques,
- établir une synthèse des risques Safety des activités de Dassault Aviation les plus critiques.

4.4. GOUVERNANCE (ESRS G1)

4.4.1. Culture d'entreprise et politiques en matière de conduite des affaires (G1-1)

Dassault Aviation affirme, par sa Charte d'Éthique, les valeurs qui fédèrent l'action de ses collaborateurs. Cette charte fixe également les codes de conduite que la Société applique avec ses clients, ses partenaires, ses fournisseurs et ses sous-traitants. Un code anticorruption et un code de conduite fournisseurs, qui sera déployé en 2025, présentant des situations concrètes viennent compléter ce dispositif.

Observant une éthique rigoureuse, Dassault Aviation 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.

En outre, la Société mère 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). La Société mère est membre de l'IFBEC (*International Forum on Business Ethical Conduct*) et a adhéré aux standards de l'ASD (*AeroSpace and Defence Industries Association of Europe*) dans la perspective de maintenir son dispositif de lutte anticorruption au meilleur niveau.

Politiques en matière de conduite des affaires

Dassault Aviation met en œuvre une politique globale en matière de conduite des affaires dans laquelle s'inscrivent plusieurs dispositifs tels que les programmes de conformité (ou *compliance*) anticorruption, devoir de vigilance, contrôle des exportations (export contrôle), conformité commerciale, Règlement Général de Protection des Données (RGPD) et éthique des affaires. La politique de Dassault Aviation en matière de conduite des affaires vise à identifier, prévenir et remédier aux risques de non-conformité (réputationnels, juridiques et financiers) liés aux activités de la Société en assurant le respect des règlementations.

Plus spécifiquement, Dassault Aviation déploie un dispositif anticorruption prévu par la loi n°2016-1691 du 09 décembre 2016 dite Sapin 2. De plus, la Société s'assure du respect du devoir de vigilance (droits humains) prévu par la loi n°2017-399 du 27 mars 2017, en lien avec la Responsabilité Sociétale d'Entreprise (RSE). Outre le respect des dispositifs export contrôle et de lutte contre le blanchiment, Dassault Aviation met en œuvre le (RGPD) ainsi que la gouvernance de l'Intelligence Artificielle (IA), en lien avec le Délégué à la Protection des Données (DPO).

La cohérence globale du dispositif conformité est assurée par la Direction de l'Éthique et de la Conformité (DEC) chargée de la conduite de ces politiques.

L'organisation opérationnelle de la maitrise des risques en matière de conduite des affaires se compose de plusieurs niveaux :

- la DEC créée en 2021 qui rapporte directement au Président-Directeur Général (PDG) et qui définit et contrôle les programmes de conformité,
- le réseau des référents *compliance* au sein des filiales et succursales, pour assurer une meilleure identification, prévention et remédiation des risques de non-conformité sous l'autorité fonctionnelle de la DEC. Ce réseau regroupe une douzaine d'ambassadeurs *compliance* à travers le monde,
- la Direction de l'Audit et des Risques (DAIR) qui évalue la politique de conduite des affaires de la Société.

Dassault Aviation promeut une culture d'entreprise à travers sa Charte Éthique, son code Anticorruption et son code de Conduite Fournisseur (qui sera déployé en 2025). De nombreuses communications *compliance* internes sont destinées à tous ses collaborateurs sur sites et bureaux étrangers. Le réseau des référents *compliance* des filiales et des Directions et les actions de formation et sensibilisation (*e-learning*) renforcent ce dispositif. Enfin, la politique de Dassault Aviation en matière

de conduite des affaires concerne également les parties prenantes que sont ses clients, ses partenaires, ses fournisseurs et ses sous-traitants, notamment via le code Anticorruption, l'évaluation des tiers, les mentions d'informations relatives aux données personnelles, etc.

La mise en œuvre des politiques en matière de conduite des affaires passe par le suivi et le traitement de la procédure d'alerte interne de Dassault Aviation, ainsi que par l'implémentation de la conformité export contrôle/sanctions. La DEC assure la bonne mise en œuvre des procédures *compliance* au sein de la Société dans le cadre de son contrôle de niveau 2 donnant lieu à des campagnes annuelles. Ces politiques sont également soumises aux contrôles de niveau 3, réalisés par la DAIR.

Le programme de conformité ainsi déployé par Dassault Aviation et ses filiales démontre la volonté de lutter efficacement contre la corruption et de promouvoir son modèle d'intégrité des affaires.

Dispositif d'alerte interne en matière de conduite des affaires

Depuis la loi n°2022-401 du 21 mars 2022 dite « Lanceur d'Alerte », Dassault Aviation met en œuvre un dispositif unique d'alerte interne, permettant d'identifier, signaler et examiner toutes les situations non conformes. Ainsi, la Procédure d'Alerte Interne, qui permet aux employés et aux collaborateurs extérieurs et occasionnels de signaler tout manquement aux règles éthiques et au code anticorruption, a été étendue au signalement de tout crime ou délit, et notamment au respect des droits humains.

Plus spécifiquement, ces situations non conformes concernent :

- tout agissement contraire au code anticorruption (loi du 6 décembre 2016 Sapin 2) : corruption, trafic d'influence, prise illégale d'intérêt ;
- toute atteinte grave envers les droits humains, dont atteintes sexuelles et discrimination, les libertés fondamentales, la santé et la sécurité des personnes ainsi que l'environnement (dispositif d'alerte du plan de vigilance de la loi du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance) ;
- tout manquement aux obligations spécifiques de sécurité et de protection des travailleurs par l'employeur (l'article L. 4121-1 du code du travail) ;
- tout crime ou délit ;
- toute conduite ou situation contraire au règlement intérieur de l'entreprise.

La DEC, en tant qu'organe indépendant et unique destinataire des signalements, est chargée de recevoir et de traiter les alertes internes sous sept jours suivant la date d'émission de l'alerte, avant de transmettre le signalement aux Directions concernées pour enquête. Un premier retour au signalant sur les avancées de l'enquête est fait sous trois mois.

À cet effet, une adresse mail générique dédiée pourvue d'un système de cryptage garantissant la confidentialité ainsi qu'une hotline, sont accessibles à tous les collaborateurs et les parties prenantes intéressées internes et externes.

La protection du signalant est assurée à travers des garanties procédurales prévues par la loi et reprises expressément dans la procédure d'alerte interne : un canal unique de recueil des alertes sécurisé, la confidentialité de tous les échanges de la procédure ainsi que de l'identité du signalant, l'absence de sanction et de représailles du signalant du fait de son signalement et la protection des données personnelles du signalant au sens du RGPD.

L'existence de ce dispositif est signalée auprès des collaborateurs à travers divers messages de communication interne, des fiches « mémo » de synthèse reprenant les points clefs de la procédure d'alerte interne, des « fiches pratiques » systématiquement mises à disposition des collaborateurs nouveaux arrivants, un accès direct à la procédure sur les sites Intranet et Internet ainsi que des vidéos *motion design* qui illustrent de manière pédagogique et ludique ce dispositif.

En parallèle de la diffusion de cette culture d'alerte interne au sein de l'entreprise, les collaborateurs sont formés à ce dispositif au travers de sessions de formation et sensibilisation, ainsi qu'un e-learning. À ce titre, des formations sont dispensées aux responsables ressources humaines chargés de mener des enquêtes (deux sessions en 2024) sous forme d'ateliers pratiques. Des sensibilisations pour un public plus large sont également assurées au travers des formations *compliance* des Directions et des bureaux étrangers.

Au cours de l'exercice 2024, aucun fait de corruption ou de trafic d'influence n'a été porté à la connaissance de la DEC, et Dassault Aviation n'a fait l'objet d'aucune amende à ce titre.

Politique de formation en matière de conduite des affaires

La formation et la sensibilisation des collaborateurs s'inscrivent dans les missions de la DEC, à savoir la mise en œuvre au sein de Dassault Aviation du dispositif anticorruption prévu par la loi du 9 décembre 2016 dite sapin 2, d'un plan de vigilance prévu par la loi du 27 mars 2017 et du RGPD.

Dans une approche basée sur les risques, la DEC déploie son programme de formation selon les profils de risques des collaborateurs :

- Pour les personnels les plus exposés, des sessions de formations spécifiques sont prévues afin de leur donner les réflexes pour prévenir les risques d'atteintes à la probité et les risques liés au devoir de vigilance, au regard des spécificités de leurs métiers (acheteurs, vendeurs, délégués des bureaux étrangers, etc.). Ces formations, organisées avec la Direction opérationnelle concernée, doivent permettre l'acquisition des principes fondamentaux de la loi Sapin 2 et d'enjeux d'éthique des affaires à partir de situations concrètes visées par les scénarios de risques.

  Au cours de l'année 2024, l'ensemble des fonctions identifiées à risques par la DEC est couvert par ces sessions de formation spécifiques.

  Pourcentage de collaborateurs formés par population ciblée « à risques » :

Fonction	Collaborateurs « à risques » formés
1ère ligne en contact fournisseurs	49%
1ère ligne en contact clients	74%
Référents alerte interne	82%

- Pour les personnels les moins exposés, des sessions de sensibilisation sont prévues afin de toucher un plus grand nombre de collaborateurs sur les problématiques *compliance* et les politiques associées, tout en insistant sur les cas pratiques et les questions.

Ces formations et sensibilisations sont réalisées sur une périodicité d'un an et deux ans respectivement. Les sessions durent environ 1h30 et 45 min respectivement.

En outre, des formations de type « passeport *compliance* » ont été déployées en 2024 :

- Passeport expatriés : à destination de tous les collaborateurs expatriés dans les bureaux étrangers, ces sessions (*dernier passeport le 12 septembre 2024*) visent à former les personnels qui s'apprêtent à partir vers un bureau Dassault Aviation pour une expatriation, sur la *compliance* de manière générale mais également sur les spécificités du pays (cadeaux et invitations, travail des enfants, etc.).

- Passeport nouveaux embauchés : à destination de tous les nouveaux embauchés sur le site de Saint-Cloud, ces formations (*dernière session le 19 décembre 2024*) visent à fournir à chaque nouveau collaborateur un socle de base en matière de *compliance*, nécessaire à la conduite de ses activités au sein de Dassault Aviation, sur une durée de deux heures.

Afin de satisfaire l'exigence de formation de tous les collaborateurs Dassault Aviation, la DEC a mis en place deux modules *e-learning* Sapin 2 (anticorruption) et RGPD (protection des données). Depuis leur déploiement, ces *e-learning* pédagogiques ont ainsi permis de toucher 3611 collaborateurs s'agissant du Sapin 2, et 3322 collaborateurs s'agissant du RGPD. Ces *e-learning* sont des outils ludiques de validation des connaissances.

Enfin, l'année 2024 aura été marquée par le lancement de l'« *ethics day* » le 13 mai dernier. Les différents experts (avocats spécialisés et directeurs *compliance*) des programmes anticorruptions et devoir de vigilance ont partagé des perspectives variées et éclairées sur les défis comme les meilleures pratiques en matière de conformité. Cet évènement a été l'occasion pour les collaborateurs de Dassault Aviation de favoriser les échanges avec les différents intervenants. Introduit par le PDG, ce premier « *ethics day* » a marqué la volonté de la Direction Générale de promouvoir la culture de la conformité au sein de l'entreprise.

4.4.2. Gestion des relations avec les fournisseurs (G1-2)

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

La politique Achats de Dassault Aviation, mise à jour par le Directeur Général des Achats en début d'année, vise notamment à sécuriser sa *Supply Chain.*

Cette sécurisation s'appuie sur une 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 procédure existe depuis 2007. Elle a fait l'objet d'évolutions pour intégrer les dispositions relatives aux lois « Sapin 2 » et « Devoir de vigilance » et plus récemment les enjeux de la cybersécurité.

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

- santé financière, critères sociaux,
- sûreté,
- cybersécurité,
- management santé, sécurité au travail, environnement et produits chimiques,
- conformité (anticorruption, 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, le Société mère a réalisé près de 500 analyses structurelles intégrant 100% des nouveaux fournisseurs référencés au cours de l'exercice 2024, notamment les petites et moyennes entreprises (PME). La synthèse de ces analyses structurelles est présentée en revue de direction de la Direction Générale des Achats.

La politique Achats inclut également un axe de réduction de l'empreinte carbone de la *Supply Chain*. Cet axe est détaillé dans les § 4.2.2.3 et 4.2.2.4.

Depuis plusieurs décennies, la Société mère accompagne un large réseau de sociétés du monde aéronautique et contribue à faire évoluer de nombreuses PME. La nature même des produits et des services associés entraîne une relation sur le long terme avec ses fournisseurs.

Le pourcentage de fournisseurs français pour la Société mère est de l'ordre de 85%.

Dans un contexte de crise économique, la Société mère poursuit cet accompagnement :

- en participant, sous l'égide du GIFAS, au suivi des actions mises en œuvre dans le cadre de la « Charte d'engagement sur les relations clients et fournisseurs au sein de la filière aéronautique française »,
- en participant, sous l'égide du MINARM (MINistère des ARMées), à des actions de soutien des entreprises de la Base Industrielle et Technologique de Défense (BITD).

  Pour mémoire, la Société mère est signataire de la convention d'adhésion au Pacte Défense PME avec le ministère des Armées. Preuve de son attachement à faire progresser les PME, ETI et startups françaises du secteur de la Défense ainsi qu'à renforcer les bonnes pratiques commerciales, la Société mère a signé, mi 2024, une mise à jour de cette convention,
- en poursuivant les mesures d'accompagnement vis-à-vis de ses fournisseurs en portant une attention particulière aux aspects financiers, tels que les délais de paiement ou la prise en compte - au cas par cas et notamment pour les PME - de mesures adaptées aux difficultés conjoncturelles auxquelles sont confrontés les fournisseurs.

Ces différentes actions d'accompagnement (dans le cadre de la Charte GIFAS et du Pacte Défense PME) font l'objet d'évaluations menées respectivement par le GIFAS, via l'Observatoire Pacte PME, et par le MINARM.

Le respect des délais de paiement fournisseur est une obligation légale à laquelle Dassault Aviation est assujetti. Il est essentiel pour la Société de respecter ces délais afin de garantir des relations commerciales équitables et durables.

Au travers des différentes conventions et chartes, listées ci-dessus, Dassault Aviation exprime son soutien à la filière aéronautique en appliquant les bonnes pratiques en matière de délais de paiement, y compris en temps de crise.

Au-delà des acteurs de la filière aéronautique française, la Société respecte les délais de paiement contractuels avec tous ses fournisseurs, à l'image des délais de paiement publiés au § 4.4.6.

En plus de respecter les délais légaux, Dassault Aviation s'efforce de réduire ces délais en s'engageant, entre autres, dans la dématérialisation des factures.

Un effort particulier est effectué sur l'ensemble du personnel de la Direction Générale des Achats (DGA) au travers d'une formation nommée « Passeport Achats » qui aborde les sujets fondamentaux du métier des achats, notamment la gestion de la relation avec les fournisseurs. D'autres formations spécifiques sont aussi dispensées comme par exemple l'éthique, la *Safety,* etc.

4.4.3. Prévention et détection de la corruption et des pots-de-vin (G1-3)

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 de la Société dans ses relations industrielles et commerciales.

Dans le cadre de la loi n°2016-1691 du 9 décembre 2016, dite Sapin 2 relative à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique, 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 PDG qui prône une politique de tolérance zéro.

La DEC est chargée de la mise en œuvre et du contrôle des procédures relatives à la lutte contre la corruption et le trafic d'influence qui sont déployées de la manière suivante :

- Des cartographies des risques de lutte contre la corruption et le trafic d'influence ont ainsi été élaborées et déployées au sein de la Société 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 de Dassault Aviation, 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 la Société. Elles ont conduit Dassault Aviation à renforcer les procédures existantes de lutte contre la corruption.

- En parallèle, le code anticorruption, mis à jour en 2024, définit et illustre, à travers des exemples pratiques et des mises en situations, 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. Ce code va être complété en 2025 par un code de conduite fournisseur, permettant de renforcer les valeurs éthiques et les bonnes pratiques dans les relations commerciales.

- Un dispositif unique de traitement des signalements de situation non conforme est mis en place, et permet à tout collaborateur de signaler notamment tout manquement au code anticorruption. Il s'agit du dispositif d'alerte interne en matière de conduite des affaires.

- La DEC dispose d'un programme de formation robuste en matière de conduite des affaires avec des formations spécialisées anticorruption pour les publics à risque et des sessions de sensibilisation Sapin 2 pour toutes les Directions. Un module *e-learning* obligatoire est également déployé et vise à toucher l'ensemble des collaborateurs, tout comme le passeport nouveaux embauchés.

- La DEC a renforcé ses procédures d'évaluation de la situation des clients, des fournisseurs et sous-traitants et des consultants au regard de la cartographie des risques. Des comités ad-hoc ont pour mission de valider les différentes étapes conduisant à l'entrée en relation commerciale, afin de garantir leur conformité avec l'éthique des affaires de la Société.

- Des procédures spécifiques de contrôle comptable, internes et externes, destinées à s'assurer que les livres, les registres et les comptes ne masquent pas de fait de corruption ou de trafic d'influence, sont déployées au sein de la Direction Générale Financière (DGF). Cela renforce les procédures existantes assurées par la DEC.

- Tout au long de l'exercice 2024, la DEC a mené des missions de contrôles de niveau 2 : des procédures d'évaluation des fournisseurs, sous-traitants de premier rang, clients avions civils et consultants ; des procédures comptables et notes de frais avec la DGF ; des cadeaux en lien avec la Direction de la Communication ; des enquêtes internes avec la DRH. Ces contrôles ont permis de constater que les procédures d'évaluation intégrant la problématique Sapin 2 sont bien mises en place et fonctionnelles.

La formation des organes d'administration, de direction et de surveillance, et la communication à ces organes du résultat des actions de la DEC, précisées ci-dessus, s'effectuent par un bilan annuel et des notes d'information remises au PDG. Le programme *compliance* a également été présenté aux membres du Comité de Direction.

Une rubrique « éthique et conformité » est accessible sur le site Intranet de la Société mère. Elle présente la politique en matière d'éthique des affaires, les points de contact de la DEC, ainsi que les documents de référence (en français et en anglais), dont le code anticorruption et la Procédure d'Alerte Interne.

Une rubrique dédiée à l'éthique et la conformité est également accessible sur le site Internet de Dassault Aviation.

4.4.4. Cas avérés de corruption ou versements avérés de pots-de-vin (G1-4)

La Société n'a fait l'objet d'aucune condamnation.

