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 2025 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 3 mars 2026, sous la présidence de Monsieur Éric Trappier, a arrêté les comptes 2025.

Les contextes militaires, géopolitiques et budgétaires, couplés aux droits de douane, créent de l'incertitude sur l'activité. Parallèlement, la pression fiscale dégrade la compétitivité de la Société.

Bien que le budget de la défense française avec « marches » soit préservé, sa mise en œuvre doit se concrétiser par une révision de la Loi de Programmation Militaire. Nous restons par ailleurs dans l'incertitude pour le SCAF.

Dans ce contexte exigeant, le Rafale a confirmé son succès en 2025, avec la livraison du 300ème Rafale et la commande de 26 Rafale par la Marine indienne.

La décision post-clôture, du Defence Acquisition Council, d'entrer en négociation de gré à gré en vue de l'acquisition par l'Inde de 114 Rafale, renforce la nécessité du *Make in India* déjà accentué en 2025 avec la prise de contrôle majoritaire de DRAL et des partenariats notamment avec Tata Advanced Systems et d'autres acteurs industriels indiens.

Dans un marché marqué par des incertitudes liées aux droits de douane aux États-Unis au 1er semestre 2025, l'activité Falcon a enregistré 31 commandes et 37 livraisons. La compétitivité reste un élément essentiel du marché de l'aviation d'affaires.

Le carnet de commandes s'établit à 46,6 milliards d'euros, comprenant 220 Rafale et 73 Falcon.

En 2025, le chiffre d'affaires a atteint 7,4 milliards d'euros, avec 26 Rafale livrés (pour un objectif de 25) et 37 Falcon (pour 40 prévus). Le résultat opérationnel ajusté s'élève à 635 millions d'euros, en progression de 22% par rapport à 2024. Le résultat net ajusté atteint 1 061 millions d'euros. Ce résultat net comprend la surtaxe d'impôts en France de 96 millions d'euros (*hors cette surtaxe le résultat net se serait élevé à 1 157 M€*).

En 2025, les programmes de développement se sont poursuivis avec :

- les travaux sur le standard F4 du Rafale, incluant l'acceptation du standard F4-2 et le développement du F4-3,
- les travaux sur la phase 1B du SCAF,
- le Falcon 10X dont le premier avion est en finalisation de fabrication,
- les premiers vols en 2025 des avions de mission ARCHANGE (Falcon 8X de renseignement stratégique) et ALBATROS (Falcon 2000 de surveillance et d'intervention maritimes) ; la première livraison ALBATROS est prévue en 2026,
- le démonstrateur spatial VORTEX-D, et le lancement des travaux de conception et de développement, soutenus par la Direction Générale pour l'Armement.

Concernant nos activités de soutien, l'engagement se renforce, tant pour les avions militaires, avec un nombre croissant de Rafale déployés à travers le monde, que pour les avions civils, avec l'ouverture du nouveau centre de maintenance à Melbourne en Floride.

Par ailleurs, l'année 2025 a été marquée par :

- la poursuite de la modernisation des infrastructures industrielles, en particulier pour assurer la montée en cadence Rafale,
- la poursuite du déploiement de solutions numériques (3DExperience™, SAP et IA générative),
- les partenariats stratégiques établis pour une IA souveraine et maîtrisée : les collaborations avec l'AMIAD, Thales (cortAIx) et la prise de participation dans Harmattan AI.

En 2025, Dassault Aviation a embauché 1 579 personnes, portant ses effectifs à 15 024 salariés. Par ailleurs, Dassault Aviation a poursuivi ses efforts en matière de décarbonation.

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

	2025	2024
Prises de commandes	**10 941 M€** 26 Rafale Export 31 Falcon	**10 869 M€** 30 Rafale Export 26 Falcon
Chiffre d'affaires ajusté (*)	**7 420 M€** 26 Rafale *dont 15 Export et 11 France* 37 Falcon	**6 230 M€** 21 Rafale *dont 14 France et 7 Export* 31 Falcon
Carnet de commandes *au 31 décembre*	**46 596 M€** 220 Rafale *dont 175 Export et 45 France* 73 Falcon	**43 224 M€** 220 Rafale *dont 164 Export et 56 France* 79 Falcon
Résultat opérationnel ajusté (*) Marge opérationnelle ajustée	**635 M€** 8,6% du chiffre d'affaires	**519 M€** 8,3% du chiffre d'affaires
Recherche et Développement autofinancés	**389 M€** 5,2% du chiffre d'affaires	**437 M€** 7,0% du chiffre d'affaires
Résultat net ajusté (*) Marge nette ajustée Résultat par action	**1 061 M€** 14,3% du chiffre d'affaires 13,60 € / action	**1 056 M€** 17,0% du chiffre d'affaires 13,46 € / action
Trésorerie disponible *au 31 décembre*	**9 415 M€**	**8 434 M€**
Dividendes	**371 M€** 4,78 € / action	**370 M€** 4,72 € / action
Participation et intéressement y.c. forfait social de 20%	**245 M€**	**245 M€**
Effectif inscrit au 31 décembre	15 024	14 589

N.B. : - Dassault Aviation comptabilise l'intégralité des contrats Rafale Export (y compris les parts Thales et Safran).
- Hors surtaxe d'impôt sur les sociétés en France, le résultat net ajusté 2025 aurait été de 1 157 millions d'euros.

Principaux agrégats en normes IFRS (cf. tableau de passage ci-après)		
(*) Chiffre d'affaires consolidé	7 426 M€	6 240 M€
(*) Résultat opérationnel consolidé	639 M€	527 M€
(*) Résultat net consolidé	977 M€	924 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 2025 des ajustements sur les agrégats du compte de résultat est présentée ci-dessous :

(en milliers d'euros)	Compte de résultat consolidé 2025	Dérivés de change		PPA	Ajustements pratiqués par Thales	Compte de résultat ajusté 2025
		Résultat de change	Variation de juste valeur			
Chiffre d'affaires	7 425 969	-6 383	0			7 419 586
Résultat opérationnel	639 231	-6 383	0	1 943		634 791
Résultat financier	143 225	6 383	-7 892			141 716
Résultat des sociétés mises en équivalence	456 443				88 132	544 575
Impôts sur les résultats	-261 652		2 038	-321		-259 935
Résultat net	977 247	0	-5 854	1 622	88 132	1 061 147
Résultat net part attribuable aux propriétaires de la Société Mère	977 393	0	-5 854	1 622	88 132	1 061 293
Résultat net par action (en euros)	12,52					13,60

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

1.1.4. Prises de commandes consolidées

Les prises de commandes consolidées 2025 sont de **10 941 millions d'euros** contre 10 869 millions d'euros en 2024. La part des prises de commandes à **l'Export** est **de 89%**.

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

		2025	2024	2023
Défense		**8 290**	8 309	6 524
	Défense Export	*7 478*	*7 294*	*3 583*
	Défense France	*812*	*1 015*	*2 941*
Falcon		**2 651**	2 560	1 729
Total prises de commandes consolidées		**10 941**	10 869	8 253
% Export		**89%**	90%	64%

Les prises de commandes sont constituées intégralement de commandes fermes.

Programmes Défense

Les **prises de commandes Défense** 2025 s'élèvent à **8 290 millions d'euros** contre 8 309 millions d'euros en 2024.

La **part Défense Export** s'élève à **7 478 millions d'euros** en 2025 contre 7 294 millions d'euros en 2024. En 2025, 26 Rafale Export ont été commandés par l'Indian Navy, contre 30 Rafale Export commandés en 2024 (18 par l'Indonésie, 12 par la Serbie).

La **part Défense France** s'établit à **812 millions d'euros** en 2025 contre 1 015 millions d'euros en 2024.

Programmes Falcon

En 2025, **31 commandes de Falcon** ont été enregistrées contre 26 en 2024. Les prises de commandes Falcon représentent **2 651 millions d'euros** contre 2 560 millions d'euros en 2024.

1.1.5. Chiffre d'affaires ajusté consolidé

Le chiffre d'affaires ajusté consolidé 2025 est de **7 420 millions d'euros** contre 6 230 millions d'euros en 2024. La part du chiffre d'affaires à **l'Export** est de **77%**.

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

	2025	2024	2023
Défense	**4 645**	3 965	2 980
Défense Export	*2 973*	*2 016*	*1 512*
Défense France	*1 672*	*1 949*	*1 468*
Falcon	**2 775**	2 265	1 821
Total chiffre d'affaires ajusté consolidé	**7 420**	6 230	4 801
% Export	**77 %**	68%	68%

Programmes Défense

26 Rafale (15 Export et 11 France) ont été livrés en 2025, pour une prévision de 25 livraisons. 21 Rafale (14 France et 7 Export) avaient été livrés en 2024.

Le **chiffre d'affaires Défense** 2025 s'élève à **4 645 millions d'euros** contre 3 965 millions d'euros en 2024.

La **part Défense Export** s'élève à **2 973 millions d'euros** contre 2 016 millions d'euros en 2024. Cette augmentation s'explique principalement par la livraison de 15 Rafale Export alors qu'en 2024, 7 Rafale Export avaient été livrés.

La **part Défense France** s'élève à **1 672 millions d'euros** contre 1 949 millions d'euros en 2024. Cette diminution s'explique notamment par la livraison de 11 Rafale France contre 14 Rafale France en 2024.

Programmes Falcon

37 Falcon ont été livrés en 2025, pour une prévision de 40, contre 31 livraisons en 2024.

Le **chiffre d'affaires Falcon** 2025 s'élève à **2 775 millions d'euros** contre 2 265 millions d'euros en 2024. Cette augmentation s'explique principalement par le nombre de Falcon livrés (37 vs 31 en 2024).

****

Le book-to-bill ratio Dassault Aviation (prises de commandes / chiffre d'affaires) est de **1,5x** pour l'année 2025.

1.1.6. Carnet de commandes consolidé

Le carnet de commandes consolidé au 31 décembre 2025 (établi en conformité avec la norme IFRS 15) est de **46 596 millions d'euros** contre 43 224 millions d'euros au 31 décembre 2024. Le niveau du carnet de commandes a évolué comme suit, en millions d'euros :

Au 31 décembre	**2025**	2024	2023
Défense	**41 851**	38 207	33 862
Défense Export	*33 769*	*29 265*	*23 986*
Défense France	*8 082*	*8 942*	*9 876*
Falcon	**4 745**	5 017	4 646
Total carnet de commandes consolidé	**46 596**	43 224	38 508
% Export	**79%**	76%	71%

Le carnet de commandes au 31 décembre 2025 est composé comme suit :

- **Défense Export** : **33 769 millions d'euros** contre 29 265 millions d'euros au 31 décembre 2024. Ce montant comprend principalement 175 Rafale contre 164 Rafale au 31 décembre 2024.
- **Défense France** : **8 082 millions d'euros** contre 8 942 millions d'euros au 31 décembre 2024. Ce montant comprend en particulier 45 Rafale (vs 56 à fin décembre 2024), 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) : **4 745 millions d'euros** vs 5 017 millions d'euros au 31 décembre 2024. Il comprend notamment 73 Falcon contre 79 à fin décembre 2024.

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** 2025 est de **635 millions d'euros** contre 519 millions d'euros en 2024. Cette hausse s'explique principalement par la hausse du chiffre d'affaires.

Les frais de recherche et développement, portant notamment sur le Falcon 10X, s'établissent à 389 millions d'euros en 2025.

La **marge opérationnelle consolidée ajustée** s'établit à **8,6%** contre 8,3% en 2024, en hausse de 0,3 point.

Le taux de couverture de change est de **1,13 $/€** en 2025 contre 1,14 $/€ en 2024.

Résultat financier consolidé ajusté

Le **résultat financier consolidé ajusté** 2025 est de **142 millions d'euros** contre 208 millions d'euros en 2024, en baisse suite à l'impact grandissant de la composante de financement et à la diminution des taux d'intérêt.

Résultat net consolidé ajusté

Le **résultat net consolidé ajusté** 2025 est de **1 061 millions d'euros** *(hors surtaxe d'impôt sur les sociétés en France, le résultat net consolidé ajusté 2025 aurait été de 1 157 millions d'euros*) contre 1 056 millions d'euros en 2024. La contribution de Thales dans le résultat net de Dassault Aviation est de 534 millions d'euros contre 507 millions d'euros en 2024.

La **marge nette consolidée ajustée** s'établit ainsi à **14,3%** en 2025 contre 17,0% en 2024. Cette baisse s'explique essentiellement par la surtaxe d'impôt sur les sociétés en France ainsi qu'un poids moins important du résultat financier et de la contribution de Thales.

Le **résultat net consolidé ajusté** par action 2025 s'établit à **13,60 €** contre 13,46 € en 2024.

1.1.8. Résultats consolidés en données IFRS

Résultat opérationnel consolidé (IFRS)

Le **résultat opérationnel consolidé** 2025 est de **639 millions d'euros** contre 527 millions d'euros en 2024. Cette hausse s'explique principalement par la hausse du chiffre d'affaires.