4.4.5. Influence politique et activités de lobbying (G1-5)

En application des dispositions de la loi du 9 décembre 2016, Dassault Aviation déclare ses activités de représentation d'intérêt au répertoire numérique national des représentants d'intérêts qui est tenu par la Haute Autorité pour la Transparence de la Vie Publique (HATVP) :

- Sensibiliser les acteurs publics aux enjeux de l'aéronautiques,
- Sensibiliser les acteurs publics aux enjeux de l'export.

La consultation de ce répertoire est publique.

À ce titre, Dassault Aviation participe à de nombreuses associations professionnelles du secteur aéronautique ou de la métallurgie : Cercle de l'industrie, CIGREF (Club Informatique des Grandes Entreprises Françaises), GIFAS, MEDEF (Mouvement des Entreprises de France) INTERNATIONAL, UIMM (Union des Industries et Métiers de la Métallurgie).

Les seules personnes effectuant une activité de représentation d'intérêt pour la Société sont clairement désignées par la Direction Générale et agissent dans le respect de la conformité et de l'éthique des affaires. Les actions de mécénat et sponsoring sont soumises à une procédure dédiée contrôlée par la DEC.

Dassault Aviation participe par ailleurs aux réflexions et travaux dans d'autres groupements tels que l'AFEP (Association Française des Entreprises Privées), France Industries, l'IAEG (*International Aerospace Environmental Group*), l'EBAA (*European Business Aviation Association*), l'ASD (*European Aerospace, Security and Defense Industries*) etc. Ils constituent des synthèses des réflexions des industriels sur des réglementations existantes ou futures. Ces synthèses sont communiquées aux administrations compétentes lorsque nécessaire.

Ces différentes participations peuvent concerner les différents thèmes relatifs aux IRO importants traités dans le présent état de durabilité. Elles visent à échanger de l'information, et à travailler à la réduction des impacts négatifs, à la modération des risques et à l'optimisation des impacts positifs et des opportunités.

4.4.6. Pratiques en matière de paiement (G1-6)

En application de la loi, Dassault Aviation a mis en place les procédures nécessaires pour assurer le paiement de ses fournisseurs dans les délais légaux et avait déjà entrepris la transformation numérique de la fonction.

Dassault Aviation utilise des solutions informatiques pour la gestion et le paiement des factures, à l'image du système *enterprise resource planning* (ERP) qui couvre la quasi-totalité des achats de la Société. Ce système permet, à l'aide de son module *Procure to Pay* (PTOP), de gérer le circuit des factures depuis la création des fournisseurs jusqu'au paiement en passant par les demandes d'achats et d'acomptes.

Le paiement des factures est réalisé dans les délais légaux applicables selon la catégorie du fournisseur. Le délai de paiement est calculé à partir de la date de réception de la facture. Les factures sont reçues sous forme papier ou sous format dématérialisé.

Les filiales françaises de Dassault Aviation appliquent un délai légal de paiement standard de « fin de mois + 45 jours » représentant 82% de factures de la Société payées sur l'exercice. 88% de ces

factures ont été payées dans ce délai. Certaines factures peuvent être payées après le délai légal du fait d'informations erronées sur les factures ou de litiges avec le fournisseur, allongeant ainsi le temps de traitement. Dassault Aviation met en œuvre des actions pour réduire ce temps de traitement.

Sur l'exercice 2024, le délai de paiement moyen des filiales françaises de la Société est de 42 jours, délai à mettre en regard du délai légal de paiement moyen de 55 jours. Les filiales françaises de Dassault Aviation paient ainsi en moyenne ses fournisseurs 13 jours avant la date de paiement légale.

Afin de soutenir les petites et moyennes entreprises (PME), des mesures spécifiques sont prises pour payer avant le délai légal. La Société mère paie ainsi les PME en moyenne 16 jours avant la date de paiement légal. 95 % des factures ont été payées dans les délais sur l'exercice 2024.

Il n'y a aucune procédure judiciaire en cours qui concernerait un retard de paiement.

4.4.7. Déclaration spécifique à l'entité concernant la cybersécurité

L'analyse de double matérialité décrite dans l'ESRS 2 § 4.1.11 a permis de confirmer l'importance du risque de cyberattaque pour Dassault Aviation, et des risques sous-jacents concernant les données de ses clients, fournisseurs et salariés.

Ce thème n'étant pas couvert par les standards de la CSRD, il fait l'objet de la présente déclaration spécifique à l'entité conformément au chapitre 10.1. de l'ESRS 1.

Le contexte et les mesures mises en place par Dassault Aviation concernant le risque de cybersécurité sont précisées dans le § 2.2.3 Risques Cyber sur les Systèmes d'Information du Rapport de gestion du Conseil d'administration.

Des informations plus détaillées sur les politiques, actions, cibles ou métriques en place ne seront pas précisées pour des motifs de confidentialité.

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 de Dassault Aviation.

5.2. Résultats

5.2.1. Prises de commandes

Les prises de commandes de 2024 de la Société Mère sont de **9 624 millions d'euros** contre 6 734 millions d'euros en 2023. La part des prises de commandes à l'**Export** est de **90%.**

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

	2024	2023	2022
Défense	**7 770**	5 717	15 377
Défense Export	*6 919*	*3 059*	*13 855*
Défense France	*851*	*2 658*	*1 522*
Falcon	**1 854**	1 017	2 483
Total prises de commande	**9 624**	6 734	17 860
% Export	**90%**	61%	90%

Les prises de commandes sont constituées intégralement de commandes fermes.

Programmes Défense

Les **prises de commandes Défense** 2024 s'élèvent à **7 770 millions d'euros** contre 5 717 millions d'euros en 2023.

La part **Défense Export** s'élève à **6 919 millions d'euros** en 2024 contre 3 059 millions d'euros en 2023. En 2024, 30 Rafale ont été commandés (18 par l'Indonésie, 12 par la Serbie) contre 18 Rafale commandés par l'Indonésie en 2023.

La part **Défense France** s'établit à **851 millions d'euros** en 2024 contre 2 658 millions d'euros en 2023. Cette diminution s'explique principalement par les 42 Rafale de la 5ième Tranche commandés en 2023.

Programmes Falcon

En 2024, **26 commandes de Falcon** ont été enregistrées, contre 24 en 2023. Les prises de commandes représentent **1 854 millions d'euros** contre 1 017 millions d'euros en 2023. Cette augmentation s'explique notamment par le nombre d'avions commandés et un mix produit favorable.

5.2.2. Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2024 s'élève à **5 447 millions d'euros**, contre 4 101 millions d'euros en 2023. La part du chiffre d'affaires à l'**Export** est de **64%**.

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

	2024	2023	2022
Défense	**3 918**	2 917	4 778
Défense Export	*2 048*	*1 516*	*3 607*
Défense France	*1 870*	*1 401*	*1 171*
Falcon	**1 529**	1 184	1 527
Total chiffre d'affaires	**5 447**	4 101	6 305
% Export	**64%**	64%	81%

Programmes Défense

21 Rafale (14 France et 7 Export) ont été livrés en 2024. 13 Rafale (11 France et 2 Export) ont été livrés en 2023.

Le **chiffre d'affaires Défense** 2024 s'élève à **3 918 millions d'euros** contre 2 917 millions d'euros en 2023.

La part **Défense Export** s'élève à **2 048 millions d'euros** contre 1 516 millions d'euros en 2023. Cette augmentation s'explique notamment par la livraison de 7 Rafale Export alors qu'en 2023, 2 Rafale Export avaient été livrés.

La part **Défense France** s'élève à **1 870 millions d'euros** contre 1 401 millions d'euros en 2023. Cette augmentation s'explique notamment par la livraison de 14 Rafale contre 11 Rafale en 2023 et par une facturation plus importante de travaux de développement.

Programmes Falcon

31 Falcon ont été livrés en 2024, contre 24 livraisons en 2023.

Le **chiffre d'affaires Falcon** 2024 s'élève à **1 529 millions d'euros** contre 1 184 millions d'euros en 2023. Cette augmentation s'explique principalement par le nombre de Falcon livrés (31 vs 24).

5.2.3. Carnet de commandes

Le carnet de commandes de la Société Mère au 31 décembre 2024 est de **38 164 millions d'euros** contre 33 926 millions d'euros au 31 décembre 2023.

Le niveau du carnet de commandes a évolué comme suit, en millions d'euros :

Au 31 décembre	**2024**	2023	2022
Défense	**33 873**	30 021	27 222
Défense Export	*25 932*	*21 062*	*19 519*
Défense France	*7 941*	*8 959*	*7 703*
Falcon	**4 291**	3 905	4 015
Total carnet de commandes	**38 164**	33 926	31 237
% Export	**76%**	70%	71%

Le carnet de commandes au 31 décembre 2024 est composé comme suit :

- **Défense Export** : **25 932 millions d'euros** contre 21 062 millions d'euros au 31 décembre 2023. Ce montant comprend principalement 164 Rafale contre 141 Rafale dans le carnet Défense Export du 31 décembre 2023.
- **Défense France** : **7 941 millions d'euros** contre 8 959 millions d'euros au 31 décembre 2023. Ce montant comprend en particulier 56 Rafale (vs. 70 à fin décembre 2023), les contrats de MCO Rafale (Ravel), Mirage 2000 (Balzac), ATL2 (Ocean), Alpha Jet (Alphacare), le standard F4 du Rafale et la commande de la phase 1B du démonstrateur du SCAF.
- **Falcon** (y compris les avions de missions Albatros et Archange) : **4 291 millions d'euros** contre 3 905 millions d'euros au 31 décembre 2023. Il comprend notamment 79 Falcon contre 84 à fin décembre 2023.

5.2.4. Résultat net

Le résultat net 2024 s'élève à **685 millions d'euros** contre 435 millions d'euros en 2023.

Le personnel recevra en 2025, au titre de la participation et de l'intéressement liés au résultat 2024, 196 millions d'euros (hors forfait social), dont :

- participation : 176 millions d'euros (vs. 42 millions d'euros avec l'application de la formule légale),
- intéressement : 20 millions d'euros.

Ces sommes représentent 31% des salaires 2024. Avec le forfait social de 20%, la participation et l'intéressement s'élèvent à 235 millions d'euros soit 34% du résultat net 2024 de la Société Mère.

5.2.5. Affectation du résultat

Si vous approuvez les comptes de l'exercice 2024, nous vous proposons d'affecter le bénéfice net de l'exercice, soit 684 862 371,94 euros, augmenté du report à nouveau des exercices antérieurs, soit 2 956 391 468,98 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 4ième 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 Dassault Aviation 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 Dassault Aviation 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
Nombre de factures concernées	1 590(*)				
Montant total des factures concernées HT	6,80	2,51			9,31
% du montant total des achats HT de l'exercice	0,13%	0,05%			0,18%

(*) 2 780 factures pour 22 millions d'euros exclues car relatives à des litiges

Délais de paiement contractuels : 45 jours fin de mois

La composition au 31 décembre 2024 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	91j et plus	Total
Nb factures concernées			10 830		
Montant total des factures concernées HT	63,7	50,3	80,4	95,5	289,9
% du chiffre d'affaires HT de l'exercice	1,17%	0,92%	1,48%	1,75%	5,32%

Délais de paiement définis dans les Conditions Générales de Vente

5.5. Information des actionnaires

5.5.1. Structure du capital

Au 31 décembre 2024, le capital social de la Société s'élève à 62 876 448,80 euros. Il est divisé en 78 595 561 actions d'une valeur nominale de 0,80 euro chacune.

Les actions 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).

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.

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

Il existe une obligation statutaire d'information en matière de franchissement de seuil de participation, à la hausse comme à la baisse, pour toute détention d'une fraction égale ou supérieure à 1% du capital et des droits de vote de la Société et à tout multiple de ce pourcentage. Cette information n'est pas requise pour les franchissements de seuils de 1% au-delà de 50% du capital ou des droits de vote.

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.

Au 31 décembre 2024, l'actionnariat de Dassault Aviation est le suivant :

Actionnaires	Nombre d'actions	%	Droits de vote exerçables(2)	%
GIMD	51 960 760	66,11%	103 921 520	79,74%
Flottant	17 962 449	22,85%	18 129 342	13,91%
Airbus SE	8 275 290	10,53%	8 275 290	6,35%
Auto-détention(1)	397 062	0,51%	0	0,00%
TOTAL	78 595 561	100,00%	130 326 152	100,00%

(1) actions inscrites en compte « nominatif pur », privées 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.

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 2024, 26 038 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.

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

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.

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 2024.

L'Assemblée Générale du 11 mai 2021 a autorisé le Conseil d'administration à procéder en une ou plusieurs fois à des attributions gratuites d'actions 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, valable pour une durée de 38 mois à compter de ladite Assemblée Générale, portait sur un nombre maximum de 278 000 actions[1] 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.

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

En application de cette autorisation (cf. Tableau 6 du Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise), le Conseil d'administration du 5 mars 2024 a décidé d'attribuer 13 000 actions de performance au Président-Directeur Général et 8 000 actions de performance au Directeur Général Délégué.

L'acquisition de ces actions (entre 0% et 114%) est soumise à la satisfaction des critères de performance suivants :

- Niveau de marge opérationnelle consolidée ajustée,
- Responsabilité Sociétale des Entreprises avec deux composantes :
  - féminisation,
  - plan bas carbone,
- 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 4 mars 2025 (soir),
- La présence à l'effectif à l'issue de la période d'acquisition,
- Une période de conservation d'un an, débutant le 5 mars 2025 et expirant le 4 mars 2026,
- À compter du 5 mars 2026, la conservation de 20% de ces actions pendant la durée du mandat social des bénéficiaires.

5.5.3. Opérations sur titres par les dirigeants

Les opérations sur titres réalisées en 2024 par les dirigeants ont consisté en l'acquisition de leurs actions de performance décidée par le Conseil d'administration du 5 mars 2024 (cf. Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise).

Aucune autre opération d'acquisition ou de cession d'actions Dassault Aviation n'a été déclarée par les dirigeants à la Société et à l'Autorité des Marchés Financiers. Ces opérations, lorsqu'elles interviennent et sous réserve de leur montant, doivent obligatoirement être déclarées à l'Autorité des Marchés Financiers 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'Autorité des Marchés Financiers.

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 :

Convention entre l'État, Airbus SE 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 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 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.

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. Autodétention

Rachat d'actions

L'autorisation de rachat d'actions décidée par l'Assemblée Générale du 16 mai 2023 et mise en œuvre par le Conseil d'administration du 16 mai 2023 a poursuivi ses effets sur le premier semestre 2024.

Afin de permettre à Dassault Aviation de continuer à opérer sur ses actions propres sur le marché ou hors marché, l'Assemblée Générale des actionnaires du 16 mai 2024 a décidé la mise en place d'une nouvelle autorisation de rachat d'actions comme il en existe depuis 2014, dans des conditions similaires à celui de 2023. Le Conseil d'administration du 23 juillet 2024 a mis en œuvre cette nouvelle autorisation de rachat d'actions et subdélégué les pouvoirs au Président-Directeur Général pour réaliser toute opération dans les conditions fixées par l'Assemblée Générale.

Cette nouvelle autorisation est valable pour une durée de 18 mois à compter du 16 mai 2024 (soit jusqu'au 15 novembre 2025 inclus). Cette nouvelle autorisation est entrée en vigueur le 23 juillet 2024 et a mis fin, à cette date, à l'autorisation de rachat d'actions précédemment donnée par l'Assemblée Générale des actionnaires du 16 mai 2023, pour la partie non utilisée.

Ce 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,
- 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,
- 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,
- 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 de 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 opérations d'acquisition, de cession ou de transfert décrites ci-dessus pourront être effectuées par tout moyen compatible avec la Loi et la réglementation en vigueur, y compris dans le cadre de transactions négociées.

L'autorisation accordée par l'Assemblée Générale du 16 mai 2024 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 220 euros hors frais d'acquisition (contre 200 euros en 2023), sous réserve des ajustements liés aux opérations sur son capital, notamment par incorporation de réserves et attribution gratuite d'actions et/ou division de la valeur nominale des actions ou regroupement d'actions.

Le montant maximal des fonds destinés au rachat des actions de la Société est de 1 736 939 820 euros sur la base du nombre d'actions existant au jour de la décision, cette condition étant cumulative avec celle du plafond de 10% du capital 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 décider la mise en œuvre de cette autorisation, 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, fixer les conditions et modalités suivant lesquelles sera assurée, s'il y a lieu, la préservation des droits des porteurs de valeurs mobilières donnant accès au capital, d'options de souscription ou d'achat d'actions, ou de droits d'attribution d'actions de performance en conformité avec les dispositions légales, réglementaires ou contractuelles, accomplir toutes formalités et, généralement, faire le nécessaire pour réaliser ces opérations.

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 rachats d'actions, à l'effet de porter à la connaissance du public, dans les conditions légales et réglementaires applicables, les modifications éventuelles concernant ces objectifs.

Les rachats par Dassault Aviation de ses propres actions en 2024 ont porté sur :

- 669 094 actions acquises entre le 1er janvier 2024 et le 23 juillet 2024 dans le cadre de l'autorisation décidée par l'Assemblée Générale du 16 mai 2023,

- 198 527 actions acquises entre le 24 juillet 2024 et le 31 décembre 2024 dans le cadre de l'autorisation décidée par l'Assemblée Générale du 16 mai 2024.

En 2024, ces 867 621 actions (1,10% du capital au 31 décembre 2024) ont été acquises à un cours moyen de 178,56 euros, soit un montant brut cumulé de 154 925 458,56 euros. Les frais de négociation s'élèvent à 108 447,80 euros.

Compte tenu de l'acquisition en 2024 d'un total de 43 531 actions (0,05% du capital) par le Président-Directeur Général et le Directeur Général Délégué au titre des actions de performance 2023, le solde

des actions acquises au titre d'une autorisation précédente et 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) est de 198 535 actions.

Afin de permettre à la Société d'intervenir à tout moment sur ses propres actions, le Conseil d'administration du 4 mars 2025 propose à l'Assemblée Générale du 16 mai 2025 la mise en place d'une nouvelle autorisation de rachat d'actions avec un prix unitaire plafond de 270 euros par action, les autres conditions restant inchangées (11ème 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 ses rachats d'actions.

Annulations d'actions par voie de réduction du capital social

Dans le cadre de l'autorisation donnée par l'Assemblée Générale du 16 mai 2023, le Conseil d'administration du 5 mars 2024 a annulé 1 850 554 actions (2,29% du capital) acquises au titre de l'autorisation de rachat décidée par l'Assemblée Générale du 16 mai 2023 et qui avaient été affectées à l'objectif d'annulation.