Les frais de recherche et développement, portant notamment sur le Falcon 10X, s'établissent à 389 millions d'euros en 2025.

La **marge opérationnelle consolidée** s'établit à **8,6%** contre 8,4% en 2024.

Résultat financier consolidé (IFRS)

Le **résultat financier consolidé** 2025 est de **143 millions d'euros** contre 200 millions d'euros en 2024, en baisse suite à l'impact grandissant de la composante de financement et à la diminution des taux d'intérêt.

Résultat net consolidé (IFRS)

Le **résultat net consolidé** 2025 est de **977 millions d'euros** contre 924 millions d'euros en 2024 (*hors surtaxe d'impôt sur les sociétés en France, le résultat net consolidé 2025 aurait été de 1 073 millions d'euros*). La contribution de Thales dans le résultat net de Dassault Aviation est de 446 millions d'euros contre 375 millions d'euros en 2024.

La **marge nette consolidée** s'établit ainsi à **13,2%** en 2025 contre 14,8% en 2024.

Le **résultat net consolidé par action** 2025 s'établit à **12,52 €** contre 11,78 € en 2024.

1.1.9. Dividendes

Le Conseil d'administration a décidé de proposer à l'Assemblée générale des actionnaires la distribution, en 2026, d'un dividende de **4,78 €/action** correspondant à un montant de **371 millions d'euros,** soit un payout de 35%. Le Conseil d'administration du 3 mars 2026 a décidé d'annuler 684 288 actions autodétenues. Le montant total du dividende est calculé sur la base du nombre d'actions composant le capital social au 31 décembre 2025 diminué de ces actions annulées.

Les dividendes par action au titre des cinq dernières années sont rappelés dans le paragraphe 5.2.6. du rapport de gestion.

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 2025 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 2025).

La **trésorerie disponible** de Dassault Aviation s'élève à **9 415 millions d'euros** contre 8 434 millions d'euros au 31 décembre 2024. 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 6 664 millions d'euros au 31 décembre 2025 contre 6 332 millions d'euros au 31 décembre 2024 sous l'effet des résultats de la période.

Les emprunts et dettes financières s'établissent à 203 millions d'euros au 31 décembre 2025 contre 238 millions d'euros au 31 décembre 2024. Les emprunts et dettes financières comprennent la participation des salariés placée en compte courant bloqué pour 24 millions d'euros et les dettes de location pour 179 millions d'euros.

Les stocks et en-cours ont augmenté de 727 millions d'euros pour s'établir à 7 451 millions d'euros au 31 décembre 2025, contre 6 724 millions d'euros au 31 décembre 2024. Cette augmentation s'explique essentiellement par l'exécution des contrats militaires en carnet. Les avances et acomptes reçus sur commandes nets des avances et acomptes versés augmentent de 2 322 millions d'euros au 31 décembre 2025 en raison notamment des acomptes perçus au titre des contrats Rafale Export.

La valeur de marché des instruments financiers dérivés s'établit à 52 millions d'euros au 31 décembre 2025 contre -100 millions d'euros au 31 décembre 2024, conséquence de la variation du cours $/€ entre le 31 décembre 2024 (1,039 $/€) et le 31 décembre 2025 (1,175 $/€).

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 2025, 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 ses principaux sites industriels à Little Rock (Arkansas) et Melbourne (Floride). 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 (société absorbée par DFJ avec effet au 1er janvier 2026),
- Dassault Falcon Jet Do Brasil Ltda (Brésil), services et maintenance aéronautiques,
- Dassault Falcon Jet Leasing LLC (États-Unis), société chargée d'accueillir les structures des financements Falcon.

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

Dassault Falcon Service (DFS) (France), implantée au Bourget et à Mérignac, contribue à l'après-vente des Falcon par ses centres de maintenance Falcon. 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 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 51% 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), à Zagreb (Croatie) et à Belgrade (Serbie) et un bureau important aux Émirats arabes unis.

1.4. Transactions avec les parties liées

Les parties liées 2025 sont identiques à celles identifiées en 2024. 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 2025 sont mentionnées en note 26 de l'annexe aux comptes consolidés.

1.5. Activités de Dassault Aviation

L'année 2025 a été marquée par :

- la signature et l'entrée en vigueur du contrat d'acquisition par l'Inde de 26 Rafale Marine pour équiper la Marine indienne,
- la livraison du 300ème Rafale, témoignage de sa réussite opérationnelle, industrielle et commerciale du Rafale. Le programme fédère 400 entreprises françaises. 533 Rafale ont été commandés depuis le début du programme, dont 323 à l'export commandés par 8 pays. Le carnet de commandes comprend 220 Rafale au 31 décembre 2025.

1.5.1. Évolution des programmes

Programmes Défense

Rafale

L'année 2025 a été marqué par la poursuite de l'exécution des contrats, et notamment :

Pour la France,

- la livraison de 11 Rafale, 45 restant à livrer,
- la poursuite des travaux d'exécution du contrat de développement du standard F4 avec l'acceptation du standard F4-2 et le développement du standard F4-3,
- la notification de l'étude de levée de risque du standard F5,
- le lancement des études du futur standard F5 du Rafale lié à la Composante Nucléaire Aéroportée, avec pour objectif une entrée en service entre 2033 et 2035,
- la poursuite des livraisons pour les armées françaises.

Pour l'export,

- la livraison de 15 Rafale, 175 restant à livrer,
- l'entrée en vigueur du contrat portant sur l'acquisition de 26 Rafale Marine par l'Inde. L'Inde devient le premier client Export du Rafale Marine,
- le « roll out » en janvier 2025 du premier Rafale au standard F4 des Émirats Arabes Unis à Istres, conformément au calendrier, et qui restera au centre d'essais en vol de Dassault Aviation pour effectuer des essais en vol en vue notamment des premières livraisons fin 2026,
- la poursuite des prospections à l'export.

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.

Espace

- Étude du développement du démonstrateur d'avion spatial VORTEX-D (« Véhicule ORbital Réutilisable de Transport et d'Exploration »), objet d'une convention de soutien par la Direction Générale pour l'Armement signée à l'occasion du Salon du Bourget.
- Signature d'une lettre d'intention entre l'Agence Spatiale Européenne (ESA) et Dassault Aviation, en vue de collaborations potentielles
- Recherche de partenaires européens ou non européens pour la suite.

Système de Combat Aérien Futur (« SCAF »)

Aucune décision n'a été prise sur la suite de ce programme, cela nous laisse dans l'incertitude.

Avions de missions

Pour le programme ALBATROS (Falcon 2000 de surveillance et d'intervention maritimes), l'année 2025 a été marquée par :

- le 1er vol de l'avion de développement le 24 janvier 2025.
- l'affermissement par la Direction Générale de l'Armement (DGA) de la tranche optionnelle des 5 avions supplémentaires et du soutien associé, ce qui porte à 12 le nombre d'avions commandés.

La livraison du 1er avion ALBATROS à la Marine Nationale est prévue en 2026.
Pour le programme ARCHANGE (Falcon 8X de renseignement stratégique), l'année 2025 a été marquée par le 1er vol de l'avion de développement le 17 juillet 2025. Le développement se poursuit.

Programmes Falcon

En 2025, dans un marché marqué par des incertitudes aux États-Unis au 1er semestre 2025, 31 prises de commandes ont été enregistrées et 37 Falcon ont été livrés pour une prévision de 40, contre 26 prises de commandes et 31 livraisons en 2024. La compétitivité est un élément essentiel du marché de l'aviation d'affaires.

Falcon en service

Dassault Aviation poursuit l'amélioration continue de ses avions en service avec notamment le développement et l'installation du très haut débit avec Starlink.

Le Falcon 8X devient le premier avion d'affaires à être certifié aux normes CO_2 de l'EASA.

Pour le Falcon 6X :

- les retours clients confirment l'intérêt pour une cabine plus confortable grâce à un diamètre du fuselage plus grand associé à des performances acoustiques, de qualité de vol, et une plus grande luminosité,
- 7 000 heures de vol ont été effectuées,
- l'augmentation des capacités opérationnelles : certification de FalconEye® et du double HUD, certification de l'atterrissage à forte pente permettant d'atterrir notamment à London City Airport et campagne d'essais pour atterrissage haute altitude.

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. 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.

Le premier avion est en finalisation de fabrication.

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.

L'aviation d'affaires est exclue de fait de la taxinomie « 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. L'audience de plaidoirie s'est déroulée le 10 février 2026 à Luxembourg et est attente de l'arrêt.

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.
- Certification du Falcon 8X en 2025 aux normes CO_2 de l'EASA qui mesure l'efficacité des aéronefs en termes d'émissions de carbone rapportées, notamment, à la taille de son fuselage et à sa masse maximale au décollage.
- 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).

Make in India

Dassault Aviation, avec la prise de contrôle majoritaire en 2025 de la joint-venture Dassault Reliance Aerospace Limited (« DRAL »), renforce le développement de ses activités de production et de son empreinte industrielle en Inde :

- production des tronçons T12 et T4 du Falcon 2000 ainsi que d'éléments mobiles Rafale,
- début de la production des tronçons T12 du Falcon 8X,
- un nouveau bâtiment d'assemblage est en cours de construction et des recrutements sont en cours pour augmenter les capacités de production du site de Nagpur.

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

- Tata Advanced Systems pour la production de sections de fuselage du Rafale en double source,
- Dynamatic pour la production du tronçon arrière du Falcon 6X, partenariat initié par la production de réservoirs arrière du Falcon 6X,
- Mahindra avec la fourniture des banquettes cockpit du Falcon 6X,
- Hical pour la fourniture de pièces de précision pour les commandes de vol Falcon et Rafale,
- l'augmentation du volume de pièces primaires approvisionnées et la qualification de nouvelles filières chez nos fournisseurs indiens, notamment pour les assemblages réalisés par DRAL.

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 2025 de répondre aux engagements de disponibilité des flottes exigés par les clients militaires en France et à l'Export.

Concernant la France, les développements associés au soutien des nouveaux standards du Rafale ou aux avions Falcon de missions ainsi que 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,
- la modernisation du système de soutien du Rafale avec le développement du Système de Prognostic et d'Aide au Diagnostic (SPAD) commandé dans le cadre du standard F4 et celui de nouvelle version du système de test Mermoz (5.0),
- la poursuite du développement du soutien du programme ALBATROS (Falcon 2000 de surveillance et d'intervention maritimes) en vue de la livraison du premier avion à la Marine en 2026.

Concernant le soutien en utilisation des flottes en service chez les clients Export, Dassault Aviation continue de soutenir les flottes en service au plus près des opérationnels et de leurs besoins.

Support Falcon

Concernant le support Falcon, l'année 2025 a été marquée par :

- le développement du réseau de centres de maintenance de Dassault Aviation, avec notamment en 2025 l'ouverture du nouveau centre de maintenance Dassault Falcon Jet sur l'aéroport de Melbourne en Floride,
- l'accompagnement des livraisons du Falcon 6X dans plusieurs nouveaux pays : adaptation du réseau mondial et agrément 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 2025, la plus grande part de l'activité de recherche et développement a été consacrée au développement du Falcon 10X, au développement des futurs standards du Rafale et au démonstrateur du futur avion de combat.

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 mené à bien les projets du Plan France 2030, qui a pris le relais des actions réalisées au titre du Plan France Relance. Les industriels entretiennent la feuille de route nationale pour les années 2025-2029.

Dassault Aviation participe également au programme européen Clean Aviation et s'attache à coopérer avec des écosystèmes internationaux.
Plus précisément, ces travaux de recherche et d'innovation portent sur des projets de développements technologiques et des concepts tels que :

- l'optimisation de la conception des aérostructures,
- 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 de mélange élevés avec du kérosène classique. Le but est d'obtenir une compatibilité avec des carburants 100% SAF,
- la montée en maturité des technologies de dégivrage électrique,
- 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 substances déclarées nocives par l'Europe (REACh).

Dans le cadre du Fonds Européen de Défense (FED), Dassault Aviation participe à deux programmes contribuant à relever le défi du combat aérien du futur :

- le projet EICACS (European Initiative for Collaborative Air Combat Standardisation) qui vise à définir, dans un cadre européen, les futurs standards d'interopérabilité pour le combat aérien collaboratif ; projet dont Dassault Aviation assure la coordination.
- le projet EPIIC (Enhanced Pilot Interfaces & Interactions for fighters Cockpit) qui vise à développer et évaluer les technologies de rupture et les nouvelles interfaces humain-machine destinées à être intégrées dans les cockpits des prochains avions de chasse.

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 afin de réduire le nombre de vols d'essais et le cycle de traitement des éventuelles évolutions,
- le développement de méthodes numériques pour renforcer les démonstrations de justification de la tenue des critères de certification,
- l'optimisation du cycle de production 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.

Les améliorations apportées par l'Intelligence Artificielle (IA) en termes de réactivité et d'efficacité des équipes et des produits conduisent à une généralisation de l'emploi de l'IA.