Le 16 mai 2024, l'Assemblée Générale a autorisé le Conseil d'administration, dans les mêmes termes que les autorisations consenties depuis 2019, à :

- réduire le capital social par voie d'annulation, en une ou plusieurs fois, de tout ou partie des actions acquises par la Société dans le cadre d'une autorisation 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 appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2024.

Au titre de cette nouvelle autorisation, le Conseil d'administration a décidé le 23 juillet 2024 d'annuler 356 251 actions (0,45% du capital) acquises au titre de l'autorisation de rachat donnée par l'Assemblée Générale du 16 mai 2023 et qui avaient été affectées à l'objectif d'annulation.

Afin de permettre à la Société de pouvoir procéder à une réduction de son capital à tout moment opportun, le Conseil d'administration du 4 mars 2025 propose à l'Assemblée Générale du 16 mai 2025 de l'autoriser à réduire le capital de la Société par annulation d'actions achetées ou à acheter dans le cadre d'une autorisation de rachat d'actions (12ème résolution).

Autodétention au 31 décembre 2024

Au 31 décembre 2024, la Société détenait 397 062 de ses propres actions (0,51% du capital) de 0,80 euro de valeur nominale pour une valeur d'achat brute de 55 554 796,78 euros.

Sur ces 397 062 actions, 198 535 actions sont affectées à l'objectif de distribution d'actions de performance et de mise en place d'un éventuel contrat de liquidité et 198 527 actions sont affectées à l'objectif d'annulation.

5.5.6. 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 :

6.1. 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 684 862 371,94 euros et les comptes consolidés qui font apparaître un bénéfice net de l'ensemble consolidé de 923 824 milliers d'euros au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2024 (résolution n°2).

Ces comptes ont été arrêtés par le Conseil d'administration lors de sa séance du 4 mars 2025, 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 2024.

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 3 641 253 840,92 euros, à la distribution, au titre de l'exercice 2024, d'un dividende de 4,72 euros par action, le solde étant reporté à nouveau (résolution n°3).

Le dividende serait mis en paiement le 22 mai 2025.

Approbation des éléments de rémunération versés ou attribués au cours de l'exercice 2024

Conformément à l'article L. 22-10-34 I et 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 2024.

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

Approbation de la politique de rémunération 2025

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 2025 des administrateurs (résolution n°7), du Président-Directeur Général (résolution n°8) et du Directeur Général Délégué (résolution n°9).

Ces éléments ont été arrêtés par le Conseil d'administration du 4 mars 2025 et sont présentés dans le Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise au paragraphe 2.2.

Approbation du nouveau bail conclu entre Dassault Aviation Société Mère et GIMD pour l'immeuble Seine Rive Ouest à Saint-Cloud

Le bail commercial conclu entre la Société et le Groupe Industriel Marcel Dassault (GIMD) pour l'immeuble Seine Rive Ouest à Saint-Cloud expire le 9 juillet 2025.

Après avoir pris connaissance du rapport spécial des Commissaires aux Comptes sur les conventions réglementées visées aux articles L. 225-38 et suivants du Code de commerce, l'Assemblée Générale est appelée à approuver le nouveau bail de 9 ans, avec possibilité de résiliation triennale, conclu entre la Société et GIMD.

Ce bail a été autorisé par le Conseil d'administration du 23 juillet 2024 et signé le 7 janvier 2025 avec effet au 10 juillet 2025 (résolution n°10).

Ce bail est dans l'intérêt social de Dassault Aviation Société Mère, la Société ayant besoin d'espace de bureaux pour ses salariés.

Autorisation à donner au Conseil d'administration pour permettre à la Société d'opérer sur ses propres 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 le Code de commerce, notamment ses articles L. 22-10-62 et suivants, et par le 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 (résolution n°11).

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°12),
2) 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,
3) 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,
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 de 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 d'administration 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 270 euros par action hors frais d'acquisition (contre 220 euros en 2024). Compte tenu du nombre d'actions composant le capital au 31 décembre 2024 diminué des actions annulées au titre de la réduction de capital décidée par le Conseil d'administration du 4 mars 2025, le nombre maximal d'actions pouvant être rachetées s'élève à 7 839 703, soit un montant maximal de 2 116 719 810 euros, cette condition étant cumulative avec celle du plafond de 10% du capital de la Société.

Cette autorisation entrerait en vigueur à compter du prochain Conseil d'administration qui déciderait la mise en œuvre de cette nouvelle autorisation de rachat d'actions, date à laquelle prendrait fin, pour sa partie non utilisée, le rachat d'actions précédemment autorisé par l'Assemblée Générale du 16 mai 2024.

6.2. Résolutions 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

Conformément aux dispositions de 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 d'un 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 appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2025 (résolution n°12).

Elle priverait d'effet, à compter du 16 mai 2025, pour la partie non encore utilisée, l'autorisation de même nature consentie par l'Assemblée Générale des actionnaires du 16 mai 2024.

Prorogation de la durée de la Société

La durée de la Société devrait expirer le 13 juillet 2027.

Il vous est proposé de proroger cette durée de 99 ans à compter de l'Assemblée Générale, soit jusqu'au 16 mai 2124 et de modifier en conséquence l'article 5 des statuts (résolution n°13).

Modifications statutaires diverses pour mise en harmonie avec les textes légaux et règlementaires

Nous vous proposons de mettre les statuts en conformité avec les évolutions législatives et réglementaires, notamment avec la loi n°2024-537 du 13 juin 2024 dite « Loi Attractivité » (résolution n°14).

Ces modifications portent notamment sur

- la participation aux délibérations du Conseil d'administration par des moyens de télécommunication qui est devenue possible pour toutes les décisions du Conseil et sans la nécessité d'une disposition expresse dans le Règlement intérieur. Les statuts ou le Règlement intérieur pourront prévoir que certaines décisions ne peuvent pas être prises lors d'une réunion tenue avec des moyens de télécommunication (article 16 alinéa 6 des statuts),
- la compétence de droit du Conseil d'administration pour mettre les statuts en conformité avec la loi et les règlements, sans besoin d'une délégation préalable de l'Assemblée Générale Extraordinaire. Les éventuelles modifications statutaires devront comme auparavant être ratifiées par la prochaine l'Assemblée Générale Extraordinaire (article 19 et 34 des statuts),
- les dispositions relatives à la participation des actionnaires aux Assemblées Générales par des moyens de télécommunication (article 29 des statuts),

Dans un souci de clarté, l'actuel alinéa 8 de l'article 29 serait en outre déplacé au sein du même article.

- l'abstention exprimée dans un formulaire de vote ou résultant de l'absence d'indication de vote, qui n'est plus considérée comme un vote exprimé (article 31 alinéa 5 des statuts).

7. PERSPECTIVES D'AVENIR

Les objectifs 2025 sont :

- livrer les avions Rafale et Falcon conformément à notre planification,
- respecter la tenue des délais et des coûts des développements militaires et Falcon,
- préparer le futur du Rafale avec son drone de combat accompagnant le standard F5, et l'après Rafale avec le NGF,
- soutien et disponibilité de nos avions : maintenir le niveau de satisfaction de nos clients militaires et retrouver une place de leader dans les classements du support de l'aviation d'affaires,
- poursuivre les prospections à l'Export du Rafale et les ventes de nos Falcon,
- accélérer le *Make in India*,
- poursuivre nos efforts de recrutement, l'intégration des nouveaux embauchés et nos actions visant à réduire nos impacts environnementaux.

Guidance 2025

Nous prévoyons un chiffre d'affaires 2025 en hausse par rapport à celui de 2024 classe 6,5 milliards d'euros (dont la livraison de 40 Falcon et 25 Rafale).

Cette guidance pour 2025 exclut tout impact de la mise en place potentielle de nouveaux droits de douane aux États-Unis et des contre-mesures européennes éventuelles.

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 Dassault Aviation.

ANNEXE
AU RAPPORT DE GESTION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Contrôle et consolidation de l'état de durabilité

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.

§ 4.1. Informations générales (ESRS 2)

§ 4.1.5. Intégration des résultats en matière de durabilité dans les systèmes d'incitation (GOV 3)

L'indicateur carbone (cf. 4.1.5 intégration des résultats en matière de durabilité dans les systèmes d'incitation) vise à comparer les émissions GES de la Société mère au cours du temps en ramenant les émissions de l'année n à iso conditions de chauffage et heures travaillées par rapport à l'année n-1. Les composantes de ce calcul sont les suivantes :

- émissions de GES du périmètre 1 (gaz de chauffage, gaz hors chauffage, autres combustibles des sources fixes, carburant des véhicules routiers et fuites de fluides frigorigènes),
- émissions de GES du périmètre 2 (électricité et réseau de chaleur urbain),
- heures travaillées (personnel de la Société mère, intérim et sous-traitance *in situ*),
- Degré Jour Unifié (DJU), fournis par MétéoFrance,
- volumes chauffés.

Les émissions liées au chauffage (gaz de chauffage et réseau de chaleur urbain) sont ramenées à iso conditions de chauffage par l'intermédiaire du ratio en T CO_2/DJU.m^3, alors que les émissions non liées au chauffage sont ramenées à iso conditions d'activité par l'intermédiaire du ratio en T CO_2/heures travaillées par rapport à l'année n-1.
Cet indicateur carbone est calculé mensuellement.

§ 4.2.2. Changement climatique (ESRS E1)

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.

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, ou par toute autre méthode pertinente déterminée par le responsable de la donnée.

Depuis 2024, DABS UK n'occupe plus qu'une partie de son bâtiment d'origine, qu'il partage désormais avec une autre société. Les consommations énergétiques ne sont pas ventilées par société, par

conséquent une estimation a été faite proportionnellement à la surface occupée en 2024 par rapport aux données de 2023. Cette estimation a été réalisée du fait de la non significativité des émissions de cet établissement. En effet, en 2023, les émissions de GES de DABS UK représentaient moins de 0,5% des émissions Société.

Les données de l'année n-1 sont susceptibles d'évoluer dans la publication du rapport de l'année n, en raison de :

- la réception de données réelles, en remplacement de données estimées,
- l'actualisation d'un facteur d'émission au cours de l'année n,
- l'actualisation de la répartition des sources d'énergie nécessaires à la production électrique au cours de l'année n.

§4.2.2.6. Consommation d'énergie et mix énergétique (E1-5)

La répartition des consommation d'électricité, de chaleur, de vapeur et de froid achetés ou acquis à partir de sources fossiles, nucléaires et renouvelables est obtenue à partir des mix énergétiques

- de la production d'électricité par pays, obtenus sur le site internet de l'*International Energy Agency* (IEA). À l'exception des Émirats arabes unis, de la Malaisie et de l'Afrique du Sud dont la donnée date de 2022, il s'agit de 2023 pour les autres pays dans lesquels sont localisés nos établissements,
- et du mix énergétique 2023 du réseau de chaleur de l'établissement de Cergy, communiqué par le gestionnaire de ce réseau.

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 données de consommation énergétique sont ventilées selon les catégories ci-dessous, chacune d'entre elles pouvant être constituée de plusieurs contributeurs :

Consommation d'énergie et mix énergétique	Définition des contributeurs
1) Consommation de combustible provenant du charbon et des produits à base de charbon (en MWh)	Non concerné
2) Consommation de combustible provenant du pétrole brut et de produits pétroliers (en MWh)	- Fioul et diesel des sources de combustion fixe - GPL des sources de combustion fixe - kérosène et part de kérosène des vols en SAF - carburant des sources mobiles
3) Consommation de combustible provenant du gaz naturel (en MWh)	Gaz naturel des sources de combustion fixe
4) Consommation de combustible provenant d'autres sources fossiles (en MWh)	Non concerné
5) Consommation d'électricité, de chaleur, de vapeur et de froid **achetés ou** acquis à partir de sources fossiles (en MWh)	- Part fossile des mix électriques des pays dans lesquels est présente la Société - Part fossile du réseau de chaleur urbain
6) Consommation totale d'énergie fossile (en MWh) (calculée comme la somme des lignes 1 à 5)	/
Part des sources fossiles dans la consommation totale d'énergie (en %)	/

Consommation d'énergie et mix énergétique	Définition des contributeurs
7) Consommation provenant de sources nucléaires (en MWh)	Part nucléaire des mix électriques des pays dans lesquels est présente la Société
Part de la consommation provenant de sources nucléaires dans la consommation totale d'énergie (en %)	/
8) Consommation de combustible provenant de sources renouvelables, y compris de la biomasse (comprenant également des déchets industriels et municipaux d'origine biologique, du biogaz, de l'hydrogène renouvelable, etc.) (en MWh)	Part de biomasse des vols en SAF
9) Consommation d'électricité, de chaleur, de vapeur et de froid achetés ou acquis à partir de sources renouvelables (en MWh)	- Part renouvelable des mix électriques des pays dans lesquels est présente la Société - Part renouvelable du réseau de chaleur urbain
10) Consommation d'énergie renouvelable non combustible autoproduite (en MWh)	Autoproduction des panneaux photovoltaïques
11) Consommation totale d'énergie renouvelable (en MWh) (calculée comme la somme des lignes 8 à 10)	/
Part des sources renouvelables dans la consommation totale d'énergie (en %)	/

§ 4.2.2.7. Émissions brutes de GES de périmètres 1, 2, 3 et émissions totales de GES (E1-6)

Le calcul des émissions de GES du périmètre 1 liées aux opérations aériennes est réalisé en considérant tous les carburants avions comme du kérosène et en appliquant le facteur d'émission de la combustion du kérosène (3,16 kg CO_2/kg, ou 2,54 kg CO_2/L), auquel sont soustraits les gains CO_2 calculés à partir du facteur de réduction du SAF utilisé. Ce facteur de réduction est le produit du taux de mélange et du gain du SAF 100% fourni par le fournisseur de SAF.

Le calcul des émissions de GES du périmètre 2 est séparé en émissions fondées sur la localisation et fondées sur le marché, ces dernières prennent en compte des contrats d'approvisionnement d'électricité nucléaire, solaire ou hydraulique dont les émissions du périmètre 2 sont considérées comme nulles.

Les facteurs d'émissions utilisés sont issus de plusieurs sources :

- la base empreinte de l'ADEME pour la majorité,
- mais aussi l'*Environmental Protection Agency* pour le facteur d'émission de l'électricité aux USA,
- et "*Data Page: Carbon intensity of electricity generation", part of the following publication: Hannah Ritchie, Pablo Rosado and Max Roser (2023) - "Energy". Data adapted from Ember, Energy Institute. Retrieved from https://ourworldindata.org/grapher/carbon-intensity-electricity [online resource]* pour les autres facteurs d'émission de l'électricité par pays. Ces facteurs d'émission ne précisent pas la répartition des flux de GES entre part amont (périmètre 3) et part combustion. Dans une approche conservatrice, nous déclarons donc dans le périmètre 2 l'ensemble des émissions associées à ces facteurs.

§ 4.3.1. Effectifs de l'entreprise (ESRS S1)

Les données sociales de cet état de durabilité s'appuient sur des fiches descriptives et méthodologiques, qui constituent la base du référentiel de reporting des données sociales de Dassault Aviation, en vigueur en 2024. Les indicateurs définis sont en conformité avec les réglementations nationales.

Il est précisé pour les indicateurs suivants :

§ 4.3.1.7. Caractéristiques des salariés de l'entreprise (S1-6)

Le taux de rotation tel que défini dans la CSRD correspond au ratio qui désigne le nombre de salariés ayant quitté l'entreprise au cours de la période de référence au regard de l'effectif de début de période.

Sont pris en compte pour le calcul, l'ensemble des départs ayant eu lieu au cours de l'exercice (du 1er janvier au 31 décembre inclus). Il s'agit des :

- démissions,
- fins de CDD (en cas de renouvellement de CDD, le nombre de départs s'incrémente)
- fins de période d'essai (à l'initiative de l'employeur, à l'initiative du salarié),
- retraites,
- décès,
- licenciements économiques,
- licenciements individuels,
- ruptures conventionnelles,
- autres motifs.

§ 4.3.1.13. Personnes handicapées (S1-12)

Conformément à la CSRD, le nombre de personnes handicapées déclaré est basé sur la définition légale en vigueur dans le pays où est située l'entreprise du salarié, à savoir :

- Afrique du Sud > Equity Act sur l'emploi
- Brésil > Loi d'inclusion des personnes handicapées (Loi n°13.146/2015, lei de Inclusão da Pessoa com Deficiência)
- États-Unis > The Americans with Disabilities Act (ADA)
- France > Article L5212-13 du Code du travail
- Portugal > Loi fondamentale sur les droits des personnes handicapées (loi 38/2004)
- Royaume Uni > Equality Act 2010
- Suisse > Mémento de la loi sur les prestations de l'Assurance Invalidité

À noter, il n'y a pas de salarié déclaré handicapé en Australie, Belgique, Émirats arabes unis, Malaisie, Nouvelle-Zélande.

§ 4.3.1.14. Métriques de santé et sécurité (S1-14)

Accident de travail = évènement accidentel soudain entrainant une lésion (physique ou mentale) résultant de l'exposition à un risque présent lors de la réalisation par le salarié d'une tâche spécifique à ses activités professionnelles organisées par l'entreprise.

→ les activités professionnelles représentent l'ensemble des actions qu'effectue un salarié pour le compte et dans l'intérêt de l'entreprise.

<u>Cas d'exclusion des AT lié à l'activité professionnelle :</u>

- accidents liés à une pathologie pré-existante et non lié au travail (crise cardiaque, épilepsie par exemple),
- accidents qui survient pendant le déplacement d'une personne en missions si, au moment de l'accident, la personne n'exerçait pas des activités professionnelles dans l'intérêt de l'employeur (exemple chute dans la douche),
- accidents qui survient pendant que le travailleur travaille chez lui (télétravail) et qui, au moment de l'accident, n'exerçait pas des activités professionnelles depuis son domicile; ou si l'accident n'est pas directement lié à l'exécution de telles activités,
- accident lors d'activités récréatives/sportives (activités CSE, célébrations d'anniversaires, promenade digestive),
- accident ayant lieu sur les parkings d'entreprises pour accéder ou quitter le poste de travail ou le restaurant d'entreprise,

- spécificité pour les AT sans arrêt : les examens médicaux externes (type radiographie, contrôle ophtalmique) n'entrainant pas de lésions notifiée n'entrent pas dans la comptabilisation des accidents liés à l'activité de travail.

Sont comptabilisés les accidents du travail avec ou sans arrêt liés obligatoirement à l'activité qui nécessitent un soin extérieur au-delà des premiers soins.