- Ainsi, pour les équipes, l'IA est un outil incontournable et utilisé au quotidien avec un modèle MISTRAL open source. Elle automatise les tâches répétitives, analyse des données complexes afin d'améliorer l'efficacité des collaborateurs. Des outils sont par exemple développés pour mettre à

disposition des fonctionnalités de recherche et d'analyse performantes dans des bases documentaires techniques.

- La plateforme Big Data Militaire agrège les données du cycle de vie des avions. L'IA contribue à l'exploitation de ces nombreuses informations dans l'objectif de tenir puis améliorer nos engagements de performance du soutien notamment par la mise en œuvre de la maintenance prévisionnelle.
- Pour les équipages, l'IA embarquée dans nos avions constitue une avancée majeure. Maîtrisée et supervisée, elle n'a pas vocation à remplacer l'humain mais à assister les pilotes et les membres d'équipage en aidant à la prise de décisions critiques. Elle ouvre aussi la voie à l'intégration de nouvelles fonctionnalités afin d'améliorer la performance globale de nos systèmes.
- Pour les systèmes de Défense, cette ambition s'est concrétisé en 2025 par la signature de deux partenariats stratégiques pour l'intégration d'une IA souveraine, maîtrisée et supervisée : un partenariat avec l'AMIAD (Agence Ministérielle pour l'IA de Défense) et un avec Thales, à travers cortAIx, son accélérateur d'IA.
- Dassault Aviation et Harmattan AI ont annoncé un partenariat stratégique pour accélérer l'intégration de l'autonomie maîtrisée et de l'IA au sein des systèmes de combat aérien. Dans le cadre de cette collaboration, Dassault Aviation a participé au tour de table de la levée de fonds série B de 200 millions de dollars d'Harmattan AI. Des échanges entre Dassault Aviation et Harmattan AI autour de savoir-faire respectifs ont été engagés.

Pour réaliser l'équilibre entre innovations à cycle court et développements technologiques sur le temps long, les travaux se basent sur des architectures évolutives capables d'intégrer efficacement les évolutions et les ruptures, tout en répondant au plus haut niveau d'exigence en matière de sécurité.

Le Laboratoire Commun de Recherche MOLIERE qui associe des équipes de Dassault Aviation avec des laboratoires universitaires du CNRS a conclu en 2025 une première phase de 4 ans de travaux. Ce laboratoire consacré aux matériaux fonctionnels innovants pour l'aéronautique a réalisé des preuves de concepts qui constituent des avancées fondamentales pour des applications dans les domaines de l'acoustique, de l'électromagnétisme et de la résistance au givrage. Cette démarche bénéficie du soutien de l'Agence d'Innovation de Défense (AID) depuis 2022.

Dassault Aviation a conclu en 2025 un accord de coopération stratégique avec les partenaires émiriens du Technology Innovation Institute (TII) pour accélérer l'innovation dans les produits et solutions aéronautiques de nouvelle génération. Il couvre les domaines de la conception et de la caractérisation expérimentale des matériaux pour la discrétion des avions, du développement de sous-systèmes autonomes basés sur l'IA ainsi que des systèmes de communication et de cybersécurité destinés à protéger les données et les opérations contre les menaces numériques.

1.5.4. Investissements : numérique et industriel

En 2025, notre stratégie numérique s'est articulée autour de plusieurs axes clés, visant à renforcer notre compétitivité, notre agilité et notre innovation. Voici les principales avancées :

- Généralisation de la plateforme 3DExperience™ :
  - Poursuite du déploiement pour les développements programme, l'aménagement commercial et la collaboration technique avec nos fournisseurs.
  - Intégration réussie du Falcon F6X et de la définition système du Rafale dès l'été 2025.
  - Optimisation continue, notamment pour l'aménagement commercial du Falcon 10X.
- Optimisation des processus industriels avec SAP avec l'amélioration significative de notre référentiel de planification et de pilotage des flux (achats, production, soutien).
- Déploiement du Manufacturing Execution System (MES) APRISO™ avec mise en œuvre sur le site de Cergy en 2025.
- Choix de Bleu pour la collaboration numérique (Teams).
- Modernisation de la base de données de référence
  - Refonte de ce nœud central entre définition, industrialisation, approvisionnement, fabrication et soutien.
  - Déploiement des nouvelles méthodes de gestion des données en 2026.
- Déploiement d'une Intelligence Artificielle Générative de confiance
  - Accès accéléré aux savoirs académiques, traduction, amélioration des documents et développement informatique.

    - Spécialisation sur nos données pour soutenir les ingénieurs systèmes dans leurs travaux.
- Cybersécurité et protection de la propriété intellectuelle
    - Renforcement continu de notre cybersécurité.
    - Intégration des nouvelles réglementations (législation européenne, aéronautique et française). Dans ce cadre, nous avons adapté notre modèle de gouvernance pour prendre en compte la réglementation Part-IS et nous l'avons pensé pour être prêt pour NIS2.

Ces initiatives s'inscrivent dans notre feuille de route stratégique, visant à accélérer l'innovation, optimiser nos coûts et renforcer notre leadership technologique.

Concernant les investissements industriels, l'année 2025 a été marquée par la poursuite de la modernisation des infrastructures industrielles :
- Cergy : inauguration de l'usine le 23 septembre, avec tous les salariés du site,
- Istres : extension du bâtiment « Falcon 7X » pour le rendre capable du Falcon 10X,
- Martignas : mise à disposition en avril 2025 de bâtiments agrandis pour augmenter la capacité de production des voilures et dérives du Rafale,
- Melbourne (Floride) : ouverture en juillet 2025 du nouveau centre de maintenance Dassault Falcon Jet,
- Mérignac : mise à disposition de 2 nouveaux bâtiments pour recevoir la chaine d'assemblage des fuselages Falcon et pour accueillir la chaine d'assemblage générale de nos différents avions.

1.5.5. 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 2026. 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 principaux thèmes de la politique qualité totale 2026 s'attachent à consolider la performance des programmes en développement, en production et la satisfaction de nos clients, sans compromettre la sécurité, la navigabilité. Ce plan est articulé autour des axes et objectifs suivants :
- pilotage de la performance : accélérer les cycles de développement,
- capital humain : maitriser les compétences, développer la performance individuelle et collective,
- exploitation des données : tirer l'amélioration continue, anticiper les risques, capitaliser sur les usages de l'IA.

1.5.6. Ressources incorporelles essentielles

Notre modèle de développement s'appuie avant tout sur la maîtrise des compétences. Un avion de chasse moderne est la réalisation humaine qui concentre le plus de technologies critiques dans un volume si réduit. La complexité est telle que, aujourd'hui, seuls quelques 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 atouts majeurs : 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)

15 024 employés à fin 2025. 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 innovations (Cf. paragraphe 2.3.3 de ce rapport).

Culture numérique

Dès l'avènement de la maquette 3D, nous avons investi dans les solutions numériques. Notre histoire commune avec Dassault Systèmes, dont nous avons été le berceau, nous confère une expertise unique. Ce partenariat étroit avec le leader mondial du Product Lifecycle Management (PLM) nous permet d'adapter avec agilité les avancées digitales à nos activités industrielles. Nos nouveaux outils renforcent nos capacités prédictives et notre vision globale, couvrant l'ensemble du cycle de vie - de la conception à l'expérience utilisateur, en passant par la production et le soutien. Nous capitalisons également sur les usages de l'IA.

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 de combat Dassault depuis plus de 70 ans. Dassault Aviation a la réputation de tenir ses engagements auprès de ses clients, pour les produits comme pour les services.

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, 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 essentielle à son outil militaire conventionnel et à son dispositif de dissuasion, par notre maîtrise de savoir-faire critiques et par nos ventes à l'export.

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,
- conforter 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 nous 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 pérenne.

1.5.7. 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 20 jours ouvrés, avec maintien de la rémunération, 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 « 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 des Anciens de l'École Navale,
- l'Association pour le Développement des Œuvres Sociales de la Marine.

1.5.8. Promotion de la démocratie locale

Afin de permettre de concilier l'exercice d'un mandat électoral avec l'activité professionnelle Dassault Aviation :

- maintient le contrat de travail pendant la durée du mandat,
- autorise des absences de droit pour exercer les mandats (réunions, séances, commission),
- assimile les absences à du temps de travail effectif pour la détermination des droits légaux (ancienneté, congés payés),
- protège le salarié en n'appliquant pas de discrimination ou de sanction liées à l'exercice du mandat,
- donne, à la fin du mandat, le droit à réintégration dans l'emploi ou dans un emploi équivalent (rémunération et classification au moins équivalentes à celles d'avant le mandat).

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, 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 de la Société 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 y.c.* matériaux critiques	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 à l'environnement économique et géopolitique mondial

Le contexte international reste marqué par la guerre en Ukraine et une instabilité géopolitique dans plusieurs régions dans le monde. L'industrie aéronautique est particulièrement sensible aux turbulences économiques et géopolitiques, car elle repose sur de très longues chaînes d'approvisionnement mondiales et des investissements à long terme.

La nature de l'activité de Dassault Aviation expose donc à des risques qui en découlent.
Sur le plan commercial, 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.

Sur le plan de l'exécution, Dassault Aviation doit faire face à une complexification importante des chaines d'approvisionnement, à une augmentation des coûts et à des risques de rupture pour certains composants clefs. Par ailleurs, les tensions géopolitiques se traduisent par une augmentation des cyberattaques et des risques d'intrusion et d'espionnage industriel.

2.1.2. Risques liés aux marchés

L'impact de la situation économique à fin 2025 se traduit par une demande de vols et d'avions d'affaires toujours importante, mais celle-ci reste confrontée à une hausse significative des couts d'exploitation 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.

En Amérique du Nord, 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 cycles.
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 a poursuivi en 2025 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 décrites dans le § 4.2.2 de l'Etat de Durabilité). Ce contexte réglementaire complexe induit potentiellement des risques de compétitivité et de distorsion de concurrence

En réponse à ces enjeux, Dassault Aviation poursuit ses études sur les 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.

2.2. Risques opérationnels

2.2.1. Risques de dépendance envers la *supply chain*

Le risque de dépendance à la chaine d'approvisionnement reste le risque opérationnel majeur de l'industrie aéronautique en forte montée en cadence.

La contribution des fournisseurs représente une part significative des éléments participant à la réalisation des produits de Dassault Aviation. La performance des fournisseurs (prix, qualité et délai) participe à la performance de la Société et la défaillance d'un fournisseur peut constituer un risque pour la tenue des calendriers de développement des 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.

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 en limiter les impacts et assurer la disponibilité des flottes.

En 2025, si les capacités d'approvisionnement se sont améliorées, Dassault Aviation reste confronté aux difficultés de plusieurs fournisseurs fragilisés pour tenir leurs objectifs de production. Ceci-ce traduit par un risque sur les chaines de production et un risque financier.
Cette situation ayant une incidence sur le développement et la production des avions, la Société s'efforce d'en limiter les conséquences en apportant le soutien nécessaire à certains sous-traitants, en sécurisant la production des éléments majeurs et en développant ses partenariats dans le Make in India pour consolider sa base de fournisseurs, permettant notamment de proposer des alternatives aux fournisseurs défaillants.

La dépendance aux chaines d'approvisionnement concerne également celles aux matériaux critiques et terres rares indispensables pour la fabrication des avions et systèmes électroniques. Face à ce risque majeur, exacerbé par les tensions politiques entre les USA et la Chine et dont les conséquences potentielles pourraient être des arrêts de production, des recherches d'alternatives ont été mises en place avec les partenaires de la supply chain. Dassault Aviation s'implique aussi dans différentes instances, notamment avec la DGA, pour mutualiser les efforts afin d'accélérer le développement des acteurs européens sur la chaine de valeur des aimants.

Face à ces risques, Dassault Aviation agit au travers :

- du GIFAS (Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales), et de la surveillance interne afin d'anticiper les risques de nouvelles défaillances de fournisseurs,
- de sa participation au fond d'investissement de soutien à 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 2026, la priorité de Dassault Aviation sera de renforcer la résilience de sa chaine d'approvisionnement (éléments majeurs et matériaux critiques/terres rares).

2.2.2. Risques liés à la maîtrise des programmes

Les cycles nécessaires aux développements et à la production, 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.

Pour le Falcon 10X, 2026 sera l'année de début de la campagne d'essais en vol : il reste encore à résoudre certaines difficultés avec Airbus Atlantic. Par ailleurs, nous suivons avec attention l'annonce de la reprise de Spirit, fournisseur des nacelles du Falcon 10X, par Boeing.

L'exécution des programmes doit répondre à des exigences opérationnelles, contractuelles, y compris de transferts de technologie et réglementaires très élevées. Parmi celles-ci, les enjeux de sureté sur les produits nécessitent des optimisations entre les différents impératifs de collaboration et de connectivité alors que la sécurité et la cybersécurité sont de plus en plus exigeantes.

En cas de non-respect des performances ou du calendrier prévu, les clients peuvent parfois exiger le paiement de pénalités, voire procéder à la résiliation du contrat.