Les rechutes liées à un seul et même accident ne sont pas comptabilisées.

L'accident du salarié, sorti des effectifs de la Société dans l'année, est comptabilisé.

À noter :

- pour 2024, cet indicateur concerne les salariés (CDI, CDD, contrats d'alternance et contrats sans heures garanties) présents dans l'année,
- cet indicateur n'est pas mature pour les intérimaires en 2024.

§ 4.3.1.16. Métriques de rémunération (écart de rémunération et rémunération totale) (S1-16)

- Écart de rémunération entre les hommes et les femmes : la rémunération prise en compte est la moyenne des salaires annualisés (salaire de base de décembre + prime d'ancienneté éventuelle x 12 ou 13 selon la politique de rémunération de la société) de l'ensemble des effectifs actifs au 31/12, hors mandataires sociaux, hors contrats d'apprentissage et de professionnalisation. Les départs du 31/12 sont exclus.
  Pour les salariés à temps partiel, il est pris en compte le salaire de base temps plein.

- Écart de rémunération entre la rémunération la plus haute et la médiane : il est calculé sur la base de la rémunération annuelle totale des salariés actifs au 31/12.
  La rémunération la plus haute prend en compte les avantages en espèces, les avantages en nature, et les incitations à long-terme.
  Le salaire médian prend en compte :
  - salaire annualisé + éventuelle prime d'ancienneté,
  - participation / intéressement.

L'état de durabilité comprend la politique de Dassault Aviation en matière d'égalité professionnelle et salariale sur laquelle le Conseil d'administration est appelé à délibérer conformément à l'article L. 225-37-1 du code de commerce.

§4.4. Gouvernance (ESRS G1)

§4.4.6. Pratiques en matières de paiement (G1-6)

Les délais de paiement des fournisseurs concernent les sociétés françaises de Dassault Aviation et sont calculés sur l'année entière.

Docusign Envelope ID: 9D7E1D78-D4CE-4FF2-ABBA-E95117340284

DASSAULT AVIATION

Rapport de certification des informations en matière de durabilité et de contrôle des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852

(Exercice clos le 31 décembre 2024)

Docusign Envelope ID: 9D7E1D78-D4CE-4FF2-ABBA-E95117340284

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

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

Rapport de certification des informations en matière de durabilité et de contrôle des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852

(Exercice clos le 31 décembre 2024)

A l'assemblée générale
DASSAULT AVIATION
9 Rpt Champs Elysees M Dassault
75008 PARIS

Le présent rapport est émis en notre qualité de commissaires aux comptes de DASSAULT AVIATION. Il porte sur les informations en matière de durabilité et les informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852, relatives à l'exercice clos le 31 décembre 2024 et incluses dans la section 4 « Etat de durabilité » du rapport sur la gestion du groupe.

En application de l'article L.233-28-4 du code de commerce, DASSAULT AVIATION est tenue d'inclure les informations précitées au sein d'une section distincte du rapport sur la gestion du groupe. Ces informations ont été établies dans un contexte de première application des articles précités caractérisé par des incertitudes sur l'interprétation des textes, le recours à des estimations significatives, l'absence de pratiques et de cadre établis notamment pour l'analyse de double matérialité ainsi que par un dispositif de contrôle interne évolutif. Elles permettent de comprendre les impacts de l'activité du groupe sur les enjeux de durabilité, ainsi que la manière dont ces enjeux influent sur l'évolution des affaires du groupe, de ses résultats et de sa situation. Les enjeux de durabilité comprennent les enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernement d'entreprise.

En application du II de l'article L.821-54 du code précité, notre mission consiste à mettre en œuvre les travaux nécessaires à l'émission d'un avis, exprimant une assurance limitée, portant sur :

- la conformité aux normes d'information en matière de durabilité adoptées en vertu de l'article 29 ter de la directive (UE) 2013/34 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 (ci-après ESRS pour *European Sustainability Reporting Standards*) du processus mis en œuvre par DASSAULT AVIATION pour déterminer les informations publiées, et le respect de l'obligation de consultation du comité social et économique central prévue au sixième alinéa de l'article L.2312-17 du code du travail ;

- la conformité des informations en matière de durabilité incluses dans la section 4 du rapport sur la gestion du groupe avec les exigences de l'article L.233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS ; et

- le respect des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852.

Docusign Envelope ID: 9D7E1D78-D4CE-4FF2-ABBA-E95117340284

L'exercice de cette mission est réalisé en conformité avec les règles déontologiques, y compris d'indépendance, et les règles de qualité prescrites par le code de commerce.

Il est également régi par les lignes directrices de la Haute Autorité de l'Audit *« Mission de certification des informations en matière de durabilité et de contrôle des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 »*.

Dans les trois parties distinctes du rapport qui suivent, nous présentons, pour chacun des axes de notre mission, la nature des vérifications que nous avons opérées, les conclusions que nous en avons tirées, et, à l'appui de ces conclusions, les éléments qui ont fait l'objet, de notre part, d'une attention particulière et les diligences que nous avons mises en œuvre au titre de ces éléments. Nous attirons votre attention sur le fait que nous n'exprimons pas de conclusion sur ces éléments pris isolément et qu'il convient de considérer que les diligences explicitées s'inscrivent dans le contexte global de la formation des conclusions émises sur chacun des trois axes de notre mission.

Enfin, lorsqu'il nous semble nécessaire d'attirer votre attention sur une ou plusieurs informations en matière de durabilité fournies par DASSAULT AVIATION dans le rapport sur la gestion du groupe, nous formulons un paragraphe d'observations.

Limites de notre mission

Notre mission ayant pour objectif d'exprimer une assurance limitée, la nature (choix des techniques de contrôle) des travaux, leur étendue (amplitude), et leur durée, sont moindres que ceux nécessaires à l'obtention d'une assurance raisonnable.

En outre, cette mission ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de DASSAULT AVIATION, notamment à porter une appréciation, qui dépasserait la conformité aux prescriptions d'information des ESRS sur la pertinence des choix opérés par DASSAULT AVIATION en termes de plans d'action, de cibles, de politiques, d'analyses de scénarios et de plans de transition.

Elle permet cependant d'exprimer des conclusions concernant le processus de détermination des informations en matière de durabilité publiées, les informations elles-mêmes, et les informations publiées en application de l'article 8 du règlement (UE) 2020/852, quant à l'absence d'identification ou, au contraire, l'identification, d'erreurs, omissions ou incohérences d'une importance telle qu'elles seraient susceptibles d'influencer les décisions que pourraient prendre les lecteurs des informations objet de nos vérifications.

Notre mission ne porte pas sur les éventuelles données comparatives.

Conformité aux ESRS du processus mis en œuvre par DASSAULT AVIATION pour déterminer les informations publiées, et respect de l'obligation de consultation du comité social et économique central prévue au sixième alinéa de l'article L.2312-17 du code du travail

Nature des vérifications opérées

Nos travaux ont consisté à vérifier que :

- le processus défini et mis en œuvre par DASSAULT AVIATION lui a permis, conformément aux ESRS, d'identifier et d'évaluer ses impacts, risques et opportunités liés aux enjeux de durabilité, et d'identifier ceux de ces impacts, risques et opportunités matériels qui ont conduit à la publication des informations en matière de durabilité dans la section 4 du rapport sur la gestion du groupe, et
- les informations fournies sur ce processus sont également conformes aux ESRS.

Docusign Envelope ID: 9D7E1D78-D4CE-4FF2-ABBA-E95117340284

En outre, nous avons contrôlé le respect de l'obligation de consultation du comité social et économique central.

Conclusion des vérifications opérées

Sur la base des vérifications que nous avons opérées, nous n'avons pas relevé d'erreurs, omissions ou incohérences importantes concernant la conformité du processus mis en œuvre par DASSAULT AVIATION avec les ESRS.

Concernant la consultation du comité social et économique central prévue au sixième alinéa de l'article L.2312-17 du code du travail, nous vous informons qu'à la date du présent rapport, celle-ci n'a pas encore eu lieu.

Observation

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les informations figurant dans les paragraphes « 4.1.1. Base générale d'établissement des déclarations relatives à la durabilité (BP-1) » et « 4.1.12. Exigences de publication au titre des ESRS couvertes par l'état de la durabilité de l'entreprise (IRO-2) » du rapport sur la gestion du groupe décrivant l'impossibilité rencontrée par DASSAULT AVIATION d'évaluer, dans sa *supply chain,* l'importance des impacts, risques et opportunités liés aux thématiques relatives aux Travailleurs de la chaîne de valeur (ESRS S2) au-delà de ses fournisseurs de rang 1.

Eléments qui ont fait l'objet d'une attention particulière

Nous vous présentons ci-après les éléments ayant fait l'objet d'une attention particulière de notre part concernant la conformité aux ESRS du processus mis en œuvre par DASSAULT AVIATION pour déterminer les informations publiées.

▪ Concernant l'identification des parties prenantes

Les informations relatives à l'identification des parties prenantes sont mentionnées dans le paragraphe « 4.1.9. Intérêts et points de vue des parties intéressées (SBM-2) » du rapport sur la gestion du groupe.

Nous avons pris connaissance de l'analyse réalisée par DASSAULT AVIATION pour identifier :

- les parties prenantes, qui peuvent affecter les entités du périmètre des informations ou peuvent être affectées par elles, par leurs activités et relations d'affaires directes ou indirectes dans la chaîne de valeur ;
- les principaux utilisateurs des états de durabilité (y compris les principaux utilisateurs des états financiers).

Nous nous sommes entretenus avec la direction RSE du Groupe et les personnes que nous avons jugées appropriées et avons inspecté la documentation disponible.

Nos diligences ont notamment consisté à :

- apprécier la cohérence des principales parties prenantes identifiées par DASSAULT AVIATION avec la nature de ses activités et son implantation géographique, en tenant compte de ses relations d'affaires et de sa chaîne de valeur ;
- exercer notre esprit critique pour apprécier le caractère représentatif des parties prenantes identifiées par DASSAULT AVIATION ;
- apprécier le caractère approprié de la description donnée dans les paragraphes « 4.1.9. Intérêts et points de vue des parties intéressées (SBM-2) » et « 4.1.11. Description des procédures d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités importants

Docusign Envelope ID: 9D7E1D78-D4CE-4FF2-ABBA-E95117340284

(IRO-1) » du rapport sur la gestion du groupe, notamment en ce qui concerne les modalités de collecte des intérêts et des points de vue des parties prenantes mises en place par DASSAULT AVIATION.

▪ Concernant l'identification des impacts, risques et opportunités (« IRO »)

Les informations relatives à l'identification des impacts, risques et opportunités sont mentionnées dans le paragraphe « 4.1.11. Description des procédures d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités importants (IRO-1) » du rapport sur la gestion du groupe.

Nous avons pris connaissance du processus mis en œuvre par DASSAULT AVIATION concernant l'identification des impacts (négatifs ou positifs), risques et opportunités (« IRO »), réels ou potentiels, en lien avec les enjeux de durabilité mentionnés dans le paragraphe AR 16 des « Exigences d'application » de la norme ESRS 1 ainsi que ceux qui sont spécifiques à DASSAULT AVIATION, tels que présentés dans le paragraphe précité, et dans les paragraphes « 4.1.8. Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur (SBM-1) » et « 4.4.7. Déclaration spécifique à l'entité concernant la cybersécurité » du rapport sur la gestion du groupe.

En particulier, nous avons apprécié la démarche mise en place par DASSAULT AVIATION pour déterminer ses impacts et ses dépendances, qui peuvent être source de risques ou d'opportunités.

Nous avons également apprécié l'exhaustivité des activités comprises dans le périmètre retenu pour l'identification des IRO notamment en tenant compte des activités des filiales non consolidées.

Nous avons pris connaissance de la cartographie réalisée par DASSAULT AVIATION des IRO identifiés, incluant notamment la description de leur répartition dans les activités propres et la chaîne de valeur, ainsi que de leur horizon temporel (court, moyen ou long terme), et apprécié la cohérence de cette cartographie avec notre connaissance de DASSAULT AVIATION.

▪ Concernant l'évaluation de la matérialité d'impact et de la matérialité financière

Les informations relatives à l'évaluation de la matérialité d'impact et de la matérialité financière sont mentionnées dans le paragraphe « 4.1.11. Description des procédures d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités importants (IRO-1) » du rapport sur la gestion du groupe.

Nous avons pris connaissance par entretien avec la direction RSE du Groupe et inspection de la documentation disponible, du processus d'évaluation de la matérialité d'impact et de la matérialité financière mis en œuvre par DASSAULT AVIATION, et apprécié sa conformité au regard des critères définis par ESRS 1.Nous avons notamment apprécié la façon dont DASSAULT AVIATION a établi et appliqué les critères de matérialité de l'information définis par la norme ESRS 1, y compris relatifs à la fixation de seuils, pour déterminer les informations matérielles publiées :

- au titre des indicateurs relatifs aux IRO matériels identifiés conformément aux normes ESRS thématiques concernées ;
- au titre des informations spécifiques à l'entité.

Conformité des informations en matière de durabilité incluses dans la section 4 du rapport sur la gestion du groupe avec les exigences de l'article L.233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS

<u>Nature des vérifications opérées</u>

Nos travaux ont consisté à vérifier que, conformément aux prescriptions légales et règlementaires, y compris aux ESRS :

Docusign Envelope ID: 9D7E1D78-D4CE-4FF2-ABBA-E95117340284

- les renseignements fournis permettent de comprendre les modalités de préparation et de gouvernance des informations en matière de durabilité incluses dans la section 4 du rapport sur la gestion du groupe, y compris les modalités de détermination des informations relatives à la chaîne de valeur et les exemptions de divulgation retenues ;

- la présentation de ces informations en garantit la lisibilité et la compréhensibilité ;

- le périmètre retenu par DASSAULT AVIATION relativement à ces informations est approprié ; et

- sur la base d'une sélection, fondée sur notre analyse des risques de non-conformité des informations fournies et des attentes de leurs utilisateurs, que ces informations ne présentent pas d'erreurs, omissions, incohérences importantes, c'est-à-dire susceptibles d'influencer le jugement ou les décisions des utilisateurs de ces informations.

Conclusion des vérifications opérées

Sur la base des vérifications que nous avons opérées et sous la réserve décrite ci-après, nous n'avons pas relevé d'erreurs, omissions, incohérences importantes concernant la conformité des informations en matière de durabilité incluses dans la section 4 du rapport sur la gestion du groupe, avec les exigences de l'article L.233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS.

Réserve

Comme indiqué dans le paragraphe « 4.2.2.7 Émissions brutes de GES de périmètres 1, 2, 3 et émissions totales de GES (E1-6) » du rapport sur la gestion du groupe, DASSAULT AVIATION a décidé de ne pas publier les informations relatives aux émissions de gaz à effet de serre du périmètre 3. Cette absence d'information n'est pas conforme aux exigences de publication de la norme ESRS E1 et en particulier E1-6.

Observation

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les informations figurant dans le tableau présenté au paragraphe « 4.1.1. Base générale d'établissement des déclarations relatives à la durabilité (BP-1) » du rapport sur la gestion du groupe listant les informations requises par les normes ESRS qui, notamment en raison d'une maturité insuffisante des processus ou outils de reporting du groupe dans un contexte de première année d'application, ne sont pas disponibles (en lien notamment avec les indicateurs en matière de pollution) ou uniquement sur un périmètre partiel et qui sont recensées au sein de ce même paragraphe.

Eléments qui ont fait l'objet d'une attention particulière

Nous vous présentons ci-après les éléments ayant fait l'objet d'une attention particulière de notre part concernant la conformité des informations en matière de durabilité incluses dans la section 4 du rapport sur la gestion du groupe avec les exigences de l'article L.233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS.

▪ Informations fournies en application des normes environnementales (ESRS E1 à E5)

Les informations publiées au titre du changement climatique et notamment les émissions de gaz à effet de serre sont mentionnées dans le paragraphe « 4.2.2. Changement climatique (ESRS E1) » du rapport sur la gestion du groupe.

Docusign Envelope ID: 9D7E1D78-D4CE-4FF2-ABBA-E95117340284

Nos diligences ont notamment consisté à :

- sur la base des entretiens menés avec la direction RSE du Groupe et les personnes concernées, en particulier, le coordinateur Environnement Groupe, nous avons apprécié si la description des politiques, actions et cibles mises en place par DASSAULT AVIATION couvre les domaines suivants : atténuation du changement climatique et adaptation au changement climatique ;
- apprécier le caractère approprié de l'information présentée dans le paragraphe « 4.2.2. Changement climatique (ESRS E1) » de la section environnementale des informations en matière de durabilité incluses dans le rapport sur la gestion du groupe et sa cohérence d'ensemble avec notre connaissance de DASSAULT AVIATION.

▪ Informations fournies en application des normes sociales (ESRS S1 à S4)

Les informations publiées au titre du personnel de l'entreprise sont mentionnées dans le paragraphe « 4.3.1. Effectifs de l'entreprise (ESRS S1) » du rapport sur la gestion du groupe.

En ce qui concerne les vérifications au titre des indicateurs présentant les caractéristiques des salariés du groupe, ainsi qu'au titre des indicateurs de diversité, de salaire décent, d'écarts de rémunération, d'emploi de personnes handicapées, et de santé et sécurité, nos diligences ont notamment consisté à :

- sur la base des entretiens menés avec la direction RSE du Groupe et les personnes concernées, en particulier, la direction des Ressources Humaines, prendre connaissance du processus de collecte et de compilation des informations publiées et des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par DASSAULT AVIATION visant à la conformité des informations publiées, étant précisé que nous n'avons pas testé la conception et l'efficacité opérationnelle de ces contrôles ;
- évaluer le processus de collecte et de compilation des données sociales afin d'apprécier l'exhaustivité et l'exactitude des informations collectées et mettre en œuvre des procédures consistant à vérifier la correcte consolidation de ces données ;
- vérifier l'exactitude arithmétique des calculs servant à établir les informations publiées ;
- rapprocher, sur la base de sondages, les données sous-jacentes avec les pièces justificatives ;
- apprécier le caractère approprié de l'information présentée dans le paragraphe « 4.3.1. Effectifs de l'entreprise (ESRS S1) » des informations en matière de durabilité et sa cohérence d'ensemble avec notre connaissance de DASSAULT AVIATION.

Respect des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852

Nature des vérifications opérées

Nos travaux ont consisté à vérifier le processus mis en œuvre par DASSAULT AVIATION pour déterminer le caractère éligible et aligné des activités des entités comprises dans la consolidation.