Architecte industriel et intégrateur, Dassault Aviation gère une multitude de coopérants, partenaires et fournisseurs tout en respectant les contraintes techniques, juridiques et financières.

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 continué de perturber en 2025 le bon avancement de certains programmes et la tenue de certains objectifs.

Concernant les marchés Défense, la très forte instabilité politique Française et ses conséquences budgétaires et financières sont porteuses d'incertitudes importantes sur la continuité des programmes en France.

2.2.3. Risques Cyber sur les Systèmes d'Information

Les risques cyber sont exacerbés par la montée en cadence de la production et l'intensification des tensions géopolitiques génératrices de menaces. Ces risques se concentrent principalement sur l'espionnage industriel, l'altération des activités opérationnelles, et la vulnérabilité de la chaîne d'approvisionnement.

La surface d'exposition cyber a augmenté de par l'évolution sociétale, les multiples partenariats, l'exposition cyber de la supply chain et les nécessaires ouvertures au « Cloud », qui sont autant de facteurs de vulnérabilité potentiels.

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 destinée à se protéger contre le risque d'atteinte à la sécurité de ses systèmes d'information.

Le facteur humain étant un enjeu 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 Société 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 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 Base Industrielle et

Technologique de Défense (BITD), 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.
L'ensemble des mesures prises ont pour principal objectif d'élever le niveau de maturité cyber de l'ensemble de la chaine de valeur.

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. Les risques induits par les enjeux de production nécessitent des ajustements en matière de sureté. Parmi ces enjeux, se distinguent plus particulièrement l'accélération des cadences de production Rafale dans les usines de Dassault Aviation et chez ses partenaires.

La préservation de la sécurité du personnel, du patrimoine industriel, technique et scientifique de la Société 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 2025. Pour favoriser l'intégration, la rétention et le développement des talents, Dassault Aviation a mis en place diverses actions d'accompagnement et de formations techniques et de management auprès de son personnel.
Concernant les risques liés à la santé et sécurité du travail, 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 dans le 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

En matière de risques environnementaux, le Système de Management Environnemental (SME) et la politique RSE intègrent une maîtrise des risques déployée dans les établissements de la Société mère et promue dans les 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 2025, Dassault Aviation n'a pas eu à comptabiliser de passif environnemental.
Aucun site Dassault Aviation n'est classé au titre de la Directive Seveso III. Des précisions sont apportées 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 aléas extrêmes du changement climatique, que ce soit pour ses implantations industrielles ou sa *supply chain* qui sont majoritairement européenne et nord-américaine. La Société considère qu'à l'horizon court et moyen terme, l'aléa de tornade est le seul risque de dégradation ou d'interruption partiel de la production. Il concerne l'établissement situé à Little Rock Arkansas. Dassault Aviation poursuit par ailleurs l'approfondissement des plans de continuité d'activité sur l'ensemble de ces sites.

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, la Société a mis en place une organisation et une gouvernance RSE ainsi que des politiques, plan d'actions, règles internes de fonctionnement et bonnes pratiques cohérents des enjeux de durabilité identifiés. Ces dispositifs reflètent l'engagement de Dassault Aviation sur les sujets environnementaux, sociaux, sociétaux et de gouvernance, et sont décrits dans le chapitre 4 du présent Rapport, selon les exigences de la directive européenne CSRD.

Si la CSRD renforce la transparence et la crédibilité des engagements RSE des entreprises, elle fait peser paradoxalement, avec d'autres réglementations européennes, des risques grandissant de perte de compétitivité par rapport aux entreprises extra-européennes: surcharge administrative, distorsion dans la communication d'informations pouvant relever du secret des affaires, distorsion dans les règles de production, d'importation et d'utilisation de certaines substances et matières premières critiques.

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 terme de de Devoir de Vigilance (cf chapitre 3 du présent rapport)
- en matière environnemental, sociale et sociétale (cf. chapitre 4 du présent rapport),
- en termes d'application de dispositif anti-corruption (Loi Sapin 2, Foreign Corrupt Practices Act …), et de protection des données personnelles (cf. § 4.4 du rapport)
- 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.

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 des contrats en collaboration, 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. Dassault Aviation sollicite auprès de Bpifrance Assurance Export la garantie du risque de fabrication 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). La faiblesse du dollar se prolongeant n'est par ailleurs pas propice à des couvertures améliorant la compétitivité.
[(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 d'impact potentiel négatif générés par ses activités et ses services au regard des exigences de la législation relative au devoir de vigilance (notamment l'atteinte potentielle aux droits humains et libertés fondamentales des travailleurs de la chaîne de valeur, identifiée dans les § 4.1.10 et 4.3.2. de l'état de durabilité comme un impact potentiel négatif en lien avec le thème des travailleurs de la chaîne de valeur).

Les paragraphes ci-dessous décrivent les politiques et actions mises en œuvre pour identifier, prévenir et atténuer cet impact potentiel négatif, ainsi que les métriques associées.

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. § 3.3 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 pour 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 paragraphes suivants :

- Cartographie des risques ;
- Procédures d'évaluations des fournisseurs ;
- Mesures d'atténuation des risques et de prévention des atteintes graves ;
- Procédure d'alerte interne ;
- Dispositif de contrôle de l'efficacité du plan de vigilance.

Cartographie des risques

La cartographie Dassault Aviation a pour objectif d'identifier, d'évaluer, de hiérarchiser et de prévenir les atteintes graves envers les droits humains et les libertés fondamentales, la santé et la sécurité des personnes ainsi que l'environnement, résultant des activités de la Société. À cet effet, la cartographie vise in fine à décrire les actions en vue de la réduction du risque brut, inscrites au plan de vigilance Dassault Aviation.

L'analyse des risques et l'élaboration des scénarios de risques sont réalisées en identifiant les facteurs de risques liés à l'environnement, aux droits sociaux et humains. Cette cartographie prend en compte, notamment, les activités, les zones géographiques, les typologies de tiers, les circuits de décision, les métiers et processus et les acteurs de contrôle.

Pour ce faire, l'évaluation des risques se base sur l'évaluation et la détermination de l'exposition aux risques des scénarios de risques définis par les opérationnels. Ces scénarios sont notamment issus des procédures métiers applicables, la nature des interactions avec la *supply chain*, et le retour d'expérience des opérationnels. Ces scénarios sont ensuite évalués en risque brut, à savoir le niveau de vulnérabilité de l'entreprise pour chaque scénario ; puis en risque net après prise en compte du niveau de maitrise de risque.

Cette cartographie sert de base pour le plan de vigilance qui s'appuie, dans le cadre de la stratégie de gestion des risques, sur les mesures à mettre en œuvre dans le cadre d'un plan d'actions issu des risques nets. Elle conduit ainsi Dassault Aviation à renforcer ses procédures en matière de devoir de vigilance.

Procédures d'évaluation des fournisseurs

Une évaluation des risques fournisseurs (due-diligence), intégrée dans le « processus d'agrément et de suivi fournisseurs » de la Direction Générale des Achats, permet l'évaluation de l'exposition des fournisseurs de Dassault Aviation aux risques d'atteinte aux droits humains.

La Société effectue ainsi des vérifications de due-diligence sur tous les fournisseurs de Dassault Aviation lors de l'entrée en relation d'affaires et lors de tout changement significatif lié à la situation de ce fournisseur. Ces vérifications se basent sur le respect des droits humains conformément aux normes nationales applicables et aux principes des conventions internationales, ainsi que sur le respect des critères sociaux et gouvernementaux en matière de RSE (Responsabilité Sociétale d'Entreprise).

À ce titre, la Société s'appuie sur divers outils que sont 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 qui reprennent notamment des sujets tels que ceux liés aux infractions pénales vis-à-vis des droits humains (travail des mineurs, travail forcé etc.), les droits syndicaux, égalité salariale et de traitement ou encore le management de la santé, sécurité au travail. Outre le traitement des réponses liées à ces questionnaires, des recherches en sources ouvertes sont effectuées sur l'actualité, les dirigeants de la structure, les actionnaires, la personne morale, le pays etc. ces recherches permettent de venir appuyer l'indice pays de *Transparency International* également consulté. Enfin, des outils de screening permettent de s'assurer que le fournisseur évalué ne présente pas de risques particuliers. Ponctuellement, des audits filiales et fournisseurs à risque fort sont réalisés.

Ces évaluations sont réalisées par la DEC, ainsi que la DGQT/RSE-HSE sur leurs périmètres respectifs. Chaque évaluation de la situation d'un fournisseur donne lieu à un avis transmis à la DGA, propriétaire de ce processus, ainsi qu'à un archivage du dossier. Cette démarche d'évaluation contribue à la maitrise des risques fournisseurs, et permet d'identifier au plus tôt les risques potentiels.

Le nombre de fournisseurs évalués en 2025 est précisé dans le § 4.4.2 de l'état de durabilité du Rapport de gestion du Conseil d'administration.

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

Mesures de préventions et d'atténuation des risques

- **Code de conduite fournisseurs**

Dassault Aviation a mis en place un code de conduite fournisseurs, déployé au cours de l'exercice 2025, afin de maintenir des relations éthiques, transparentes et responsable avec l'ensemble des partenaires commerciaux. Outil pédagogique, ce code vise à définir les standards auxquels les fournisseurs doivent s'engager à respecter dans le cadre de leurs relations d'affaires avec Dassault Aviation.

Préfacé par le Président Directeur Général, le code fournisseurs vise ainsi à définir les exigences de base imposées aux fournisseurs et sous-traitants de Dassault Aviation et à présenter également les valeurs de la Société conformément aux normes en vigueur : conditions de travail et droits humains, intégrité et éthique des affaires, environnement, santé et sécurité, sécurité des produits *(Safety*), protection du patrimoine et de l'information, dispositif d'alerte.

Ce code reflète la volonté de la Société de partager ses valeurs avec ses partenaires commerciaux, en bâtissant des relations commerciales durables fondées sur le respect, l'intégrité, l'exemplarité et la responsabilité. Le code de conduite fournisseur est disponible sur le portail Deltanet de la Société, ainsi que sur sa page internet.

- **Surveillance des interventions des entreprises extérieures sur sites**

Afin de prévenir les risques liés à la co-activité lors de l'intervention d'entreprises extérieures sur sites, un accord de partenariat a été mis en place avec le groupement d'intérêt économique Qualité Entreprises. Ainsi plus d'une quinzaine de préventeurs interviennent sur le terrain et agissent au centre d'une relation tripartite entre les entreprises sous-traitantes et les sites Dassault Aviation. Véritables facilitateurs, ils assurent ainsi des missions opérationnelles telles que l'analyse des risques HSE préalable, les accueils HSE des intervenants et le suivi des interventions avec pour objectif de renforcer la prise en compte des problématiques Sécurité Environnement au quotidien.

- **Comité « Vigilance »**

Un Comité « Vigilance » est composé des représentants de la Direction Générale des Achats (DGA), de la Direction de l'Éthique et de la Conformité (DEC), de la Direction RSE, de la Direction de l'Audit Interne et des Risques (DAIR), de la Direction des Ressources Humaines (DRH), de la Direction des Affaires Publiques et Sûreté (DAPS) et de la Direction Générale des Opérations Industrielles (DGOI). Ce Comité se réunit chaque année afin d'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 « *compliance* » est déployé par la DEC pour l'ensemble de la Société, comme prévu notamment 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 métiers. Ainsi, ces formations permettent aux collaborateurs de la Société d'appréhender les enjeux et risques liés aux droits humains et libertés fondamentales.

Ce dispositif de formation est détaillé dans le paragraphe « Politique de formation en matière de conduite des affaires » de l'ESRS G1-1 Culture d'entreprise et politiques en matière de conduite des affaires (§ 4.4.1).

Afin de satisfaire l'exigence de formation de tous les collaborateurs Dassault Aviation, un module *e-learning* Devoir de Vigilance viendra compléter le dispositif au premier semestre 2026.

Dispositif d'alerte interne

Un dispositif unique de traitement des signalements de situations non-conformes est mis en place par la DEC. Ce dispositif vise à remédier aux situations non-conformes en permettant aux employés et collaborateurs extérieurs et occasionnels de signaler ces situations.

Ces situations portent notamment sur les atteintes graves envers les droits humains, dont atteintes sexuelles et discrimination, les libertés fondamentales, la santé-sécurité des personnes ainsi que l'environnement, les manquements aux obligations spécifiques de sécurité et de protection des travailleurs etc.

Ce dispositif d'alerte interne est détaillé dans le paragraphe « Politique d'alerte interne en matière de conduite des affaires » de l'ESRS G1-1 Culture d'entreprise et politiques en matière de conduite des affaires (§ 4.4.1).

Dispositif de contrôle de l'efficacité du plan de vigilance

La Direction Éthique et Conformité (DEC) assure le pilotage du plan de vigilance et s'assure du bon fonctionnement comme de l'efficacité du dispositif mis en place, en lien avec le responsable RSE de la Société.

Plus spécifiquement, un plan de contrôle des bureaux et filiales est également mené par la DEC dans le cadre du contrôle interne. 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 2024 et 2025, plusieurs entités présentes à l'étranger ont ainsi été contrôlées.

La DAIR assure le contrôle de niveau 3 du dispositif de vigilance de la société.

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

Bien que Dassault Aviation ne s'approvisionne pas directement en minerais, la Société est attentive à 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.

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*).

4. ÉTAT DE DURABILITÉ

4.1. Informations générales à publier

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

Préambule

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 (*European Sustainability Reporting Standards*) 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 second état de durabilité.

Le champ des informations exigées par la CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) se distingue par sa grande étendue (jusqu'à 1200 points de données) et sa complexité. La Commission européenne a entamé en 2025 des chantiers de simplification de la CSRD au travers des lois « Omnibus », mais ces mesures n'ont bénéficié que très marginalement aux exigences et conditions de réalisation de la CSRD pour Dassault Aviation sur l'exercice 2025. Attentif aux évolutions du cadre légal et réglementaire, Dassault Aviation adaptera si nécessaire et en fonction de ces évolutions, les processus de collecte des informations, de contrôle interne et d'évaluation de la matérialité des impacts, risques et opportunités liés à ses activités.

Par ailleurs, certaines sources d'incertitude 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. Ainsi, Dassault Aviation n'est pas en mesure d'évaluer les émissions de GES du périmètre 3 pour des raisons techniques qui ne permettent pas d'obtenir des résultats fiables et pérennes. Par conséquent, les émissions de GES du périmètre 3 requises au titre de l'exigence de publication E1-6 (brutes et rapportées en intensité par produit net) ne sont pas déclarées dans le présent état de durabilité (§ 4.2.2.8).

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 et sociétés intégrées durant l'année) défini dans la Note 2 des états financiers consolidés du présent rapport annuel, à l'exception de certaines limitations indiquées dans les § 4.3.1.16 et § 4.4.6.

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.

À ce stade, pour des raisons techniques, Dassault Aviation n'est pas en mesure d'évaluer de façon fiable et pérenne les dépenses opérationnelles (Opex) et/ou dépenses d'investissement (Capex) importantes réalisées spécifiquement au titre des actions décrites dans le présent état de durabilité.

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 § 4.2.2.7 et 4.2.2.8).

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.

Ces incertitudes étant liées à des données publiques, Dassault Aviation n'a pas de possibilité d'en améliorer l'exactitude.

Changements dans la préparation ou la présentation des informations en matière de durabilité

La méthodologie de calcul de l'écart de rémunération entre hommes et femmes du présent état de durabilité a été modifiée par rapport à celle de l'état de durabilité publié au titre de l'exercice 2024, comme détaillé au § 4.3.1.16.

La méthodologie de calcul des délais de paiement fournisseurs, telle que détaillée dans l'annexe au rapport de gestion du Conseil d'administration, a été modifiée par rapport à 2024.

Signalement d'erreurs dans des périodes antérieures

Dassault Aviation n'a pas identifié d'erreur dans l'état de durabilité publié au titre de l'exercice 2024, à l'exception de certaines références du tableau présenté dans le § 4.1.12 listant 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), et de la répartition par sexe au sein des cadres dirigeants, tel que précisé dans le § 4.3.1.9.

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	4.1.8	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
E5	4.2.4.1	§ 2.2.1 du Rapport de gestion du Conseil d'administration
G1	4.4.7	§ 2.2.3 du Rapport de gestion du Conseil d'administration

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 (P-DG) et un Directeur Général Délégué (DGD), soit deux membres exécutifs.
Le Conseil d'administration est composé du P-DG 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 P-DG 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 P-DG 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 2025, l'âge des administrateurs est compris entre 49 et 87 ans avec une moyenne d'âge de 67 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 P-DG, pilote la politique RSE de la Société mère et de ses filiales, et les obligations de reporting associées. À ce titre, il doit s'assurer que la politique RSE est déclinée dans les directions concernées en tenant compte des principaux enjeux de durabilité. Ces enjeux et leur importance sont réévalués chaque année dans le cadre de l'analyse de double matérialité décrite au § 4.1.11.

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 (directions précédentes et Direction Générale Technique - DGT).

À chaque ESRS sont rattachés des IROs spécifiques, qui sont listés au § 4.1.10., en précisant au niveau de chaque IRO les directions responsables et stratégies associées.

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.

Les enjeux de durabilité identifiés comme des impacts potentiellement négatifs et relevant du devoir de vigilance sont traités dans le cadre du plan de vigilance conformément à la loi n°2017-399 du 27 mars 2017. Le pilotage de ce plan est assuré par la DEC. Une mise à jour de ce plan a été présentée début novembre à la Direction Générale.

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 n°2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique.

Dassault Aviation 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 P-DG, 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 et à la Direction Générale, le Comité des Risques 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 correspondent 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.

Le responsable RSE remonte les informations importantes vers la Direction Générale. Elles sont utilisées en tant que de besoin pour évaluer les plans d'action en cours et les plans d'investissement futurs.

La politique RSE de la Société est basée sur les principaux enjeux de durabilité 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 2025, une lettre RSE, signée par le P-DG, 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 2024 et les objectifs 2025 ont été :

- portés à la connaissance de la Direction Générale par le responsable RSE à l'occasion de la préparation du rapport annuel et du Conseil d'administration,
- présentés à des membres du Comité de Direction par le responsable RSE, à l'occasion de la revue de direction Société,
- portés à la connaissance des actionnaires par le P-DG 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 2025 a été :

- porté à la connaissance de la Direction Générale par le responsable RSE à l'occasion de la préparation du Conseil d'administration de juillet 2025,
- présenté à la revue de direction DGQT de juillet 2025 puis de décembre 2025 par le responsable RSE.

Les résultats relatifs aux thèmes sociaux et environnementaux sont présentés deux fois par an au président du CSEC puis aux représentants du personnel à l'occasion de la Commission de Santé Sécurité et Conditions de Travail (CSSCT). Les CSSCT centrales se sont tenues en avril 2025 pour le bilan 2024 et en novembre 2025 pour le bilan du premier semestre.

Un Comité des risques - compliance s'est tenu en présence de membres du Comité de direction ou leurs représentants en septembre 2025.

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. Cette première analyse de matérialité a fait l'objet d'une mise à jour en 2025, puis a été présentée à la Direction Générale. La liste à jour des IRO figure dans § 4.1.10.

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 P-DG et du DGD ont été fixés par le Conseil d'administration. Les éléments de leur rémunération sont définis par le Conseil d'administration chaque année et sont constitués 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, sur les volets social et environnemental.

Sur le volet social, la performance 2025 est basée sur le taux d'embauche féminine sur l'année (CDI et CDD) au titre des sociétés françaises de Dassault Aviation.

Sur le volet environnemental, la performance 2025 est basée sur la réduction des émissions de CO_2 sur les périmètres 1 et 2 hors kérosène de la Société mère ramenés à iso conditions productives.

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 :

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.	Informations concernant les travailleurs de la chaine de valeur (S2)
§ 4.3.3.2	Politiques relatives à la sécurité des clients (S4-1)
§ 4.3.3.3	Processus d'interaction au sujet des impacts avec les clients (S4-2)
§ 4.3.3.4	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)
§ 4.3.2.	Informations concernant les travailleurs de la chaine de valeur (S2)
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.	Informations concernant les travailleurs de la chaine de valeur (S2)

§ 4.3.3.5	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.	Informations concernant les travailleurs de la chaine de valeur (S2)
§ 4.3.3.6	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.

Dassault Aviation dispose d'un système de gestion des risques basé sur une méthodologie société, applicable également à l'information en matière de durabilité.

Piloté par la Direction de l'Audit Interne et des Risques, ce système permet la détection, le traitement et le suivi des risques les plus significatifs pour notre activité. L'objectif est d'évaluer de façon systématique leurs conséquences en termes d'impacts potentiels (sur les produits, les programmes, et dans les processus), afin d'y attacher des plans d'actions pour les diminuer. Les principales conclusions de cette démarche sont publiées dans le chapitre 2 du rapport de gestion du Conseil d'administration.

La quantification des risques précédents se base sur l'évaluation de leur probabilité et de leur impact, avec trois niveaux de criticité résultants.

Le risque, remonté dans la cartographie, de non-atteinte du niveau des exigences réglementaires sur la production de l'information n'est pas identifié comme risque majeur. Par conséquent, il n'entraine ni contrôle associé, ni remontée aux organes d'administration, de direction et de surveillance.

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 également 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 5 900 avions militaires et 2 800 avions civils, soit un total de 8 700 appareils, dont 65 % ont été exportés.

En 2025, la répartition du chiffre d'affaires était : Falcon 37%, Défense France 23% et Défense Export 40%.

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

---

[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).

ses partenaires étrangers. Elles assurent également l'équilibre économique dont la France a besoin pour maintenir son outil de défense souverain.
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 consacrent 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.

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

[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.

Une procédure de contrôle a 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 P-DG 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.

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.

[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.

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

Support après-vente

Dassault Aviation assure le support d'environ 1 000 avions d'armes et 2 150 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 stations-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
	Adaptation aux effets du changement climatique
	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
Gouvernance	Éthique des affaires et conformité
	Atteinte potentielle aux droits humains et libertés fondamentales des travailleurs de la chaîne de valeur
	Gestion des relations avec les fournisseurs
	Maîtrise des risques cyber sur les systèmes d'information

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, PME et ETI, en France.

Pour les Falcon, Dassault Aviation est maître d'ouvrage et maître d'œuvre. Les fournisseurs principaux, livrant des systèmes complexes complets à intégrer sur les avions (moteurs, trains d'atterrissage,

systèmes de navigation, etc.), 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 et fournisseurs principaux.

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. Les modalités de prise en compte des attentes des parties intéressées sont traitées au § 4.1.4.

Le modèle d'affaires et la stratégie de Dassault Aviation sont restés stables vis-à-vis des parties intéressées depuis l'exercice précédent.

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 Contrôle interne Communication externe Codes de conduite Soutiens associatifs (insertion, humanitaire et culture) Conventions réservistes Ambassadeurs enseignants
Clients	Sécurité des produits Disponibilité et qualité des produits et services Performance environnementale des opérations aériennes	*Safety Management System* 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.

En dehors de l'enjeu Souveraineté qui couvre l'ensemble de la Société, les directions responsables des IRO sont indiquées dans la colonne Enjeux sous la forme : [IRO – Direction responsable].

Enjeux	IRO / Description	Horizon	Chaîne de valeur	Stratégies
Souveraineté [ESRS 2]	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 [E1-DGQT]	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
Adaptation aux effets du changement climatique [E1-DGQT]	Risque : Dégradation de la productivité, interruption partielle ou totale de la production	Hausse > 5 ans	Activités de la Société	Plan de continuité d'activité Pilotage des risques
Maîtrise des risques industriels et de pollution [E2-DGQT]	Risque : Obsolescence liée aux réglementations 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 [E5-DGA]	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 [S1-DRH]	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 [S1-DRH]	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 [S1-DRH]	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 [S1-DRH]	Impact : (-) Impact potentiel sur la santé mentale et physique des collaborateurs	Stable > 5 ans	Activités de la Société	Système de gestion de la santé et sécurité au travail
Qualité de vie et des conditions de travail [S1-DRH]	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 [S4-DGT]	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 [G1-DGSI]	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 [S1, S2, G1 - DEC]	Impact : (-) Atteinte potentielle aux droits humains et aux libertés fondamentales des travailleurs de la chaîne de valeur Risque : Manquement à l'éthique des affaires	Stable > 5 ans Baisse <1 an	Amont Amont Activités de la Société Aval	Lutte contre la corruption Formation Conformité aux réglementations Devoir de vigilance
Gestion des relations avec les fournisseurs [G1-DGA]	Impact : (+) Engagement long terme, sécurisation de solutions durables	Hausse > 5 ans	Amont	Pratiques responsables dans la sélection et le traitement des fournisseurs

Les évolutions de ce tableau de synthèse, par rapport à l'exercice 2024, résultent des améliorations apportées à l'analyse de matérialité indiquées au § 4.1.11. Ces évolutions sont les suivantes : ajout de l'impact Atteinte potentielle aux droits humains et aux libertés fondamentales des travailleurs de la chaîne de valeur ; ajout du risque Adaptation au changement climatique ; retrait des risques Santé et sécurité des collaborateurs.

Les impacts positifs en termes de Souveraineté (contribution majeure à la défense nationale française et à ses intérêts stratégiques) et de Gestion des relations avec les fournisseurs (engagement long terme, sécurisation de solutions durables) trouvent leur origine dans la stratégie et le modèle d'affaires de Dassault Aviation.

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

À ce jour, Dassault Aviation ne relève pas d'impact de ces risques et opportunités matériels sur sa situation financière, ses résultats financiers et ses flux de trésorerie. Dassault Aviation n'identifie pas de risques ou opportunités matériels qui pourraient entraîner un ajustement significatif des valeurs comptables des actifs et passifs déclarés dans les états financiers.