Ils ont également consisté à vérifier les informations publiées en application de l'article 8 du règlement (UE) 2020/852, ce qui implique la vérification :

- de la conformité aux règles de présentation de ces informations qui en garantissent la lisibilité et la compréhensibilité ;

Docusign Envelope ID: 9D7E1D78-D4CE-4FF2-ABBA-E95117340284

- sur la base d'une sélection, de l'absence d'erreurs, omissions, incohérences importantes dans les informations fournies, c'est-à-dire susceptibles d'influencer le jugement ou les décisions des utilisateurs de ces informations.

Conclusion des vérifications opérées

Sur la base des vérifications que nous avons opérées, nous n'avons pas relevé d'erreurs, omissions, incohérences importantes concernant le respect des exigences de l'article 8 du règlement (UE) 2020/852.

Eléments qui ont fait l'objet d'une attention particulière

Nous avons déterminé qu'il n'y avait pas de tels éléments à communiquer dans notre rapport.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris La Défense, le 14 mars 2025

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit	Forvis Mazars SA
Edouard Demarcq	Erwan Candau
DocuSigned by: 34E29D00AF8B423...	Signé par : ERWAN CANDAU B90E0E5AB268410...

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

DASSAULT AVIATION

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

(Exercice clos le 31 décembre 2024)

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

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

FORVIS 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 2024)

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

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par vos assemblées générales, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de la société DASSAULT AVIATION relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2024, 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 2024 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.

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L.821-53 et R.821-180 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***

Comptabilisation du chiffre d'affaires et du résultat à reconnaître des contrats Défense
 	
(Notes 1.7.12, 1.7.16, 12.2, 14 et 15 de l'annexe aux comptes consolidés)
 	
Une part significative du chiffre d'affaires consolidé de Dassault Aviation est réalisée au travers de contrats Défense pour lesquels le chiffre d'affaires et le résultat sont comptabilisés suivant les principes édictés dans la note 1.7.16 « Chiffre d'affaires et Résultats » de l'annexe aux comptes consolidés.
 	
L'analyse des contrats Défense, qui représentent au 31 décembre 2024 un montant de 3 964,7 millions d'euros, soit environ 64% de l'activité du Groupe, nécessite une part importante de jugement afin d'identifier les obligations de prestations prévues au contrat, l'allocation du prix de transaction à chacune des obligations de prestations, l'existence ou non d'une composante de financement et d'une composante variable de prix et la détermination du rythme de comptabilisation du chiffre d'affaires (à l'avancement ou à l'achèvement).
 	
Par ailleurs, le résultat à terminaison sur les contrats Défense, ainsi que les éventuelles provisions pour perte à terminaison et provisions pour risques et charges à la date de clôture
	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 la Direction Financière 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 :*
	  – *d'apprécier la pertinence des analyses menées par le Groupe pour déterminer les modalités de reconnaissance du chiffre d'affaires, notamment sur l'identification des obligations de performance, l'évaluation de l'aspect significatif ou non de la composante de financement, de l'allocation du prix de transaction entre les obligations de performance et le rythme de comptabilisation du chiffre d'affaires,*
	  – *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*

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

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 chiffre d'affaires et du résultat à reconnaitre des contrats Défense est considérée 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 chiffre d'affaires et du résultat à terminaison des contrats, et par conséquent, du caractère potentiellement significatif de leur incidence sur le résultat et les capitaux propres consolidés.

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 ;*
- *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.*

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 1.7.12 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,*	*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,*

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

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 865,5 millions d'euros au 31 décembre 2024.

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.*

- *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.

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

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 FORVIS MAZARS (anciennement MAZARS) et du 12 mai 2020 pour le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit.

Au 31 décembre 2024, le cabinet FORVIS MAZARS était dans la trente-cinquième année de sa mission sans interruption et le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit dans la cinquième année.

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

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

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

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

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

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

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.821-55 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 ;

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

- 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.821-27 à L.821-34 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 14 mars 2025

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit	FORVIS MAZARS
DocuSigned by: 34E29D00AF8B423...	Signé par : ERWAN CANDAU B90E0E5AB268410...
Edouard Demarcq	Erwan Candau

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

Comptes consolidés au 31 décembre 2024

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

Actif

(en milliers d'euros)	Notes	**31.12.2024**	**31.12.2023**
Écarts d'acquisition	3	65 957	65 957
Immobilisations incorporelles	4	100 323	88 864
Immobilisations corporelles	4	1 609 187	1 414 931
Titres mis en équivalence	5	2 909 611	2 680 668
Autres actifs financiers non courants	6	168 059	155 999
Impôts différés actifs	20	385 274	344 295
Actifs non courants		**5 238 411**	**4 750 714**
Stocks et en-cours	7	6 723 898	5 258 273
Actifs sur contrats	14	82 216	36 982
Créances clients et autres créances	8	1 941 277	1 444 638
Avances et acomptes versés sur commandes	14	6 641 613	4 566 732
Instruments financiers dérivés	23	1 987	58 694
Autres actifs financiers courants	9	6 873 977	5 913 980
Trésorerie et équivalents de trésorerie	9	1 611 440	1 457 580
Actifs courants		**23 876 408**	**18 736 879**
Total actif		**29 114 819**	**23 487 593**

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

Passif

(en milliers d'euros)	Notes	**31.12.2024**	**31.12.2023**
Capital	10	62 876	64 642
Réserves et résultats consolidés		6 201 312	5 978 690
Écarts de conversion		123 357	-6 212
Actions propres	10	-55 554	-295 451
Total attribuable aux propriétaires de la société mère		**6 331 991**	**5 741 669**
Participations ne donnant pas le contrôle		0	0
Capitaux propres		**6 331 991**	**5 741 669**
Emprunts et dettes financières à plus d'un an	11	182 191	207 811
Impôts différés passifs	20	1 811	2 427
Passifs non courants		**184 002**	**210 238**
Passifs sur contrats	14	18 836 124	14 206 265
Dettes fournisseurs et autres dettes	13	1 516 271	1 233 754
Dettes fiscales et sociales	13	484 617	392 415
Emprunts et dettes financières à moins d'un an	11	55 567	54 626
Provisions pour risques et charges	12	1 604 701	1 619 186
Instruments financiers dérivés	23	101 546	29 440
Passifs courants		**22 598 826**	**17 535 686**
Total passif		**29 114 819**	**23 487 593**

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

Compte de résultat

(en milliers d'euros)	Notes	**2024**	**2023**
Chiffre d'affaires	15	**6 239 708**	**4 804 891**
Autres produits de l'activité	16	197 629	193 660
Variation des stocks de produits en-cours		968 385	985 615
Achats consommés		-4 869 432	-4 014 203
Charges de personnel (1)		-1 646 881	-1 468 607
Impôts et taxes		-66 796	-62 783
Dotations aux amortissements	4	-186 081	-174 449
Dotations / reprises nettes aux provisions	12	-89 838	94 689
Autres produits et charges d'exploitation	17	-19 539	-9 336
Résultat opérationnel		**527 155**	**349 477**
Coût de l'endettement financier net		38 505	41 595
Autres produits et charges financiers		161 376	170 050
Résultat financier	19	**199 881**	**211 645**
Quote-part dans les résultats nets des sociétés mises en équivalence	5	382 917	266 540
Impôts sur les résultats	20	-186 129	-134 264
Résultat net		**923 824**	**693 398**
Part attribuable aux propriétaires de la société mère		*923 824*	*693 398*
Part attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle		*0*	*0*
Résultat par action (en euros)	21	**11,78**	**8,57**
Résultat par action dilué (en euros)	21	**11,77**	**8,57**

(1) les charges de personnel comprennent l'intéressement et la participation (-203 950 milliers d'euros en 2024 et -141 809 milliers d'euros en 2023).

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

État des produits et charges comptabilisés

(en milliers d'euros)	Notes	**2024**	**2023**
Résultat net		**923 824**	**693 398**
Instruments financiers dérivés (1)	23	-123 140	99 636
Impôts associés	20	31 801	-25 731
Variation des écarts de conversion		58 640	-34 950
Sociétés mises en équivalence, nets	5	49 241	-11 938
Éléments recyclables ultérieurement en résultat		**16 542**	**27 017**
Autres actifs financiers non courants	6	4 757	-8 984
Écarts actuariels sur engagements de retraites	12	88 124	-22 337
Impôts associés	20	-22 135	5 559
Sociétés mises en équivalence, nets	5	6 107	-65 043
Éléments non recyclables en résultat		**76 853**	**-90 805**
Produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres		**93 395**	**-63 788**
Produits et charges comptabilisés		**1 017 219**	**629 610**
Part attribuable aux propriétaires de la société mère		*1 017 219*	*629 610*
Part attribuable aux 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.

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

Tableau de variation des capitaux propres

(en milliers d'euros)	Capital	Réserves et résultats consolidés		Écarts de conver-sion	Actions propres	Total attribua-ble aux propriétaires de la société mère	Participa-tions ne donnant pas le contrôle	Capitaux propres totaux
		Primes, résultats conso-lidés et autres réserves	Instru-ments financiers dérivés					
Au 31.12.2022	**66 790**	**6 037 982**	**-81 590**	**63 243**	**-80 855**	**6 005 570**	**0**	**6 005 570**
Résultat net de l'exercice		*693 398*				*693 398*		*693 398*
Produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres		*-90 805*	*96 472*	*-69 455*		*-63 788*		*-63 788*
Produits et charges comptabilisés		602 593	96 472	-69 455		629 610		629 610
Dividendes versés		-245 585				-245 585		-245 585
Paiement en actions (1)		5 524				5 524		5 524
Mouvements sur actions propres (1)	-2 148	-443 568			-214 596	-660 312		-660 312
Autres variations (2)		6 862				6 862		6 862
Au 31.12.2023	**64 642**	**5 963 808**	**14 882**	**-6 212**	**-295 451**	**5 741 669**	**0**	**5 741 669**
Résultat net de l'exercice		*923 824*				*923 824*		*923 824*
Produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres		*76 853*	*-113 027*	*129 569*		*93 395*		*93 395*
Produits et charges comptabilisés		1 000 677	-113 027	129 569		1 017 219		1 017 219
Dividendes versés		-264 729				-264 729		-264 729
Paiement en actions (1)		5 859				5 859		5 859
Mouvements sur actions propres (1)	-1 766	-393 056			239 897	-154 925		-154 925
Autres variations (2)		-13 102				-13 102		-13 102
Au 31.12.2024	**62 876**	**6 299 457**	**-98 145**	**123 357**	**-55 554**	**6 331 991**	**0**	**6 331 991**

(1) cf. note 10.
(2) les autres variations comprennent notamment les impacts associés aux variations du pourcentage d'intégration de Thales résultant des programmes de rachat d'actions de Thales ainsi que l'impact des variations de périmètre.

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

Tableau des flux de trésorerie

(en milliers d'euros)	Notes	2024	2023
I - Flux de trésorerie des opérations d'exploitation			
Résultat net		**923 824**	**693 398**
Annulation des résultats des sociétés mises en équivalence, nets des dividendes reçus	5	-186 544	-98 777
Annulation des résultats sur cessions d'actifs immobilisés	17	10 097	-2 804
Variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés	23	5 673	-17 551
Variation de la juste valeur des autres actifs financiers courants et non courants	6, 9	-36 703	-28 072
Charge d'impôt (y compris impôts différés)	20	186 129	134 264
Dotations et reprises aux amortissements et aux provisions (à l'exclusion de celles liées au besoin en fonds de roulement)	4, 12	234 094	62 446
Autres éléments	10	5 859	5 524
Capacité d'autofinancement avant impôts		**1 142 429**	**748 428**
Impôts versés	20	**-207 063**	**-101 619**
Variation des stocks et en-cours (valeur nette)	7	-1 428 594	-1 353 570
Variation des actifs sur contrats	14	-45 118	-32 987
Variation des créances clients et autres créances (valeur nette)	8	-485 131	308 263
Variation des avances et acomptes versés	14	-2 074 920	-1 628 196
Variation des passifs sur contrats	14	4 601 299	1 464 441
Variation des dettes fournisseurs et autres dettes	13	288 767	-123 806
Variation des dettes fiscales et sociales	13	89 400	46 441
Augmentation (-) ou diminution (+) du besoin en fonds de roulement		**945 703**	**-1 319 414**
Total I		**1 881 069**	**-672 605**
II - Flux de trésorerie des opérations d'investissement			
Variation en coût d'acquisition des autres actifs financiers courants	9	-919 936	-252 818
Acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles	4	-345 885	-345 558
Acquisitions des autres actifs financiers non courants	6	-9 700	-12 483
Cessions ou réduction d'actifs immobilisés		10 682	34 626
Prise de participation complémentaire dans Thales	5	0	-301 596
Total II		**-1 264 839**	**-877 829**
III - Flux de trésorerie des opérations de financement			
Achat des actions propres	10	-154 925	-660 312
Augmentation des dettes financières	11	2 608	2 561
Remboursement des dettes financières	11	-62 605	-61 170
Dividendes versés au cours de l'exercice	10	-264 729	-245 585
Total III		**-479 651**	**-964 506**
IV - Impact des variations de change		17 281	-8 007
Variation de la trésorerie nette (I+II+III+IV)		**153 860**	**-2 522 947**
Trésorerie nette à l'ouverture	9	1 457 580	3 980 527
Trésorerie nette à la clôture	9	1 611 440	1 457 580

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

Notes aux comptes consolidés

Généralités

1 Principes comptables

2 Périmètre de consolidation

2.1. Périmètre au 31 décembre 2024
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

5.1. Part de Dassault Aviation dans la situation nette et le résultat des sociétés mises en équivalence
5.2. Évolution des titres mis en équivalence
5.3. Informations financières résumées relatives à Thales
5.4. Indice de perte de valeur

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. Distribution de dividendes
10.4. Paiement en actions

11 Emprunts et dettes financières

12 Provisions pour risques et charges

12.1. Provisions pour risques et charge et dépréciations
12.2. Détail des provisions pour risques et charges
12.3. Provisions pour coûts des départs à la retraites

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 Synthèse des actifs et passifs financiers

22.1. Actifs financiers
22.2. Passifs financiers

23 Gestion des risques financiers

23.1. Gestion des risques de liquidité et de trésorerie
23.2. Gestion des risques de crédit et de contrepartie
23.3. Gestion des risques de marché

24 Engagements hors bilan

25 Actifs et passifs éventuels

26 Transactions avec parties liées

26.1. Détail des transactions
26.2. Rémunération des dirigeants et avantages assimilés

27 Effectif moyen

28 Honoraires des commissaires aux comptes

29 Évènements postérieurs à la clôture

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

Note 1 - Principes comptables

Le 4 mars 2025, le conseil d'administration a arrêté et autorisé la publication des états financiers consolidés de Dassault Aviation au 31 décembre 2024. Ces états financiers consolidés seront soumis à l'approbation de l'assemblée générale du 16 mai 2025.

1.1. Base de préparation des états financiers consolidés 2024

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.

Depuis le 1er janvier 2024, sont appliqués les normes, amendements et interprétations suivants :
- les amendements à IAS 1 « Présentation des états financiers », sur le classement des passifs en tant que passifs courants ou non courants et des dettes non courantes avec convenants,
- les amendements à IAS 7 et IFRS 7 sur les accords de financement de fournisseurs,
- les amendements à IFRS 16 « Contrat de location » sur les dettes de location dans une transaction de cession-bail.

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

1.2. Nouveaux textes d'application obligatoire après le 31 décembre 2024

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

Les principaux textes adoptés par l'Union Européenne dont l'application est obligatoire après le 1er janvier 2025 sont les suivants :
- les amendements à IAS 21 « Transactions en monnaies étrangères », sur l'absence de convertibilité.

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

1.3. Choix comptables clés et estimations de la Direction

L'établissement des états financiers 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 estimations utilisées pour élaborer les états financiers intègrent dans la limite des informations disponibles les risques induits par le changement climatique qu'ils soient physiques, réglementaires, ou liés aux attentes des clients et aux engagements sectoriels. Leur impact sur la trésorerie a été intégré dans les plans d'affaires des unités génératrices de trésorerie concernées.

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

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

1.4. Présentation des comptes consolidés

Le bilan consolidé est présenté sous la forme courant/non courant. Dassault Aviation 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. Aucun élément ne répond à ces critères en 2024 et en 2023.

1.5. Information sectorielle

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

1.6. Principes et méthodes de consolidation

1.6.1. Périmètre et méthodes de consolidation

Périmètre de consolidation

Les états financiers des sociétés d'importance significative que Dassault Aviation contrôle directement ou indirectement, sont intégrés globalement. Les sociétés d'importance significative que Dassault Aviation contrôle conjointement (co-entreprises) ou dans lesquelles Dassault Aviation exerce une influence notable (entreprises associées) sont mises en équivalence.

Les sociétés consolidées sont listées en note 2.

Seuils de consolidation

Pour l'application du facteur d'importance relative, une société, contrôlée ou dans laquelle Dassault Aviation 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 de Dassault Aviation,
- chiffre d'affaires supérieur à 2% de celui de Dassault Aviation,
- montant des capitaux propres supérieur à 3% de ceux de Dassault Aviation.

Des entités peuvent être consolidées sur décision de gestion quand bien même elles ne remplissent pas les critères définis précédemment. Au 31 décembre 2024, l'ensemble des sociétés non consolidées ne dépasse pas collectivement les seuils décrits ci-dessus.

Opérations internes

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.

Date d'arrêté

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

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

1.6.2. 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.

1.7. Principes d'évaluation

1.7.1. 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, Dassault Aviation 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. 1.7.3. Perte de valeur et valeur recouvrable).

Les coûts directs liés aux regroupements (honoraires d'évaluateurs, de conseils…) sont enregistrés en résultat opérationnel dès qu'ils sont encourus.

1.7.2. 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. Dassault Aviation 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.

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

Dans le cadre de l'application de la norme IAS 38 « Immobilisations incorporelles » sur les coûts de développement, Dassault Aviation 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 Dassault Aviation :

- 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.

Durée 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 locations

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

1.7.3. Perte de valeur et valeur recouvrable des actifs corporels, incorporels et 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 Dassault Aviation.

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.

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

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 2024, le taux d'actualisation après impôts est de 9,2% (9,8% au 31 décembre 2023). La valeur d'utilité est déterminée à partir de flux après impôts projetés résultant d'hypothèses économiques et de conditions d'exploitation prévisionnelles retenues par la Direction et tient compte d'une valeur terminale.

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.

1.7.4. 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 1.7.3., 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.

1.7.5. Autres actifs financiers non courants

Titres non cotés

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 (calculée sur la base des états financiers les plus récents disponibles au moment de l'arrêté des comptes), augmentée des plus-values latentes significatives le cas échéant, ou selon la méthode des flux de trésorerie futurs actualisés (cf. note 1.7.3). Ces éléments sont classés en niveau 3 (selon IFRS 13).

Les variations de juste valeur et les plus ou moins-values de cession de ces titres sont 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 les participations de Dassault Aviation dans des fonds d'investissement, dont le fonds d'investissement aéronautique, valorisées à la juste valeur via le résultat.

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

1.7.6. 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 et ne comprennent pas de coûts anormaux 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.

1.7.7. 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.

1.7.8. Créances

Une créance est un droit inconditionnel à paiement de la part du client. 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.

1.7.9. Autres actifs financiers courants

Les autres actifs financiers courants correspondent essentiellement à des dépôts à terme à plus de 3 mois et d'autres placements de trésorerie sous forme de valeurs mobilières de placement.

Les dépôts à terme et les titres de créances sont comptabilisés au coût amorti, Dassault Aviation n'ayant pas l'intention de convertir ces placements en trésorerie à court terme pour ses besoins opérationnels. Les autres placements sont évalués à la juste valeur par le résultat.

Les résultats financiers associés sont présentés en produits des autres actifs financiers au sein du résultat financier.

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

1.7.10. 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. Les équivalents de trésorerie correspondent essentiellement à des dépôts à terme d'une durée de moins de trois mois et à des placements de trésorerie sous forme de valeurs mobilières de placement.

Les dépôts à terme sont comptabilisés au coût amorti et les placements de trésorerie sous forme de valeurs mobilières de placement sont évalués à la juste valeur par le compte de résultat.

Les résultats financiers associés sont présentés en produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie au sein du résultat financier.

1.7.11. 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.

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.

1.7.12. 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.

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

Coût des départs à la retraite

Les engagements envers le personnel en matière de coût des départs à la retraite sont évalués selon la méthode des unités de crédit projetées. Ils sont estimés pour l'ensemble du personnel sur la base des droits courus (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) 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.

Dassault Aviation 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 ou l'actif 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.

1.7.13. 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 Dassault Aviation 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.

1.7.14. 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.

1.7.15. Instruments financiers dérivés

Instruments financiers dérivés souscrits par Dassault Aviation

Dassault Aviation utilise des dérivés pour couvrir son exposition aux risques de variation des cours de change.

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

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).

Dassault Aviation 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 à Dassault Aviation, 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.

1.7.16. 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 Dassault Aviation 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.

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

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 présenté en note 24 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.

Résultat financier

Le résultat financier est principalement constitué :
- des produits financiers liés à la trésorerie, aux équivalents de trésorerie et autres actifs financiers courants et non courants,
- des charges financières liées aux emprunts contractés par Dassault Aviation 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,
- 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.

1.7.17. 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.

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

Note 2 - Périmètre de consolidation

2.1. Périmètre au 31 décembre 2024

Dassault Aviation est un groupe français qui conçoit et fabrique des avions militaires, des avions d'affaires et des systèmes spatiaux. Dassault Aviation 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)
		31.12.2024	31.12.2023	
Dassault Aviation (3)	**France**	**Consolidante**	**Consolidante**	
Dassault Aviation Business Services	**Suisse**	**100**	**100**	**IG**
- Dassault Aviation Business Services Le Bourget	France	100	100	IG
- Dassault Aviation Business Services Clermont Ferrand	France	100	-	IG
- Dassault Aviation Business Services UK	Angleterre	100	100	IG
- Dassault Aviation Business Services Portugal	Portugal	100	100	IG
Dassault Aviation Business Services FBO	**Suisse**	**100**	**100**	**IG**
Dassault Falcon Jet	**États-Unis**	**100**	**100**	**IG**
- Dassault Falcon Jet Wilmington	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**	**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 Handling Services Sdn Bhd	Malaisie	49	49	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**
Thales	**France**	**27**	**26**	**MEQ**

(1) les pourcentages d'intérêts des capitaux propres sont identiques aux pourcentages de contrôle pour toutes les sociétés de Dassault Aviation à l'exception de Thales, dont Dassault Aviation détient 26,59% du capital, 26,67% des droits à intérêts et 29,89% des droits de vote au 31 décembre 2024.
(2) IG : intégration globale, MEQ : mise en équivalence.
(3) identité de la société consolidante : Dassault Aviation, société anonyme au capital de 62 876 448,80 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

Il n'y a pas eu de mouvement matériel en 2024.

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

Note 3 - Écarts d’acquisition

Les écarts d’acquisition au 31 décembre 2024 se décomposent comme suit :

(en milliers d'euros)	**31.12.2024**	**31.12.2023**
Dassault Aviation Business Services	10 052	10 052
Dassault Aviation Business Services FBO	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
Écarts d'acquisition	**65 957**	**65 957**

Les tests effectués au titre de la norme IAS 36 « Dépréciation des actifs immobilisés » (cf. note 1.7.3 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 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).

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

Note 4 - Immobilisations incorporelles et corporelles

4.1. Répartition géographique

(en milliers d'euros)	31.12.2024	31.12.2023
Valeur nette		
France	1 263 146	1 139 436
États-Unis	310 748	231 453
Autres	135 616	132 906
Total	**1 709 510**	**1 503 795**
dont immobilisations incorporelles	100 323	88 864
dont immobilisations corporelles	1 609 187	1 414 931

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 2023	**3 521**	**85 343**	**88 864**
Acquisitions / augmentations	0	32 386	32 386
Cessions / diminutions	0	-18	-18
Dotations aux amortissements	-1 171	-20 296	-21 467
Écarts de conversion	-31	534	503
Autres	0	55	55
Valeur nette au 31 décembre 2024	**2 319**	**98 004**	**100 323**

4.2.2. Détail par nature

(en milliers d'euros)	31.12.2024			31.12.2023
	Brut	Amortisse-ments	**Net**	**Net**
Actifs incorporels acquis	15 135	-12 816	2 319	3 521
Coûts de développement (1)	219 704	-162 442	57 262	43 010
Logiciels, brevets, licences et valeurs similaires	223 386	-206 047	17 339	23 884
Immobilisations en-cours, avances et acomptes	23 403	0	23 403	18 449
Immobilisations incorporelles	**481 628**	**-381 305**	**100 323**	**88 864**

(1) cf. note 1.7.2. des principes comptables.

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

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 2023	**172 531**	**1 242 400**	**1 414 931**
Acquisitions / augmentations	28 267	313 499	341 766
Cessions / diminutions	0	-12 308	-12 308
Dotations aux amortissements	-37 218	-127 396	-164 614
Dépréciations	1 581	7 152	8 733
Écarts de conversion	6 310	14 423	20 733
Autres	0	-54	-54
Valeur nette au 31 décembre 2024	**171 471**	**1 437 716**	**1 609 187**

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

4.3.2. Détail par nature

(en milliers d'euros)	**31.12.2024**				**31.12.2023**
	Brut	Amortisse-ments	Dépré-ciation	**Net**	**Net**
Droits d'utilisation	479 664	-308 193	0	171 471	172 531
Terrains	175 299	-11 169	0	164 130	163 835
Constructions	1 271 384	-558 453	0	712 931	578 351
Installations techniques	866 012	-638 974	0	227 038	192 045
Autres immobilisations corporelles	197 745	-148 370	-1 621	47 754	39 145
Immobilisations en-cours, avances et acomptes	285 863	0	0	285 863	269 024
Immobilisations corporelles	**3 275 967**	**-1 665 159**	**-1 621**	**1 609 187**	**1 414 931**

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

Note 5 - Titres mis en équivalence

5.1. Part de Dassault Aviation dans la situation nette et le résultat des sociétés mises en équivalence

Au 31 décembre 2024, Dassault Aviation détient 26,67% des droits à intérêts du groupe Thales, contre 26,49% au 31 décembre 2023. 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	
	31.12.2024	**31.12.2023**	**2024**	**2023**
Thales (1)	2 872 771	2 646 541	374 625	258 762
Autres	36 840	34 127	8 292	7 778
Total	**2 909 611**	**2 680 668**	**382 917**	**266 540**

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

Le résultat de Thales mis en équivalence a été intégré à un taux de 26,67% en 2024 et 25,60% en 2023.

5.2. Évolution des titres mis en équivalence

(en milliers d'euros)	**2024**	**2023**
Au 1er janvier	**2 680 668**	**2 351 141**
Prise de participation complémentaire dans Thales	0	301 596
Quote-part du résultat des sociétés mises en équivalence	382 917	266 540
Élimination des dividendes versés (1)	-196 373	-167 763
Produits et charges comptabilisés directement dans les capitaux propres		
- Actifs financiers à la juste valeur	-4 907	-1 641
- Instruments financiers dérivés (2)	-21 688	22 567
- Écarts actuariels sur engagements de retraite	11 014	-63 402
- Écarts de conversion	70 929	-34 505
Part des sociétés mises en équivalence dans les autres produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres	55 348	-76 981
Autres mouvements (3)	-12 949	6 135
Au 31 décembre	**2 909 611**	**2 680 668**

(1) en 2024, Dassault Aviation a perçu 142 350 milliers d'euros de dividendes de Thales au titre de l'exercice 2023 et 46 538 milliers d'euros d'acompte sur les dividendes au titre de l'exercice 2024. En 2023, Thales avait versé à Dassault Aviation 117 670 milliers d'euros de dividendes au titre de l'exercice 2022 et 43 616 milliers d'euros d'acompte sur les dividendes au titre de l'exercice 2023.
(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) les autres mouvements comprennent notamment les impacts associés aux variations du pourcentage d'intégration de Thales résultant des programmes de rachat d'actions de Thales ainsi que l'impact des variations de périmètre.

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

5.3. Informations financières résumées relatives à Thales

Thales propose des solutions, services et produits à ses clients – entreprises, organisations, États – dans les domaines de la défense, de l'aéronautique, de l'espace et de l'identité et la sécurité numériques (cf. http://www.thalesgroup.com). Le siège social du groupe Thales est situé au 4 rue de la Verrerie – 92190 Meudon – France.

Les états financiers résumés de Thales sont les suivants :

Bilan

(en milliers d'euros)	**31.12.2024**	**31.12.2023**
Actifs non courants	18 694 400	17 128 600
Actifs courants	21 295 400	21 657 100
dont trésorerie et équivalents de trésorerie	*4 767 100*	*3 979 900*
Total Actif	**39 989 800**	**38 785 700**
Capitaux propres attribuables aux propriétaires de la société mère	7 515 200	6 830 000
Participations ne donnant pas le contrôle	42 900	139 000
Passifs non courants	6 775 000	7 592 200
dont passifs financiers non courants	*4 550 900*	*5 720 300*
Passifs courants	25 656 700	24 224 500
dont passifs financiers courants	*3 625 200*	*2 901 100*
Total Passif	**39 989 800**	**38 785 700**

Compte de Résultat

(en milliers d'euros)	**2024**	**2023**
Chiffres d'affaires	20 576 600	18 428 400
Résultat net attribuable aux propriétaires de la société mère	1 419 500	1 023 400
dont dotations aux amortissements	*-1 155 400*	*-1 045 100*
dont intérêts financiers relatifs à la dette brute	*-289 300*	*-159 600*
dont intérêts financiers relatifs à la trésorerie et équivalents de trésorerie	*123 500*	*161 400*
dont impôt sur les bénéfices	*-247 300*	*-252 200*

Résultat global

(en milliers d'euros)	**2024**	**2023**
Autres éléments du résultat global, nets d'impôts, attribuables aux actionnaires de la société mère	202 800	-274 300
Résultat global attribuable aux propriétaires de la société mère	1 622 300	749 100

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

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

(en milliers d'euros)	**31.12.2024**	**31.12.2023**
Capitaux propres part du groupe Thales	7 515 200	6 830 000
Retraitements d'homogénéisation et PPA	-2 614 934	-2 600 100
Capitaux propres part du groupe Thales retraités	**4 900 266**	**4 229 900**
Quote-part dans l'actif net du groupe Thales	1 306 901	1 120 501
Écart d'acquisition (1)	1 565 870	1 526 040
Valeur comptable des titres Thales	**2 872 771**	**2 646 541**

(1) la variation de l'écart d'acquisition sur 2024 résulte de l'augmentation du pourcentage d'intérêts suite au rachat par Thales de ses propres actions en vue de les annuler.

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)	**2024**	**2023**
Résultat Thales (100%)	**1 419 500**	**1 023 400**
Résultat Thales - Quote-part de Dassault Aviation	**378 581**	**261 990**
Amortissement de l'allocation du prix d'acquisition, net d'impôts (1)	-3 956	-3 228
Résultat mis en équivalence par Dassault Aviation	**374 625**	**258 762**

(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 2023.

5.4. Indice de perte de valeur

Sur la base du cours de bourse de l'action Thales au 31 décembre 2024, soit 138,65 euros par action, la participation de Dassault Aviation dans Thales est valorisée à 7 591 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 2024.

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

Note 6 - Autres actifs financiers non courants

(en milliers d'euros)	31.12.2023	Augmen-tation	Diminution	Variation de juste valeur	Autres	31.12.2024
Titres non cotés (1)	88 052	0	-399	1 556	-15	89 194
Autres actifs financiers (2)	67 947	9 700	-4 853	6 073	-2	78 865
Créances rattachées à des participations	*19 530*	*1 107*	*-651*	*0*	*0*	*19 986*
Autres créances et prêts	*18 540*	*1 064*	*-637*	*0*	*-2*	*18 965*
Placements évalués en valeur de marché	*29 877*	*7 529*	*-3 565*	*6 073*	*0*	*39 914*
Autres actifs financiers non courants	**155 999**	**9 700**	**-5 252**	**7 629**	**-17**	**168 059**

(1) les titres de participation non consolidés, non cotés, sont évalués à la juste valeur en contrepartie des autres produits et charges comptabilisés en capitaux propres, non recyclables en résultat.
(2) dont à plus d'un an : 42 492 milliers d'euros.

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

(en milliers d'euros)	31.12.2024			31.12.2023		
	Coût historique	Plus ou moins-value	**Valeur à l'actif**	Coût historique	Plus ou moins-value	**Valeur à l'actif**
Titres non cotés	82 494	6 700	89 194	82 908	5 144	88 052
Autres actifs financiers	71 294	7 571	78 865	66 449	1 498	67 947
Autres actifs financiers non courants	153 788	14 271	**168 059**	149 357	6 642	**155 999**

Note 7 - Stocks et en-cours

(en milliers d'euros)	31.12.2024			31.12.2023
	Brut	**Dépréciation**	**Net**	**Net**
Matières premières	536 402	-93 564	442 838	353 788
En-cours de production	4 548 215	-15 155	4 533 060	3 536 461
Produits intermédiaires et finis	2 154 480	-406 480	1 748 000	1 368 024
Stocks et en-cours	**7 239 097**	**-515 199**	**6 723 898**	**5 258 273**

La hausse des stocks et en-cours est principalement liée à l'exécution des contrats Défense et à la montée en puissance du Falcon 6X.

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

Note 8 - Créances clients et autres créances

8.1. Détail

(en milliers d'euros)	31.12.2024			31.12.2023
	Brut	**Dépréciation**	**Net**	**Net**
Clients et comptes rattachés (1)	1 240 309	-70 692	1 169 617	829 605
Créances d'impôts courants sur les sociétés	24 945	0	24 945	81 688
Autres créances (2)	615 509	0	615 509	397 175
Charges constatées d'avance	131 206	0	131 206	136 170
Créances clients et autres créances	**2 011 969**	**-70 692**	**1 941 277**	**1 444 638**

(1) cf. note 8.3 pour les créances relatives aux contrats de location-financement.
(2) les autres créances intègrent l'actif net résultant du surfinancement des plans de retraite de Dassault Falcon Jet pour 39 894 milliers d'euros en 2024 contre 25 577 milliers d'euros en 2023 (cf. note 12.3).

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 23.2.

8.2. Échéancier

(en milliers d'euros)	31.12.2024			31.12.2023		
	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)	1 240 309	1 233 709	6 600	900 223	851 491	48 732
Créances d'impôts courants sur les sociétés	24 945	24 945	0	81 688	81 688	0
Autres créances	615 509	489 001	126 508	397 175	332 664	64 511
Charges constatées d'avance	131 206	62 711	68 495	136 170	58 985	77 185
Créances clients et autres créances	**2 011 969**	**1 810 366**	**201 603**	**1 515 256**	**1 324 828**	**190 428**

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

8.3. Créances relatives aux contrats de location-financement

(en milliers d'euros)	31.12.2024	31.12.2023
Créances sur loyers minimums à percevoir	30 129	32 733
Produits financiers non acquis	-288	-1 429
Provision pour dépréciation	0	0
Créances relatives aux contrats de location-financement	**29 841**	**31 304**

La part à moins d'un an des créances sur loyers à percevoir est de 30 129 milliers d'euros au 31 décembre 2024.

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

Note 9 - Trésorerie

9.1. Trésorerie nette

(en milliers d'euros)	31.12.2024	31.12.2023
Équivalents de trésorerie (1)	1 007 220	580 682
Disponibilités	604 220	876 898
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**1 611 440**	**1 457 580**
Concours bancaires courants	0	0
Trésorerie nette au tableau des flux de trésorerie	**1 611 440**	**1 457 580**

(1) principalement dépôts à terme et valeurs mobilières de placement. L'analyse des risques correspondante est décrite en note 23.1.

9.2. Trésorerie disponible

Dassault Aviation utilise un indicateur alternatif de performance appelé « Trésorerie disponible » qui reflète le montant des liquidités totales dont dispose Dassault Aviation, déduction faite des dettes financières à l'exception des dettes de location. Il est calculé comme suit :

(en milliers d'euros)	31.12.2024	31.12.2023
Actifs financiers courants (1)	6 873 977	5 913 980
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 611 440	1 457 580
Sous-total	**8 485 417**	**7 371 560**
Emprunts et dettes financières, hors dettes de location (2)	-51 763	-77 861
Trésorerie disponible	**8 433 654**	**7 293 699**

(1) les autres actifs financiers courants comprennent en particulier des dépôts à terme et d'autres placements de trésorerie notamment sous forme de valeurs mobilières de placement cotées. Ces placements pourraient être cédés en fonction des besoins opérationnels de Dassault Aviation.
(2) cf. détail des dettes financières en note 11.

Une analyse exhaustive des performances des placements, classés 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 2024 (comme au 31 décembre 2023). L'analyse des risques correspondante est décrite en note 23.