L'ensemble des IRO est couvert dans le présent état de durabilité au travers des ESRS thématiques, à l'exception de l'enjeu Souveraineté traité dans le § 4.1.8. Le risque cyber sur les systèmes d'information est traité dans le § 4.4.7.

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. L'analyse de matérialité initiale a été réalisée pour la publication du premier état de durabilité conforme à la CSRD (exercice 2024), avec l'appui d'un cabinet de conseil. Cette analyse a été mise à jour de manière ciblée pour l'exercice 2025, dans le respect des procédures décrites ci-dessous appliquées dès l'exercice 2024, en prenant en compte les axes d'amélioration identifiés lors de l'exercice 2024, ainsi que les changements intervenus entre les exercices 2024 et 2025 ayant un impact sur l'analyse. La nécessité d'une mise à jour des procédures décrites ci-dessous sera évaluée par la Société en 2026 en fonction du contenu des ESRS révisés, dont l'adoption est attendue cette même année.

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.
La Société a réalisé cette analyse en s'appuyant sur des outils internes, et reste attentive aux possibilités offertes par différentes solutions spécifiques disponibles sur le marché pour outiller les analyses de matérialité.
Dassault Aviation n'a pas interrogé de parties intéressées externes 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, au travers du processus décrit ci-dessous. Ces experts sont représentatifs des enjeux sélectionnés et sont en relation régulière avec les parties intéressées. Ils occupent des postes à responsabilité dans les directions en lien avec les thèmes RSE : DGQT, DRH, DEC, DGA, DGF, DAIR, DGT (voir détails dans le § 4.1.3.). Ces experts ont participé aux phases d'identification et d'évaluation des IRO selon les modalités décrites ci-dessous.
Leur avis a été corroboré par l'analyse de multiples sources, notamment : benchmarks et référentiels sectoriels (ex. GIFAS, Aerospace and Defence Industries, enquêtes client réalisées par la Société) ou extra sectoriels (ex. Observatoire Français des Ressources Minérales pour les filières industrielles, Sustainability Accounting Standards Board, World Resources Institute) ; analyse des réglementations et de leur évolution (par ex. Registration Evaluation Authorisation and Restriction of Chemicals (REACh), paquet Omnibus de la Commission Européenne) ; accords et procédures internes ; accords externes (par ex. avec l'État).

Dans une première phase, 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.). 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.
Les différents experts mentionnés précédemment ont tous participé à cette première phase au travers de réunions collégiales coordonnées par le responsable RSE de la Société.

Dans une deuxième phase, 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 - Modérée - Forte - Très forte,
  - étendue : Limitée - Moyenne - Conséquente - Très répandue,
  - remédiabilité (uniquement pour les impacts négatifs) : Facile - Moyenne - Complexe - Impossible.

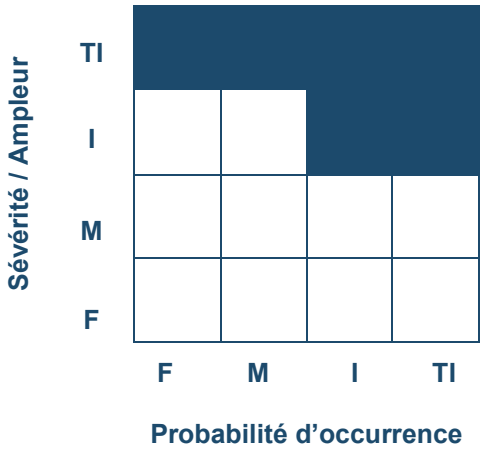
  À chacun des quatre niveaux est associée une valeur quantitative : 1 – 3 – 6 – 10. La gravité est obtenue par la moyenne arithmétique des valeurs des trois critères.
  Lorsque les impacts négatifs potentiels portent sur les Droits humains, la probabilité a été considérée comme certaine afin de ne pas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

  Chaque impact a été évalué au travers d'entretiens avec les experts mentionnés ci-dessus et compétents au regard de l'impact considéré. Ces entretiens ont été pilotés par le responsable RSE de la Société. Les résultats ont été consolidés sans pondération liée aux interlocuteurs.

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

  L'évaluation des risques et opportunités a été pilotée par le responsable RSE, en liaison avec les experts mentionnés ci-dessus, compétents au regard des risques et opportunités considérés. La DGF et la DAIR ont été systématiquement associées à ces évaluations afin d'assurer, pour chaque risque, la pertinence de l'évaluation de la matérialité financière ainsi que la cohérence avec la cartographie des risques Société.

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.

Enfin, en ce qui concerne l'évaluation des risques, la cohérence globale entre les résultats de l'analyse de double matérialité et la cartographie des risques Société a été confirmée par la DAIR, en charge de présenter les risques Société à la Direction Générale et au Comité des risques.

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.

Les résultats de l'analyse de double matérialité ont été présentés à la Direction Générale, qui les a validés.

Informations complémentaires spécifiques à l'environnement

Adaptation au changement climatique

- **Risque Physique**

Malgré la survenue d'évènements climatiques (tornades, pluies abondantes, inondations, vagues de chaleur) dans l'histoire de la Société, la continuité d'activité n'a pas été perturbée significativement. Cependant, la mise à jour de l'analyse de double matérialité 2025 a conduit à revoir la méthodologie de cotation des risques physiques liés au changement climatique. Sans tenir compte des moyens de maîtrise opérationnelle, ces risques sont donc considérés comme matériels.

- **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. La Société maintient une veille active sur ce sujet, ce qui pourrait conduire à une mise à jour de l'évaluation et de son importance.
Bien que ces risques soient identifiés comme non matériels dans l'analyse de double matérialité conduite pour l'exercice 2025, 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.

Des précisions sur le processus permettant d'identifier et d'évaluer les risques liés à l'adaptation au changement climatique, notamment les scenarii climatiques utilisés, sont apportées dans le § 4.2.2.2.

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. Aucun site Dassault Aviation n'est classé au titre de la Directive Seveso III.
En revanche, étant donné le contexte réglementaire 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'eau est essentiellement utilisée à usage sanitaire et non à usage industriel. 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 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 le 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 importants, 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 S2	Informations concernant les travailleurs de la chaine de valeur (S2)	4.3.2
ESRS S4	Incidences, risques et opportunités importants et leur interaction avec la stratégie et le modèle économique (SBM-3)	4.3.3.1.
	Politiques relatives aux consommateurs et utilisateurs finaux (S4-1)	4.3.3.2.
	Processus d'interaction au sujet des impacts avec les consommateurs et utilisateurs finaux (S4-2)	4.3.3.3.

	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)	4.3.3.4.
	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)	4.3.3.5.
	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)	4.3.3.6.
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	37cii	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	48a	Matériel
E1-6	48b	Matériel
E1-6	49a	Matériel
E1-6	49b	Matériel
E1-6	51	Matériel
E1-6	52a-b	Matériel
E1-6	53	Matériel
E1-6	54	Matériel
E1-6	55	Matériel
E1-7	56a	Non Applicable
E1-7	56b	Non Applicable
E1-9	66a	Non Applicable
E1-9	AR70c	Non Applicable
E1-9	66c	Non Applicable
E1-9	67c	Non Applicable
E1-9	69a	Non Applicable
E1-9	69b	Non Applicable
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

Chapitre	§	Matérialité
E3-4	28c	Non Matériel
E3-4	29	Non Matériel
E4 SBM-3	16ai	Non Matériel
E4 SBM-3	16b	Non Matériel
E4 SBM-3	16c	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	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	Matériel *
S2-1	18	Matériel *
S2-1	19	Matériel *
S2-4	36	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 Applicable
G1-1	10d	Non Applicable
G1-4	24a	Matériel
G1-4	24b	Matériel

* Déclaration S2 simplifiée

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.

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 ses actes délégués[5].

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 selon les critères définis par les textes).

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. La procédure est toujours en cours. L'audience de plaidoirie s'est tenue le 10 février 2026 ; Dassault Aviation est désormais en attente de l'arrêt.

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 défini dans le § 4.1.1.
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.

[5] Dont le dernier règlement délégué paru le 4 juillet 2025 modifiant le règlement (UE) 2021/2178 en ce qui concerne la simplification du contenu et de la présentation des informations à publier, et les règlements (UE) 2021/2139 et (UE) 2023/2486 en ce qui concerne la simplification de certains critères d'examen technique.

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'investissements liées à des actifs associés à l'activité éligible incluses dans le dénominateur. L'ensemble des CapEx, évalué à 234 M euros et représentant 100% des CapEx de la Société[6], 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 477 M euros et représentant 100% des OpEx de la Société, apparait non significatif (<10%) par rapport à l'ensemble des dépenses d'exploitation de la Société[7]. 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[8].

[6] Cf. Note 4 des Comptes consolidés.

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

[8] En application du règlement délégué 2021/2178 du 6 juillet 2021, modifié par le règlement du 4 juillet 2025, 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 des indicateurs (ICP) issus des activités économiques éligibles ou alignées sur la taxinomie

Année fiscale	2025														
ICP	**Total (M€)**	**Part d'activités éligibles à la taxinomie (%)**	**Activités alignées sur la taxinomie (M€)**	**Part d'activités alignées sur la taxinomie (%)**	**Ventilation par objectif environnemental des activités alignées sur la taxinomie**						**Part d'activité habilitante (%)**	**Part d'activité transitoire (%)**	**Activités non évaluées considérées comme non significatives (%)**	**Activités alignées sur la taxinomie en N-1 (%)**	**Part d'activités alignées sur la taxinomie en N-1 (%)**
					Atténuation du changement climatique (%)	**Adaptation au changement climatique (%)**	**Eau (%)**	**Économie circulaire (%)**	**Pollution (%)**	**Biodiversité (%)**					
Chiffre d'affaires	**7 426**	100%	0	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	0%	-	-
CapEx	**234**	100%	0	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	0%	-	-
OpEx	**477**	0%	0	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	-	-

4.2.1.6 Part du chiffre d'affaires issu de produits ou de services associés à des activités économiques éligibles ou alignées sur la taxinomie

ICP déclaré	Chiffre d'affaires												
Année fiscale	2025												
Activités économiques	**Code**	**Part du chiffre d'affaires éligible (%)**	**Chiffre d'affaires aligné (M€)**	**Part du chiffre d'affaires aligné (%)**	**Objectif environnemental des activités alignées sur la taxinomie**						**Activité habilitante (H)**	**Activité transitoire (T)**	**Part de la taxinomie alignée par rapport à la taxinomie éligible (%)**
					Atténuation du changement climatique (%)	**Adaptation au changement climatique (%)**	**Eau (%)**	**Économie circulaire (%)**	**Pollution (%)**	**Biodiversité (%)**			
Fabrications d'aéronefs	**CCM 3.21**	100%	0	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sommes des alignements par objectif					-	-	-	-	-	-			
Chiffre d'affaires total		100%	0	0%									

4.2.1.7 Part des dépenses CapEx issues de produits ou de services associés à des activités économiques éligibles ou alignées sur la taxinomie

ICP déclaré	CapEx												
Année fiscale	2025												
Activités économiques	**Code**	**Part des CapEx éligibles (%)**	**CapEx alignés (M€)**	**Part des CapEx alignés (%)**	**Objectif environnemental des activités alignées sur la taxinomie**						**Activité habilitante (H)**	**Activité transitoire (T)**	**Part de la taxinomie alignée par rapport à la taxinomie éligible (%)**
					Atténuation du changement climatique (%)	**Adaptation au changement climatique (%)**	**Eau (%)**	**Économie circulaire (%)**	**Pollution (%)**	**Biodiversité (%)**			
Fabrications d'aéronefs	**CCM 3.21**	100%	0	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sommes des alignements par objectif					-	-	-	-	-	-			
CapEx total		100%	0	0%									

4.2.1.8 Part des dépenses OpEx issues de produits ou de services associés à des activités économiques éligibles ou alignées sur la taxinomie

ICP déclaré	OpEx												
Année fiscale	2025												
Activités économiques	**Code**	**Part des OpEx éligibles (%)**	**OpEx alignés (M€)**	**Part des OpEx alignés (%)**	**Objectif environnemental des activités alignées sur la taxinomie**						**Activité habilitante (H)**	**Activité transitoire (T)**	**Part de la taxinomie alignée par rapport à la taxinomie éligible (%)**
					Atténuation du changement climatique (%)	**Adaptation au changement climatique (%)**	**Eau (%)**	**Économie circulaire (%)**	**Pollution (%)**	**Biodiversité (%)**			
Fabrications d'aéronefs	**CCM 3.21**	0%	0	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sommes des alignements par objectif					-	-	-	-	-	-			
OpEx total		0%	0	0%									

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, la part des Opex éligibles a été déclarée à 0%.

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.

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

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

La mise à jour de l'analyse de double matérialité a conduit Dassault Aviation à identifier, comme risque matériel, la dégradation de la productivité ou l'interruption partielle ou totale de la production, associée à un risque physique lié au changement climatique.