9.2.1. Actifs financiers courants

(en milliers d'euros)	31.12.2024	31.12.2023
Dépôts à termes > 3 mois	5 200 683	4 532 694
Notes de trésorerie	721 359	614 778
OPCVM	951 935	766 508
Actifs financiers courants	**6 873 977**	**5 913 980**

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

9.2.2. Équivalents de trésorerie

(en milliers d'euros)	31.12.2024	31.12.2023
Dépôts à termes < 3 mois	337 932	73 901
Notes de trésorerie	26 441	0
OPCVM	642 847	506 781
Équivalents de trésorerie	**1 007 220**	**580 682**

Note 10 - Capitaux propres

10.1. Capital social

Par décision des conseils d'administration du 5 mars 2024 et du 23 juillet 2024, le capital a été réduit par annulation de 2 206 805 actions propres. Au 31 décembre 2024, le capital social s'élève à 62 876 milliers d'euros et se compose de 78 595 561 actions ordinaires de 0,80 euros chacune. La répartition du capital au 31 décembre 2024 est la suivante :

	Actions	% Capital	% Droits de vote
GIMD (1)	51 960 760	66,1%	79,7%
Flottant	17 962 449	22,9%	13,9%
Airbus SE	8 275 290	10,5%	6,4%
Dassault Aviation (actions propres)	397 062	0,5%	-
Total	**78 595 561**	**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 de Dassault Aviation.

10.2. Actions propres

Les mouvements sur actions propres sont détaillés ci-dessous :

(en nombre de titres)	2024	2023
Actions propres au 1er janvier	**1 779 777**	**689 502**
Achats d'actions propres	867 621	3 813 303
Paiement en actions	-43 531	-38 364
Annulation d'actions	-2 206 805	-2 684 664
Actions propres à la date d'arrêté	**397 062**	**1 779 777**
Montant, en milliers d'euros, inscrit en diminution des capitaux propres	*-55 554*	*-295 451*

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

En 2024, Dassault Aviation a acquis 867 621 actions pour un montant total de 154 925 milliers d'euros (prix moyen de 178,56 euros par action).

Sur le solde de 397 062 actions détenues par la société au 31 décembre 2024, 198 527 actions ont été affectées à l'objectif d'annulation par le conseil d'administration du 4 mars 2025 auxquelles s'ajoutent 198 535 actions affectées antérieurement à d'éventuelles attributions d'actions de performance et un éventuel contrat de liquidité permettant d'assurer l'animation du marché.

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

10.3. Distribution de dividendes

Dividendes sur les actions ordinaires	2024	2023
Payés dans l'année (en milliers d'euros) (1)	264 729	245 585
Soit par action (en euros)	3,37	3,00
Proposés pour approbation à l'assemblée générale, non reconnus comme un passif au 31 décembre (en milliers d'euros) (2)	370 034	266 068
Soit par action (en euros)	4,72	3,37

(1) déduction faite des dividendes sur les actions auto-détenues.
(2) les dividendes proposés ont été calculés sur la base du nombre d'actions composant le capital social au 31 décembre 2024 diminué des actions annulées au titre de la réduction de capital décidée par le conseil d'administration du 4 mars 2025.

10.4. Paiement en actions

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

Date de décision d'attribution	Période d'acquisition	Actions attribuées	Cours de l'action à la date d'attribution	Actions livrées en 2024	Actions annulées (1)	Solde d'actions de performance au 31.12.2024
08.03.2023	du 08.03.2023 au 07.03.2024	39 900	162,30 €	43 531	0	0
05.03.2024	du 05.03.2024 au 04.03.2025	21 000	188,10 €	0	0	21 000

(1) actions annulées en cas de non atteinte partielle ou totale des conditions de performance.

Dassault Aviation n'a pas attribué à ses salariés et cadres dirigeants d'options d'achat d'actions.

Les impacts sur le compte de résultat sont détaillés ci-après :

(en milliers d'euros - sauf indication contraire)	Juste valeur du plan	Valeur IFRS de l'action attribuée	Charges de personnel 2024	Charges de personnel 2023
Plan 2023	6 953	159,73 €	4 351	2 602
Plan 2024	3 656	174,10 €	1 508	0

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

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 2023	**0**	**184 576**	**77 861**	**262 437**
Augmentation	0	28 267	2 608	30 875
Diminution	0	-33 891	-28 714	-62 605
Autres	0	7 043	8	7 051
Au 31 décembre 2024	**0**	**185 995**	**51 763**	**237 758**

(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, Dassault Aviation 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 31.12.2024**	**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	185 995	29 296	156 699	*41 524*	*115 175*
Emprunts et dettes financières diverses	51 763	26 271	25 492	*25 419*	*73*
Emprunts et dettes financières	**237 758**	**55 567**	**182 191**	*66 943*	*115 248*

(en milliers d'euros)	**Total au 31.12.2023**	**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	184 576	31 743	152 833	*46 706*	*106 127*
Emprunts et dettes financières diverses	77 861	22 883	54 978	*54 908*	*70*
Emprunts et dettes financières	**262 437**	**54 626**	**207 811**	*101 614*	*106 197*

La différence entre les valeurs brutes et valeurs bilancielles étant non matérielle, l'échéancier est présenté sur la base des valeurs bilancielles.

La variation des emprunts et dettes financières en 2024 se décompose comme suit :

(en milliers d'euros)	**31.12.2023**	Flux de trésorerie	Dettes de location (1)	Autres mouve-ments	**31.12.2024**
Emprunts auprès des établissements de crédit	0	0	0	0	0
Dettes de location	184 576	-33 891	28 267	7 043	185 995
Emprunts et dettes financières diverses	77 861	-26 106	0	8	51 763
Emprunts et dettes financières	**262 437**	**-59 997**	**28 267**	**7 051**	**237 758**

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

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

Note 12 - Provisions pour risques et charges

12.1. Provisions pour risques et charges et dépréciations

(en milliers d'euros)	31.12.2023	Dotations	Reprises	Autres (1)	31.12.2024
Provisions pour risques et charges	1 619 186	346 382	-289 636	-71 231	1 604 701
Dépréciations	547 500	582 822	-549 730	7 074	587 666
Actifs financiers non courants	*154*	*0*	*0*	*0*	*154*
Immobilisations corporelles	*10 094*	*1 557*	*-10 290*	*260*	*1 621*
Stocks et en-cours	*466 634*	*510 912*	*-468 722*	*6 375*	*515 199*
Clients et comptes rattachés	*70 618*	*70 353*	*-70 718*	*439*	*70 692*
Provisions pour risques et charges et dépréciations	**2 166 686**	**929 204**	**-839 366**	**-64 157**	**2 192 367**

(1) comprend notamment les 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)	31.12.2023	Dotations	Reprises	Autres	31.12.2024
Garantie (1)	878 568	113 937	-128 897	1 934	865 542
Autres risques rattachés aux contrats (1)	629 519	179 930	-135 447	2 712	676 714
Coûts des départs à la retraite (2)	103 037	45 503	-23 899	-75 944	48 697
sociétés françaises	*103 037*	*33 106*	*-10 153*	*-77 293*	*48 697*
sociétés nord-américaines	*0*	*12 397*	*-13 746*	*1 349*	*0*
Autres risques opérationnels (3)	8 062	7 012	-1 393	67	13 748
Provisions pour risques et charges	**1 619 186**	**346 382**	**-289 636**	**-71 231**	**1 604 701**

(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) les écarts actuariels ont contribué à la diminution de la provision pour coûts des départs à la retraite pour -88 124 milliers d'euros. Ils se répartissent comme suit :

Sociétés françaises	*-77 293*
Sociétés nord-américaines	*-10 831*
Total écarts actuariels	*-88 124*

L'actif net résultant du surfinancement des plans de retraite de Dassault Falcon Jet est présenté en autres créances (cf. note 8).

(3) au 31 décembre 2024, les autres avantages à long terme relatifs aux médailles du travail s'élèvent à 3 099 milliers d'euros contre 3 208 milliers d'euros à fin 2023.

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

12.3. Provisions pour coûts des départs à la retraite

12.3.1. Description des régimes

Les régimes mis en place sont soit des régimes à cotisations définies, soit des régimes à prestations définies.

Régimes à cotisations définies

Dans certains pays, Dassault Aviation verse des cotisations assises sur les salaires à des organismes nationaux chargés des régimes de retraite de base (tels, en France, la Sécurité sociale ou les régimes complémentaires obligatoires ARRCO et AGIRC). Dans le cadre de ces régimes, Dassault Aviation n'a pas d'autre obligation que le versement des cotisations : il n'existe pas de passif actuariel et les cotisations appelées sont comptabilisées en charge dans les résultats de l'exercice.

Les montants versés représentent -139 417 milliers d'euros en 2024 et -127 896 milliers d'euros en 2023.

Régimes à prestations définies

Les régimes à prestations définies recouvrent différents types d'avantages :
- des indemnités de fin de carrière ou de départ en retraite (légales ou conventionnelles) et d'autres avantages à long terme (médailles du travail, …), notamment en France ;
- des retraites complémentaires, principalement aux États-Unis assurant le versement d'une rente. Ce plan a été gelé au 31 décembre 2021 et a été remplacé par un régime à cotisations définies.

Ces engagements sont partiellement couverts par des actifs de couverture. En cas d'insuffisance de couverture des engagements par les actifs, une provision est constatée.

12.3.2. Hypothèses retenues

	Sociétés françaises		Sociétés américaines	
	2024	**2023**	**2024**	**2023**
Taux d'inflation	2,10%	2,40%	2,49%	2,14%
Taux d'actualisation	3,30%	2,60%	5,80%	5,10%
Duration moyenne des engagements	13 ans	13 ans	15 ans	15 ans

Les taux d'actualisation ont été déterminés par référence au taux de rendement des obligations privées à long terme de première qualité 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)	**2024**	**2023**	**2022**	**2021**	**2020**
Engagement total	652 324	734 208	745 271	996 513	1 029 185
Placements	643 521	656 748	673 477	767 391	694 085
Engagement net	**8 803**	**77 460**	**71 794**	**229 122**	**335 100**
dont sous-financement	*48 697*	*103 037*	*115 481*	*229 122*	*335 100*
dont surfinancement	*39 894*	*25 577*	*43 687*	*0*	*0*

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

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

(en milliers d'euros)	2024			2023		
	France	États-Unis	**Total**	France	États-Unis	**Total**
À l'ouverture de l'exercice	492 915	241 293	**734 208**	520 369	224 902	**745 271**
Coût des services rendus	29 910	0	29 910	27 870	0	27 870
Coût des services passés (1)	0	0	0	-47 855	0	-47 855
Coût financier	13 242	12 397	25 639	16 236	11 942	28 178
Prestations payées	-32 170	-21 558	-53 728	-28 113	-279	-28 392
Écarts actuariels	-76 728	-21 064	-97 792	4 408	13 074	17 482
Écarts de change et autres	0	14 087	14 087	0	-8 346	-8 346
À la clôture de l'exercice	427 169	225 155	**652 324**	492 915	241 293	**734 208**

(1) En 2023, la réforme des retraites a eu pour conséquence une diminution de la provision de 47 855 milliers d'euros, impact comptabilisé en coût des services passés.

La sensibilité de l'engagement net à une modification du taux d'actualisation au 31 décembre 2024 est présentée ci-après :

Sensibilité en points de base	**+100 pts**	**+50 pts**	**+25 pts**	**-25 pts**	**-50 pts**	**-100 pts**
Réduction (hausse) de l'engagement net	-77 669	-41 460	-21 262	22 442	46 099	95 700

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

(en milliers d'euros)	2024			2023		
	France	États-Unis	**Total**	France	États-Unis	**Total**
À l'ouverture de l'exercice	389 878	266 870	**656 748**	404 888	268 589	**673 477**
Rendement attendu des actifs	10 046	13 204	23 250	13 638	13 326	26 964
Écarts actuariels	565	-10 233	-9 668	917	-5 772	-4 855
Cotisations de l'employeur	5 000	542	5 542	15 000	508	15 508
Prestations payées	-27 017	-21 558	-48 575	-44 565	-279	-44 844
Écarts de change et autres	0	16 224	16 224	0	-9 502	-9 502
À la clôture de l'exercice	378 472	265 049	**643 521**	389 878	266 870	**656 748**

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

(en milliers d'euros)	2024			2023		
	France	États-Unis	**Total**	France	États-Unis	**Total**
Coût des services rendus	29 910	0	29 910	27 870	0	27 870
Coût des services passés	0	0	0	-47 855	0	-47 855
Coût financier	13 242	12 397	25 639	16 236	11 942	28 178
Rendement attendu des actifs	-10 046	-13 204	-23 250	-13 638	-13 326	-26 964
Charges des régimes à prestations définies	33 106	-807	**32 299**	-17 387	-1 384	**-18 771**

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

La composition des placements est la suivante :

	2024		2023	
	France	États-Unis	France	États-Unis
Obligations et titres de dettes	80%	100%	80%	77%
Immobilier	11%	0%	11%	18%
Actions	9%	0%	9%	0%
Liquidités	0%	0%	0%	5%
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)	31.12.2024			31.12.2023		
	Total	**À moins d'un an**	**À plus d'un an**	**Total**	**À moins d'un an**	**À plus d'un an**
Dettes fournisseurs	1 273 776	1 273 776	0	1 073 177	1 073 177	0
Autres dettes diverses	241 127	241 127	0	159 494	159 494	0
Comptes de régularisation	1 368	1 368	0	1 083	663	420
Dettes fournisseurs et autres dettes	**1 516 271**	**1 516 271**	**0**	**1 233 754**	**1 233 334**	**420**
Impôts courants sur les sociétés	7 724	7 724	0	6 891	6 891	0
Autres dettes fiscales et sociales	476 893	476 645	248	385 524	385 524	0
Dettes fiscales et sociales	**484 617**	**484 369**	**248**	**392 415**	**392 415**	**0**

Note 14 - Actifs et passifs sur contrats

(en milliers d'euros)	**31.12.2024**	**31.12.2023**
Factures à établir	117 629	142 495
Produits constatés d'avance	0	0
Avances et acomptes reçus des clients	-35 413	-105 513
Actifs sur contrat	**82 216**	**36 982**
Factures à établir	564 570	440 881
Produits constatés d'avance	-1 163 305	-1 116 225
Avances et acomptes reçus des clients	-18 237 389	-13 530 921
Passifs sur contrat	**-18 836 124**	**-14 206 265**

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 résulte essentiellement de l'augmentation des avances et acomptes reçus des clients. Ils augmentent en raison notamment de la réception d'acomptes sur les contrats militaires Export.

Le montant des revenus reconnus en 2024 qui étaient inclus dans le solde d'ouverture des passifs liés aux contrats est de 2 605 099 milliers d'euros.

Le montant des revenus reconnus en 2024 qui sont liés à des obligations de performance ayant été satisfaites au cours des périodes antérieures n'est pas matériel.

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

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

(en milliers d'euros)	**31.12.2024**	**31.12.2023**
Avances et acomptes reçus	-18 272 802	-13 636 434
Avances et acomptes versés	6 641 613	4 566 732
Avances et acomptes reçus nets des avances et acomptes versés	**-11 631 189**	**-9 069 702**

Note 15 - Chiffres d'affaires

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

(en milliers d'euros)	**2024**	**2023**
France	5 047 263	3 826 212
États-Unis	976 298	781 820
Autres	216 147	196 859
Chiffre d'affaires	**6 239 708**	**4 804 891**

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

(en milliers d'euros)	**2024**	**2023**
France (1)	2 001 046	1 540 294
Export (2)	4 238 662	3 264 597
Chiffre d'affaires	**6 239 708**	**4 804 891**

(1) principalement l'État, avec qui Dassault Aviation a réalisé plus de 10% de son chiffre d'affaires sur 2024 et sur 2023.
(2) en 2024, plus de 5% du chiffre d'affaires a été réalisé aux États-Unis, avec la Grèce et l'Inde. En 2023, plus de 5% du chiffre d'affaires avaient été réalisé aux États-Unis et avec la Grèce. 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)	**2024**	**2023**
Falcon	2 275 012	1 825 128
Défense	3 964 696	2 979 763
Défense France	*1 948 985*	*1 468 233*
Défense Export	*2 015 711*	*1 511 530*
Chiffre d'affaires	**6 239 708**	**4 804 891**

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

(en milliers d'euros)	**2024**	**2023**
À un instant donné	4 597 913	3 254 737
À l'avancement	1 641 795	1 550 154
Chiffre d'affaires	**6 239 708**	**4 804 891**

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

Note 16 - Autres produits de l'activité

(en milliers d'euros)	2024	2023
Crédits d'impôt recherche	34 442	33 835
Intérêts moratoires	1 731	494
Production immobilisée	22 309	42 325
Autres produits	139 147	117 006
Autres produits de l'activité	**197 629**	**193 660**

Note 17 - Autres produits et charges d'exploitation

(en milliers d'euros)	2024	2023
Résultat de cessions d'éléments d'actifs immobilisés	-10 097	2 804
Pertes et gains de change relatifs à des opérations commerciales (1)	-5 313	6 928
Autres charges d'exploitation	-4 129	-19 068
Autres produits et charges d'exploitation	**-19 539**	**-9 336**

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

Note 18 - Charges de recherche et développement

Les frais de recherches et développement autofinancés sont comptabilisés en charge de l'exercice au cours duquel ils sont constatés, à l'exception des frais de développement pour lesquels les critères d'inscription à l'actif sont satisfaits, qui sont immobilisés puis amortis (cf. note 1.7.2).

(en milliers d'euros)	2024	2023
Charges de recherche et développement	-437 184	-483 018

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

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

Note 19 - Résultat financier

(en milliers d'euros)	2024	2023
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	47 902	48 681
Coût de l'endettement financier brut	-9 397	-7 086
Intérêts financiers relatifs aux contrats de locations	*-7 361*	*-4 212*
Autres charges financières	*-2 036*	*-2 874*
Coût de l'endettement financier net	**38 505**	**41 595**
Dividendes et autres produits de participation	6 612	734
Produits et charges des autres actifs financiers	253 097	221 703
Résultat de change (1)	-8 161	6 151
Composante de financement (2)	-90 172	-58 538
Autres produits et charges financiers	**161 376**	**170 050**
Résultat financier	**199 881**	**211 645**

(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) en application de la norme IFRS 15, composante de financement comptabilisée au titre des contrats Défense long terme.

Note 20 - Impôts

20.1. Impôts sur les résultats

(en milliers d'euros)	2024	2023
Charge d'impôts courants (1)	-206 959	-105 996
Produit / Charge d'impôts différés	20 830	-28 268
Impôts sur les résultats	**-186 129**	**-134 264**

(1) En 2024, la charge d'impôts courants intègre l'impôt au titre de Pilier II. Le montant n'est pas matériel.

20.2. Impôts comptabilisés directement en capitaux propres

(en milliers d'euros)	31.12.2024	31.12.2023
Instruments financiers dérivés	31 801	-25 731
Autres actifs financiers non courants	-333	253
Écarts actuariels sur retraites	-21 802	5 306
Impôts comptabilisés directement en capitaux propres	**9 666**	**-20 172**

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

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

(en milliers d'euros)	2024	2023
Résultat net	923 824	693 398
Moins charge d'impôts	*186 129*	*134 264*
Moins quote-part dans les résultats nets des sociétés mises en équivalence	*-382 917*	*-266 540*
Résultat avant impôts	727 036	561 122
Impôts théoriques au taux en vigueur (1)	**-187 757**	**-144 910**
Impact des crédits d'impôts (2)	10 868	10 371
Impact des différences de taux d'impôts	1 352	816
Autres	-10 592	-541
Impôts comptabilisés	**-186 129**	**-134 264**

(1) le taux utilisé est le taux applicable en France (25,83%), le résultat avant impôts étant majoritairement associé aux entités françaises.
(2) comprend l'impact des crédits d'impôt recherche, comptabilisé en autres produits de l'activité pour un montant de 34 442 milliers d'euros en 2024 contre 33 835 milliers d'euros en 2023.

20.4. Source d'impôts différés

(en milliers d'euros)	Bilan consolidé		Compte de résultat consolidé	
	31.12.2024	31.12.2023	2024	2023
Provisions (participation, retraite, etc.)	263 514	266 228	18 274	-20 232
Autres actifs financiers courants et non courants et équivalents de trésorerie	-3 904	-2 572	-8 883	-3 581
Instruments financiers dérivés	24 252	-7 066	-483	-1 496
Autres différences temporelles	99 601	85 278	11 922	-2 959
Impôts différés nets	**383 463**	**341 868**	**20 830**	**-28 268**
Impôts différés actifs	*385 274*	*344 295*		
Impôts différés passifs	*-1 811*	*-2 427*		

20.5. Actifs d'impôts différés non reconnus au bilan

(en milliers d'euros)	31.12.2024	31.12.2023
Actif d'impôts différés non reconnu au bilan	1 176	1 618

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

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

Note 21 - Résultat par action

Résultat par action	**2024**	**2023**
Résultat net attribuable aux propriétaires de la société mère (en milliers d'euros) (1)	923 824	693 398
Nombre moyen d'actions en circulation	78 448 249	80 926 105
Nombre moyen d'actions en circulation dilué	78 458 749	80 946 055
Résultat par action (en euros)	**11,78**	**8,57**
Résultat par action dilué (en euros)	**11,77**	**8,57**

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

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

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

Note 22 - Synthèse des actifs et passifs financiers

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

Dassault Aviation 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.

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

22.1. Actifs financiers

(en milliers d'euros)	Valeur au bilan au 31.12.2024				Valeur au bilan au 31.12.2023
	Coût ou coût amorti (1)	Juste valeur		Total	
		Impact en résultat	Impact en capitaux propres		
Actifs non courants					
Autres actifs financiers non courants	38 951	39 914	89 194	168 059	155 999
Actifs courants					
Clients et autres créances	1 941 277			1 941 277	1 444 638
Instruments financiers dérivés		0	1 987	1 987	58 694
Autres actifs financiers courants	5 922 042	951 935		6 873 977	5 913 980
Équivalents de trésorerie	364 373	642 847		1 007 220	580 682
Total des instruments financiers actifs	**8 266 643**	**1 634 696**	**91 181**	**9 992 520**	**8 153 993**
Niveau 1		1 634 696	0		
Niveau 2		0	1 987		
Niveau 3		0	89 194		

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

22.2. Passifs financiers

(en milliers d'euros)	Valeur au bilan au 31.12.2024				Valeur au bilan au 31.12.2023
	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	0
Dettes de location	156 699			156 699	152 833
Dettes financières diverses (2)	25 492			25 492	54 978
Passifs courants					
Emprunts auprès des établissements de crédit	0			0	0
Dettes de location	29 296			29 296	31 743
Dettes financières diverses (2)	26 271			26 271	22 883
Fournisseurs et autres dettes	1 516 271			1 516 271	1 233 754
Instruments financiers dérivés		3 679	97 867	101 546	29 440
Total des instruments financiers passifs	**1 754 029**	**3 679**	**97 867**	**1 855 575**	**1 525 631**
Niveau 1		0	0		
Niveau 2		3 679	97 867		
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.

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

Note 23 - Gestion des risques financiers

23.1. Gestion des risques de liquidité et de trésorerie

23.1.1. Dettes financières

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

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

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

Le portefeuille de placements est principalement constitué de dépôts à terme et 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	6 785 683	80%
Placements obligataires et autres placements	925 961	11%
Placements non spécifiés	773 773	9%
Total	**8 485 417**	**100%**

Une analyse exhaustive des performances des placements 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 2024 (comme au 31 décembre 2023).

Ces placements pourraient être cédés en fonction des besoins opérationnels de Dassault Aviation. La trésorerie ainsi que le portefeuille de valeurs mobilières de placement permettent ainsi à Dassault Aviation de faire face à ses engagements sans risque de liquidité. Dassault Aviation n'est pas confronté à des restrictions quant à la disponibilité de sa trésorerie et de son portefeuille de valeurs mobilières de placement.

23.2. Gestion des risques de crédit et de contrepartie

23.2.1. Risque de crédit sur les contreparties bancaires

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

23.2.2. Risque de défaillance des clients

Dassault Aviation 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 de Dassault Aviation 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 2023.

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 24).

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

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

23.3. Gestion des risques de marché

23.3.1. Risque de change

Dassault Aviation couvre les risques de change en utilisant des instruments financiers dérivés dont la valeur comptable est présentée ci-dessous :

(en milliers d'euros)	31.12.2024		31.12.2023	
	Actif	**Passif**	**Actif**	**Passif**
Instruments dérivés de change	1 987	101 546	58 694	29 440
Instruments financiers dérivés nets		**99 559**	**29 254**	

Dassault Aviation 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.

Dassault Aviation 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 Dassault Aviation, 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 Dassault Aviation 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 31.12.2024	Valeur de marché au 31.12.2023
Instruments éligibles à la comptabilité de couverture	-91 667	39 018
Instruments non éligibles à la comptabilité de couverture	-7 892	-9 764
Instruments financiers dérivés de change	**-99 559**	**29 254**

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	-47 511	-52 048	**-99 559**

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

L'impact en résultat et en capitaux propres sur la période de la variation de juste valeur des instruments de couverture est le suivant :

(en milliers d'euros)	31.12.2023	Impact en capitaux propres (1)	Impact en résultat opérationnel	Impact en résultat financier (2)	31.12.2024
Instruments dérivés de change	29 254	-123 140	-7 545	1 872	**-99 559**

(1) comptabilisation dans la rubrique produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres, part des sociétés intégrées globalement.
(2) variation de juste valeur des instruments de couverture de change non éligibles à la comptabilité de couverture au sens de la norme IFRS 9 « Instruments financiers ».

La variation de valeur de marché des instruments dérivés reflète la variation du cours €/$ entre le 31 décembre 2023 (1,1050 $/€) et le 31 décembre 2024 (1,0389 $/€).

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)	**31.12.2024**	
Position nette au bilan	-99 559	
Cours du dollar à la clôture	1,0389 $/€	
Cours du dollar à la clôture +/- 10 centimes	0,9389 $/€	1,1389 $/€
Variation de la position nette au bilan (1)	-186 181	+153 486
Impact en résultat	*-5 069*	*+4 178*
Impact en capitaux propres	*-181 112*	*+149 308*

(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.

23.3.2. Risque de taux

Dassault Aviation est exposé à la variabilité des taux d'intérêts notamment au travers de ses placements à taux variables.

(en milliers d'euros)	31.12.2024		
	Taux fixe	**Taux variable**	**Total**
Actifs financiers courants, trésorerie et équivalents de trésorerie	6 286 415	2 199 002	8 485 417
Dettes financières (hors dettes de location)	0	-51 763	-51 763
Exposition nette au risque de taux	**6 286 415**	**2 147 239**	**8 433 654**

Une hausse de 1 point des taux d'intérêts appliqués à la trésorerie moyenne de Dassault Aviation aurait eu en 2024 un impact positif sur les produits financiers de 19 213 milliers d'euros.

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

Note 24 - Engagements hors bilan

Les engagements hors bilan de Dassault Aviation portent essentiellement sur ses activités opérationnelles et se ventilent comme suit :

(en milliers d'euros)	**31.12.2024**	**31.12.2023**
Engagements donnés dans le cadre de contrats commerciaux	23 596 702	18 495 315
Avals et cautions	108 150	190 508
Engagements donnés garantis par des cautions bancaires	4 276 328	4 381 718
Engagements donnés	**27 981 180**	**23 067 541**

(en milliers d'euros)	**31.12.2024**	**31.12.2023**
Carnet de commandes	43 223 593	38 508 477
Autres engagements reçus dans le cadre de contrats commerciaux	3 170 600	2 358 680
Sûretés réelles	31 565	31 659
Garanties Bpifrance Assurance Export	2 180	6 140
Engagements reçus garantis par des cautions bancaires	132 914	81 012
Engagements reçus	**46 560 852**	**40 985 968**

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

(en milliers d'euros)	Moins de trois ans	Trois à cinq ans	A plus de cinq ans	**Total**
Carnet de commandes	22 023 925	12 922 690	8 276 978	**43 223 593**

La principale typologie de contrat constituant le carnet de commandes est le contrat « Rafale Export ». La variation du carnet de commandes sur la période s'explique essentiellement par les entrées en vigueur sur l'exercice des contrats Rafale Indonésie (18 Rafale) et Rafale Serbie (12 Rafale).

Note 25 - Actifs et passifs éventuels

Il n'y a pas d'actifs ou passifs éventuels au 31 décembre 2024.

Note 26 - Transactions avec les parties liées

Les parties liées avec Dassault Aviation 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 a pas eu de garanties fournies ou reçues pour les créances sur les parties liées. Pour l'exercice 2024, Dassault Aviation 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.

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

26.1. Détail des transactions

(en milliers d'euros)	2024	2023
Produits	7 627	1 256
Charges	828 502	648 882
Créances	3 481 898	1 267 356
Dettes	174 975	260 020

Thales, commettant sur les contrats Rafale Export pour lesquels Dassault Aviation agit en tant que principal, contribue pour l'essentiel des charges et créances (avances et acomptes versés).

26.2. Rémunération des dirigeants et avantages assimilés

Les rémunérations et avantages assimilés versés par Dassault Aviation aux mandataires sociaux se décomposent comme suit :

(en milliers d'euros)	2024	2023
Rémunérations fixes	3 498	3 326
Jetons de présence	586	452
Avantages en nature	19	20
Attribution d'actions de performance	6 953	4 669
Rémunérations des dirigeants et avantages assimilés	**11 056**	**8 467**

Note 27 - Effectif moyen

L'effectif moyen de Dassault Aviation est de 14 164 personnes en 2024. Il était de 13 174 personnes en 2023.

Note 28 - Honoraires des commissaires aux comptes

Les honoraires des commissaires aux comptes certifiant les comptes de Dassault Aviation au 31 décembre 2024 comptabilisés en charges sur les exercices 2024 et 2023 sont les suivants :

(en milliers d'euros)	PwC		Forvis Mazars	
	2024	2023	2024	2023
Certification des comptes (1)	391	356	667	653
Certification des informations en matière de durabilité	125	0	125	0
Services autres que la certification des comptes et durabilité (2)	157	0	242	159
Honoraires des commissaires aux comptes	**673**	**356**	**1 034**	**812**

(1) ces honoraires concernent principalement la revue et la certification des comptes consolidés de Dassault Aviation, la certification des comptes statutaires de la société mère et de ses filiales et le respect des règlementations au plan local.
(2) ces honoraires concernent principalement les prestations relatives à l'émission d'attestations et des consultations techniques (dont sur l'état de durabilité).

Note 29 - Évènements postérieurs à la clôture

Aucun évènement significatif pouvant avoir un impact sur les comptes n'est intervenu entre le 31 décembre 2024 et la date d'arrêté des comptes par le conseil d'administration.

DASSAULT AVIATION

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 62 717 627,20 €
SIÈGE SOCIAL : 9, ROND-POINT DES CHAMPS-ÉLYSÉES-MARCEL DASSAULT
75008 PARIS
712 042 456 R.C.S. PARIS

-oOo-

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE MIXTE DU 16 MAI 2025

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL

-oOo-

.../...

RÉSOLUTIONS DE LA COMPÉTENCE DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE

.../...

TROISIÈME RÉSOLUTION

Affectation et répartition du bénéfice de la Société Mère

L'Assemblée Générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité des Assemblées ordinaires, décide, sur la proposition du Conseil d'administration, d'affecter le bénéfice net de 684 862 371,94 euros, augmenté du report à nouveau antérieur de 2 956 391 468,98 euros, soit un bénéfice distribuable de 3 641 253 840,92 euros, de la manière suivante :

- distribution au titre du dividende*	370 034 000,48 euros
- solde au report à nouveau	3 271 219 840,44 euros

En conséquence de l'affectation ci-dessus, il sera distribué un dividende brut de 4,72 euros par action.

* Le montant total du dividende a été calculé sur la base du nombre d'actions composant le capital social au 31 décembre 2024 diminué des actions annulées au titre de la réduction de capital décidée par le Conseil d'administration du 4 mars 2025.

Ce dividende sera mis en paiement en numéraire le 22 mai 2025. Il sera versé directement aux titulaires d'actions « nominatives pures » et par l'entremise des intermédiaires habilités pour les titulaires d'actions « nominatives administrées » ou « au porteur ».

Le montant des dividendes qui, conformément aux dispositions du 4ème alinéa de l'article L. 225-210 du Code de commerce, ne peut être versé aux actions auto-détenues par la Société, sera réaffecté au compte de report à nouveau.

Le dividende qui sera distribué aux actionnaires personnes physiques étant domiciliés fiscalement en France, n'ayant pas opté pour une imposition selon le barème progressif de l'impôt sur le revenu, sera imposé selon le prélèvement forfaitaire unique (dit PFU) de 30% (12,8% d'impôt forfaitaire sur le revenu et 17,2% de prélèvements sociaux). Pour les actionnaires personnes physiques domiciliées en France ayant effectué une telle option, ce dividende est soumis aux prélèvements sociaux de 17,2% et à l'impôt sur le revenu selon le barème progressif de l'impôt sur le revenu et ouvre droit à l'abattement plafonné à 40% prévu par l'article 158-3-2° du Code général des impôts.

Il est rappelé que les dividendes nets distribués au titre des trois exercices précédents et les montants éligibles à l'abattement de 40% ont été de :

Exercice	Dividende par action (en euros)(1)	Montant total distribué* (en millions d'euros)
2021	2,49	207
2022	3,00	246
2023	3,37	265

(1) Dividendes éligibles au prélèvement forfaitaire unique ou à l'abattement de 40%.
** Dividende versé déduction faite des actions auto-détenues.*

Cette résolution, mise aux voix, est adoptée à la majorité des voix exprimées par les actionnaires présents, représentés ou ayant voté par correspondance, 124 026 015 voix ayant voté pour et 377 voix ayant voté contre.

.../...

Extrait certifié conforme à l'original

Éric TRAPPIER
Président-Directeur général

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

DASSAULT AVIATION

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

(Exercice clos le 31 décembre 2024)

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

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

FORVIS 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 2024)

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

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par vos assemblées générales, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de la société DASSAULT AVIATION relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2024, 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 2024 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.

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L.821-53 et R.821-180 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***

Comptabilisation du chiffre d'affaires et du résultat à reconnaître des contrats Défense
 	
(Notes 1.7.12, 1.7.16, 12.2, 14 et 15 de l'annexe aux comptes consolidés)
 	
Une part significative du chiffre d'affaires consolidé de Dassault Aviation est réalisée au travers de contrats Défense pour lesquels le chiffre d'affaires et le résultat sont comptabilisés suivant les principes édictés dans la note 1.7.16 « Chiffre d'affaires et Résultats » de l'annexe aux comptes consolidés.
 	
L'analyse des contrats Défense, qui représentent au 31 décembre 2024 un montant de 3 964,7 millions d'euros, soit environ 64% de l'activité du Groupe, nécessite une part importante de jugement afin d'identifier les obligations de prestations prévues au contrat, l'allocation du prix de transaction à chacune des obligations de prestations, l'existence ou non d'une composante de financement et d'une composante variable de prix et la détermination du rythme de comptabilisation du chiffre d'affaires (à l'avancement ou à l'achèvement).
 	
Par ailleurs, le résultat à terminaison sur les contrats Défense, ainsi que les éventuelles provisions pour perte à terminaison et provisions pour risques et charges à la date de clôture
	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 la Direction Financière 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 :*
	  – *d'apprécier la pertinence des analyses menées par le Groupe pour déterminer les modalités de reconnaissance du chiffre d'affaires, notamment sur l'identification des obligations de performance, l'évaluation de l'aspect significatif ou non de la composante de financement, de l'allocation du prix de transaction entre les obligations de performance et le rythme de comptabilisation du chiffre d'affaires,*
	  – *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*

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

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 chiffre d'affaires et du résultat à reconnaitre des contrats Défense est considérée 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 chiffre d'affaires et du résultat à terminaison des contrats, et par conséquent, du caractère potentiellement significatif de leur incidence sur le résultat et les capitaux propres consolidés.

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 ;*
- *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.*

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 1.7.12 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,*	*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,*

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

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 865,5 millions d'euros au 31 décembre 2024.

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.*

- *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.

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

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 FORVIS MAZARS (anciennement MAZARS) et du 12 mai 2020 pour le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit.

Au 31 décembre 2024, le cabinet FORVIS MAZARS était dans la trente-cinquième année de sa mission sans interruption et le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit dans la cinquième année.

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

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

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

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

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

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

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.821-55 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 ;

Docusign Envelope ID: BA91694D-43D8-41B3-AA26-D7A4090D35EA

- 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.821-27 à L.821-34 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 14 mars 2025

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit	FORVIS MAZARS
DocuSigned by: 34E29D00AF8B423...	Signé par : ERWAN CANDAU B90E0E5AB268410...
Edouard Demarcq	Erwan Candau