En 2023, Dassault Aviation a mené une analyse d'exposition aux risques physiques, portant sur ses sites et un échantillon de fournisseurs, en fonction de leur localisation géographique. Cette étude repose sur des scénarios climatiques du GIEC, dont le scénario le plus impactant SSP5-8.5, analysés sur les périodes 2021-2040 et 2041-2060. L'analyse s'appuie sur une méthodologie qui croise l'exposition des sites aux 28 aléas climatiques définis par la taxonomie européenne avec le degré d'impact associé, en analysant des indicateurs climatiques spécifiques à chaque aléa et sans prise en compte des moyens de maîtrise associés.

Dassault Aviation considère qu'à l'horizon court-moyen terme (2025-2030), l'aléa de tornade est le seul aléa pouvant dégrader la productivité ou interrompre partiellement la production. Il concerne le site de Little Rock. Pour les autres aléas, avec un degré d'impact potentiellement élevé (précipitations intenses, inondations, feux de forêt et affaissement de terrain), Dassault Aviation s'appuie sur ses plans de continuité d'activité et poursuivra par ailleurs l'étude de solutions pour améliorer l'analyse de la vulnérabilité aux aléas identifiés.

4.2.2.3 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 comme matériels les IRO importants listés dans le § 4.1.10 de l'ESRS 2. Les IRO liés au changement climatique sont rappelés ci-dessous :

- Impact : contribution au changement climatique,
- Risque : dégradation de la productivité, interruption partielle ou totale de la production.

Les politiques et actions en lien avec ces IRO sont décrites respectivement dans les § 4.2.2.4 et § 4.2.2.5.

Des précisions sur le risque précédent sont données au §4.1.11 de l'ESRS 2 et au §4.2.2.2 de l'ESRS E1.

4.2.2.4 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 (P-DG) 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 RSE 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 la déclaration de juin 2023 signée 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.

4.2.2.5 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 système de management environnemental 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 86% 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.

Au cours de l'exercice 2025, les directions de la Société mère ont été sensibilisées à la thématique de l'adaptation au changement climatique dans le cadre de la campagne de mise à jour de l'évaluation des risques Société.

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 avec les 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.

Modélisation de l'empreinte environnementale avion

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 jusqu'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 (telles 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 *Clean Aviation* qui a succédé à *Clean Sky*.

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 développement de technologies renforçant l'efficience et l'allègement des voilures, comme le contrôle de charges & flutter et l'antigivrage électrique (projets en coopération européenne CONCERTO, UPWING, AWATAR…),
- le recours à des Carburants d'Aviation Durables dont il faut assurer la compatibilité avec les systèmes carburants et les moteurs et APU (*Auxiliary Power Unit*) 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),
- l'estimation et la prise en compte des effets non-CO_2, notamment des traînées de condensation (projet français CIRRUS H2).

Optimisation des méthodes et processus

Afin de 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 réduisent le nombre d'essais en vol de développement ainsi que 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 opération

Grâce à son implication de longue date dans les programmes de recherche français (CORAC) et européens (SESAR, *Clean Sky / Clean Aviation*), 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 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 électrogènes de piste et des tracteurs d'aérodrome électriques. Dans ce cadre, le Groupe ADP, Dassault Aviation et sa filiale Dassault Falcon Service ont signé en novembre 2023 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, 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 et leur disponibilité sont des leviers essentiels de la décarbonation des avions d'affaires Falcon et de l'ensemble de la filière. Le plan SAF conduit à :

- Rechercher les sources d'approvisionnement pour opérer les vols Falcon de la Société avec le SAF disponible sur le marché. Depuis 2023 et jusqu'en mars 2025, les vols de Dassault Aviation au départ du Bourget et un nombre croissant de vols à Mérignac et Little Rock (USA) ont été réalisés avec du SAF physique (molécules de SAF à bord). Il s'agit essentiellement de SAF de type HEFA (*hydro-processed Ester & Fatty Acid*) mélangés à hauteur de 30 à 35 %. Ces SAF permettent de réduire l'empreinte carbone des vols correspondants de l'ordre de 24 à 30 %.

  En 2025, il n'est techniquement pas 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,*
  - Groupe de Travail (GT) SAF du Comité Stratégique Filière – Nouveau Système Énergétiques (CSF-NSE) dans le cadre d'une action concertée avec le GIFAS.

- 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 remplacer 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. Une consultation sur le sujet a été ouverte par la Commission Européenne en 2025.

- 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.

  Les travaux de cette étude se sont poursuivis en 2025 chez les partenaires du projet, en particulier Safran (essais d'endurance 100 % SAF), ONERA et IFPEN (étude des mélanges des différentes formulations chimiques testées).

- 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 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 de l'année 2022, conséquences 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 et 2024, confirmant les effets positifs de ce plan. L'année 2025 marque la poursuite du déploiement de la GTE et l'installation de 23 754 m^2 de panneaux photovoltaïques. Le plein potentiel sera atteint en 2027 une fois les panneaux photovoltaïques et la GTE pleinement opérationnels sur tous les établissements de la Société mère.

Les filiales contribuent également à la production d'énergie renouvelable par l'installation de panneaux photovoltaïques.

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 depuis 2024 par :

- le raccordement du nouveau site de Cergy au réseau de chaleur urbain local,
- 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 gaz à effet de serre

Les gaz à effet de serre (GES) 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 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 2025 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 2025, la part de véhicules électriques et hybrides à faibles émissions représente près de 66 % du parc de véhicules Société mère.

En parallèle de la démarche de renouvellement du parc automobile, des points de charge électrique ont été installés dans 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 2025, plus de 194 vols ont été opérés avec du SAF, contribuant ainsi à une réduction de plus de 736 T CO_2.

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

Les émissions du périmètre 2, liées à la consommation électrique, sont stables en 2025 en *location based* malgré l'augmentation significative de l'activité, et 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 Falcon

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 intégrant 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.

Au cours des derniers exercices, 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 à 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 GES et à la transition climatique, ont été renforcés dans l'appel d'offres pour les prestations de transport de la Société mère, lors de la 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

Compte tenu de ses activités et de ses implantations géographiques, la Société utilise des outils collaboratifs et de la visioconférence dans la mesure où la situation le permet. Pour les déplacements professionnels, les contrats avec les loueurs privilégient la mise à disposition de véhicules électriques.

Déplacements domicile / travail

L'enquête mobilité réalisée auprès des salariés de la Société mère au 1er trimestre 2022 a alimenté l'accord Qualité de Vie et Conditions de Travail signé le 14 février 2023, qui comporte désormais un volet mobilité durable. Une nouvelle enquête a été réalisée en 2025, permettant notamment de mieux appréhender les évolutions des 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'incitations financières 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.

4.2.2.6 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 logique 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 2026, 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 2026, 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.

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

Les activités de la Société répondent au code NACE 3030Z Construction aéronautique et spatiale, en tant qu'activités de la section C - industrie manufacturière -, et sont donc considérées comme faisant partie d'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	2024	2025	%2025/2024
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	147 399	**121 170**	-18%
3) Consommation de combustible provenant du gaz naturel (en MWh)	95 263	83 973	**81 206**	-3%
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	34 106	**35 366**	4%
6) Consommation totale d'énergie fossile (en MWh) (calculée comme la somme des lignes 1 à 5)	296 610	265 478	**237 741**	-10%
Part des sources fossiles dans la consommation totale d'énergie (en %)	**74%**	**68%**	**65%**	
7) Consommation provenant de sources nucléaires (en MWh)	75 703	76 842	**80 567**	5%
Part de la consommation provenant de sources nucléaires dans la consommation totale d'énergie (en %)	**19%**	**20%**	**22%**	
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	8 208	**2 614**	-68%
9) Consommation d'électricité, de chaleur, de vapeur et de froid achetés ou acquis à partir de sources renouvelables (en MWh)	29 410	41 942	**43 844**	5%
10) Consommation d'énergie renouvelable non combustible autoproduite (en MWh)	0	255	**583**	129%
11) Consommation totale d'énergie renouvelable (en MWh) (calculée comme la somme des lignes 8 à 10)	29 410	50 404	**47 042**	-7%
Part des sources renouvelables dans la consommation totale d'énergie (en %)	**7%**	**13%**	**13%**	
Consommation totale d'énergie (en MWh) (calculée comme la somme des lignes 6, 7 et 11)	**401 723**	392 724	**365 351**	-7%
Consommation totale d'énergie hors kérosène (en MWh)	**247 190**	243 177	**247 087**	**2%**

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	2024	2025	%2025/2024
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	62,9	49,2	-22%

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 Émissions brutes de GES des 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 facteurs d'émission utilisés sont détaillés dans l'annexe méthodologique (cf. annexe du présent rapport de gestion).

Aucun site ne possède de chaufferie biomasse.

De janvier à juin 2025, 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.

Dassault Aviation n'est pas en mesure d'évaluer les émissions de GES du périmètre 3 pour des raisons techniques qui ne permettent pas d'obtenir des résultats fiables et pérennes.

Par conséquent, les émissions de GES du périmètre 3 requises au titre de l'exigence de publication E1-6 (brutes et rapportées en intensité par produit net) ne sont pas déclarées dans le présent état de durabilité.

	Données rétrospectives				Jalons et années cibles	
	Année de référence 2019	**2024**	**2025**	**% 2025/ 2024**	**2026**	**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	54 050	**47 938**	**-11%**		
Émissions brutes de GES de périmètre 1 hors kérosène ($teqCO_2$)	20 180	19 446	**19 861**	**2%**		
Pourcentage d'émissions de GES de périmètre 1 résultant des systèmes d'échange de quotas d'émission réglementés (en %)	1,7%	2,1%	NC[9]	NC		
Émissions de GES de périmètre 2						
Émissions brutes de GES de périmètre 2 fondées sur la localisation ($teqCO_2$)	23 236	21 155	**21 226**	**0%**		
Émissions brutes de GES de périmètre 2 fondées sur le marché ($teqCO_2$)	23 236	9 281	**8 275**	**-11%**		
Émissions de GES de périmètres 1 et 2						
Émissions de GES (fondées sur la localisation) ($teqCO_2$)	81 065	75 205	**69 164**	**-8%**		
Émissions de GES (fondées sur le marché) ($teqCO_2$)	81 065	63 330	56 213	-11%		
Émissions de GES de périmètres 1 hors kérosène et 2						
Émissions de GES hors kérosène (fondées sur la localisation) ($teqCO_2$)	43 416	40 601	**41 087**	**1%**		
Émissions de GES hors kérosène (fondées sur le marché) ($teqCO_2$)	43 416	28 727	28 136	-2%		

Les émissions des périmètres 1 et 2 hors kérosène fondées sur la localisation sont en hausse de 1% au niveau Société en lien avec l'accroissement d'activité, et celles fondées sur le marché sont en baisse de -2 %. Cela illustre les efforts menés dans le cadre de la politique RSE pour avoir recours à des énergies moins carbonées. En 2025, la Société mère a réduit ses émissions de CO_2 de -10,9% sur les périmètres 1 et 2 hors kérosène ramenés à iso conditions productives.

[9] 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[10] par produit net	Données comparatives 2019	2024	2025	%2025/ 2024
Émissions de GES périmètres 1 et 2 (fondées sur la localisation) par produit net (en teqCO_2/M€)	11,0	12,1	9,3	-23%
Émissions de GES périmètres 1 et 2 (fondées sur le marché) par produit net (en teqCO_2/M€)	11,0	10,1	7,6	-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).

4.2.2.9 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 2025. 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.

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

4.2.2.10 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.

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

Conformément aux dispositions de l'article 7 de la loi N°2025-391 du 30 avril 2025 modifiant l'article 33 de l'ordonnance N°2023-1142 du 6 décembre 2023, Dassault Aviation omet, pour l'exercice en cours, la publication des informations requises dans cette exigence de publication.

[10] 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 le § 4.1.11.

Le risque d'obsolescence liée aux réglementations sur les substances est le seul IRO important associé au thème de la pollution. Il est identifié dans la liste du § 4.1.10, et des précisions sont données au § 4.1.11.

Les politiques et actions en lien avec cet IRO sont décrites respectivement dans les § 4.2.3.2 et § 4.2.3.3.

4.2.3.2 Politiques en matière de pollution (E2-1)

Les réglementations 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. Au travers des axes relatifs à la conformité réglementaire et à la performance environnementale des produits, décrits dans la Politique RSE de la Société signée par le Président-Directeur Général (P-DG), Dassault Aviation 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, colles, etc…).

Des ressources et actions, détaillées dans le paragraphe suivant, sont mises en œuvre pour assurer la conformité aux réglementations applicables, la protection de la santé humaine et de l'environnement, et atténuer le risque d'obsolescence lié à l'usage des substances préoccupantes. Ces initiatives 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 au sein du GIFAS, en Europe au niveau de l'*Aerospace and Defense Industries Association* (ASD), 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 constituent une exigence contractuelle requise auprès des fournisseurs.

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

Depuis plusieurs années, la Société mène des actions pour limiter l'emploi des produits chimiques dangereux dans l'ensemble de ses activités.

Une veille réglementaire est mise en place depuis plus de 15 ans pour identifier les impacts potentiels sur nos activités et intégrer 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. Ce corpus réglementaire représente un panel d'environ 5 000 substances sur lesquelles une veille active est menée. La Société réalise une analyse croisée entre les réglementations et les substances/mélanges utilisés afin de s'assurer de la conformité réglementaires et de prévenir les risques d'obsolescence liés à l'interdiction d'emploi des substances dangereuses.

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 substitutions des prochaines années.

Depuis plus de dix ans, dans l'optique de limiter l'introduction en production ou en maintenance des substances CMR ou des substances concernées par une réglementation Hygiène Sécurité Environnement, l'avis d'une cellule dédiée est pris en compte dans le processus de validation de l'introduction de nouveaux produits chimiques. Ce processus 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 le remplacement de l'usinage chimique par l'usinage mécanique, la suppression des chromates dans les procédés de traitements de surface, la substitution des primaires de peinture chromatés ou encore la 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.

Dassault Aviation collecte des informations sur la composition des articles provenant de ses fournisseurs afin d'informer ses clients de la présence de substances extrêmement préoccupantes dans les avions, conformément à l'article 33 du règlement REACh. Les manuels de maintenance indiquent également la présence de substances dans certains éléments des avions (chromates, plomb, cadmium, bisphenol A, terphenyl, etc.) afin d'identifier le risque potentiel lors d'opérations spécifiques et, le cas échéant, de mettre en œuvre les mesures adaptées à la réglementation locale.

4.2.3.4 Cibles liées à la pollution (E2-3)

Les politiques et actions mises en œuvre se concentrent sur l'anticipation réglementaire et la substitution des produits les plus dangereux qui répondent au risque matériel d'obsolescence lié aux réglementations sur les substances.

Les performances de Dassault Aviation en matière de substitution de substances réglementées sont suivies via des indicateurs spécifiques. Cependant, il est difficile de se fixer des engagements en termes de quantités substituées ou d'échéances de substitution, compte tenu de la complexité et de la durée des process de R&D nécessaires, dans un environnement réglementaire mouvant.

Dassault Aviation ne fixe pas de cibles relatives à la production, l'utilisation, la distribution des substances préoccupantes et extrêmement préoccupantes. En effet, de telles cibles ne correspondent pas au risque matériel d'obsolescence lié aux réglementations sur les substances. Par ailleurs, la quantité précise (masse) des substances présentes dans un produit n'est pas une donnée habituellement disponible.

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

Concernant le risque matériel d'obsolescence lié aux réglementations sur les substances, Dassault Aviation mesure l'efficacité de ses actions relatives à la substitution des substances au travers des indicateurs de progrès sur le nombre de produits dangereux substitués, en particulier les produits CMR et ceux impactés par REACh. À ce titre, Dassault Aviation maintient une cartographie des produits contenant des substances classées comme extrêmement préoccupantes en cours de substitution, et informe ses clients de leur présence dans les produits livrés.

Ainsi, depuis 2013, 811 produits dangereux ont été supprimés, remplacés ou sont en cours de substitution.

Des indicateurs de suivi des travaux de substitutions sont en place, mais ne permettent pas de mesurer l'impact potentiel de pollution (non matériel comme précisé § 4.1.11.).

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

Conformément aux dispositions de l'article 7 de la loi N°2025-391 du 30 avril 2025 modifiant l'article 33 de l'ordonnance N°2023-1142 du 6 décembre 2023, Dassault Aviation omet, pour l'exercice en cours, la publication des informations requises 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.

Le risque de non-disponibilité des matières premières est le seul IRO important lié au thème de l'utilisation des ressources et économie circulaire. Il est identifié dans la liste du § 4.1.10 de l'ESRS 2.

Les politiques et actions en lien avec cet IRO sont décrites respectivement dans les § 4.2.4.2 et § 4.2.4.3.

Le contexte et les mesures mises en place par Dassault Aviation concernant cet IRO sont précisés dans le § 2.2.1. du rapport de gestion du Conseil d'administration.

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*.

La politique Achats est déclinée dans les différentes filières. Pour la filière matières premières, les Centrales matières permettent de "servir à l'heure nos clients internes" (axe 1 de la politique) pour les différentes matières premières.

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 la 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*, rapport entre la quantité de matière achetée et la quantité de matière utilisée dans la pièce finale,
    - fabrication additive, processus de fabrication d'une pièce par ajout de matière,
    - 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, car il s'agit d'informations stratégiques dont la publication porterait préjudice à Dassault Aviation.

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 aux dispositions de l'article 7 de la loi N°2025-391 du 30 avril 2025 modifiant l'article 33 de l'ordonnance N°2023-1142 du 6 décembre 2023, Dassault Aviation omet, pour l'exercice en cours, la publication des informations requises 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, listés dans le § 4.1.10 de l'ESRS 2 et traités dans ce § 4.3.1, sont les suivants :

- risque de difficultés à attirer ou retenir les collaborateurs ;
- risque d'inadéquation entre les compétences des collaborateurs et les besoins de l'entreprise ;
- impact potentiel sur l'expérience salarié lié au thème « Diversité, inclusion et opportunités pour tous » ;
- impact potentiel sur la santé mentale et physique des collaborateurs ;
- impact potentiel sur l'expérience salarié lié au thème « Qualité de vie et des conditions de travail » ;
- risque de manquement à l'éthique des affaires.

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 après 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. 77,7% 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 mère a signé deux accords d'entreprise, le 4 mars 2025, modifiant les Fonds Communs de Placement Entreprise avec une nouvelle gamme offrant des possibilités accrues d'investissement varié et adapté à différents niveaux de risque. Sogitec, à la suite d'une réflexion initiée avec le CSE, a également modifié ses fonds de placement.

La Société propose à tous ses collaborateurs une couverture médicale et des garanties en cas d'incapacité de travail, d'invalidité ou de décès.

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 réglementations 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. En 2025, les objectifs ont été renforcés pour l'ensemble des sociétés françaises, avec un suivi d'avancement mensuel. Le pourcentage d'embauches féminines (CDI et CDD) de ces sociétés est passé de 24,6 % en 2024 à 27,8 % en 2025.

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 les missions 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 « Garantir un environnement de travail de qualité, sûr et sain » de la politique RSE (Responsabilité Sociétale d'Entreprise) de la Société, signée par le Président-Directeur Général (P-DG).

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 les 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 (garde d'enfants, conciergerie, expression des salariés, mobilité durable …).

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 près de 78 % 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 réglementations nationales et internationales relatives aux Droits humains, notamment en matière de santé et sécurité des salariés et de non-discrimination au travail. La Société 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).

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 éventuels impacts sur les Droits humains liés aux effectifs de l'entreprise.

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 Brazil. Elles couvrent 78 % de l'effectif de la Société.

La ou le DRH de chaque société de Dassault Aviation est responsable de la continuité du dialogue social, en France au travers des négociations, du Comité Social et Économique (Central pour la Société mère), et de la Commission Santé Sécurité Conditions de Travail (Centrale pour la Société mère). En 2025, 20 accords et avenants ont été conclus par les sociétés françaises de Dassault Aviation. Ils ont notamment porté sur des thématiques telles que les salaires, le temps de travail, l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, les PEE et PERCO, l'intéressement et la participation.

Pour les sociétés françaises de Dassault Aviation, l'année 2025 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 2025 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. 1955 réunions ont été organisées en 2025. 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 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 préoccupations des salariés à la Direction.

Au sein de la Société mère, il a été mis en place des réunions d'expression pour que les salariés puissent 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.

La 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

2025. 188 personnes ont finalisé leur formation cette année, dont 180 ont obtenu leur certification et bénéficié d'un recrutement en intérim, préalable à une éventuelle embauche en CDI. L'École de la mécanique créée en avril 2023 au sein du site d'Argonay continue de former des publics en reconversion professionnelle à l'usinage et au montage d'équipements, ces formations donnant lieu à l'obtention d'un CQPM et débouchant sur des embauches en CDI.

DABS a poursuivi en 2025 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.

En Inde, depuis 2018, la Société mère a mis en place des partenariats avec les instances gouvernementales afin de développer de nouvelles filières de formation professionnelle au profit de l'industrie aéronautique locale, notamment au travers de la « *Dassault Skill Academy* ».

Actions de communication et d'intégration

Afin de soutenir son image employeur, Dassault Aviation a poursuivi en 2025 sa présence quotidienne sur les réseaux sociaux, tout en maintenant sa communication sur ses besoins de recrutement avec des actions ciblées sur le plan national et sur le plan local.

La Société mère se maintient, cette année encore, à la 4e position des entreprises préférées du palmarès Universum France selon les élèves-ingénieurs, quel que soit le secteur d'activité. Selon le palmarès Epoka 2025, toutes écoles confondues, Dassault Aviation se positionne comme l'année précédente dans le Top 3 des Entreprises préférées du segment Industrie auprès des étudiants et jeunes diplômés, et dans le Top 10 du baromètre général sur un panel de près de 300 employeurs de tous secteurs.

Dassault Aviation intègre également le classement Pro-Conso France des 100 entreprises IT les mieux notées en 2025. Avec une note de 7,79/10, l'entreprise se hisse à la 2e place du podium dans la catégorie Aérospatial et Défense et devient le 3e Top Employeur du numérique, tous secteurs d'activités confondus au sein du classement général.

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 2025, plus 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 P-DG 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 : 97 %).

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 380 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. En 2025, DABS a consolidé la pratique de cette procédure tout en mobilisant activement les managers pour optimiser le processus.

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 2025 plus de 34 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 formation à des métiers tels que préparateurs ou ajusteurs. Le parcours des Contrôleurs est finalisé à Martignas. Ce dispositif pilote a vocation à être déployé dans d'autres sites. 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, à Biarritz et en cours de création à Cergy. Un PASS Monteur Aménageur Mécanique est créé à Mérignac, un PASS Monteur Aménageur Elec étant en création. 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. 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. Les équipes de développement Falcon 6X et Rafale systèmes ont été accompagnées et formées à la migration des outils numériques V6 vers 3DX, tandis que l'outil APRISO a été déployé à Cergy (déploiement sur 3 stations du Falcon T12) avec accompagnement des compagnons, chefs d'équipe et contrôleurs.

- 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 2025, 400 managers ou futurs managers en ont bénéficié.

Le parcours managérial a été étoffé pour proposer de nouveaux programmes à destination des responsables des managers de proximité : « Dassault Manager de production » et « Faire des retours constructifs ».

La Charte de management, élaborée en 2024 par une vingtaine de managers représentatifs des directions, fixe un cap sur les actions managériales à mener et les comportements à adopter. Elle est un outil précieux pour les futurs managers afin de 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 pour progresser sur différents axes.

Le plan de communication et de déploiement de cette Charte a débuté en fin d'année 2024. Au 1er trimestre 2025, la Charte a été déployée auprès de l'ensemble des directions fonctionnelles (après les usines en 2024).

En mars, la plateforme Manager pro, accessible depuis le portail RH, a été déployée auprès de l'ensemble des managers et adjoints. Elle donne accès à environ 150 fiches de conseils pratiques sur autant de situations managériales.

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 (7e session en 2025) 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.

En 2025, DFJ a lancé le programme SPARK, qui a fourni à la centaine de participants, collaborateurs ou managers, des outils et pratiques pour accompagner les changements avec succès, en développant leur écoute active et leurs capacités de communication et de résolution de problèmes. Par ailleurs, le programme de mentorat de Little Rock Completions favorise le développement du leadership et prépare les futurs candidats aux rôles de chef d'équipe.

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.

Initié dans le cadre de la GEPP (Gestion des Emplois et des Parcours Professionnels) et en application de la convention collective du 1er janvier 2024, un nouveau référentiel a été défini par la Société mère autour de familles, de métiers et d'emplois qui structurent et rendent visibles les spécificités et la diversité de nos activités.

Le référentiel des emplois est un recueil présentant l'arborescence et le contenu des familles, des métiers et des emplois de l'entreprise.

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

La maîtrise des compétences du personnel s'appuie principalement sur la dynamique suivante :

- la fiche emploi formalise l'attendu en termes d'activités principales par l'entreprise,
- le Curriculum Vitae Professionnel (CVP) retrace l'historique des postes tenus, des formations, ainsi que les compétences démontrées par les réalisations de chaque collaborateur,
- l'entretien managérial identifie les compétences acquises ou celles à développer et recueille les besoins en développement des compétences.

Une démarche prospective des emplois et des compétences est en cours de déploiement : les revues métiers permettront d'identifier les besoins en ressources et en compétences à horizon de trois ans afin de déterminer les plans d'actions associés.

Sogitec identifie ses besoins en compétences techniques clés grâce à son catalogue de compétences, notamment pour les métiers de la simulation, qui permet également de suivre ses actions correspondantes (recrutement, 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.

La Société mère a créé en mars 2025 un poste de Responsable projet Mixité rattaché à la Directrice des Ressources Humaines, afin d'accélérer les progrès en termes de recrutement et de progression des femmes dans les postes à responsabilité.

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 déployer 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. Elle a également recours à l'ESAT de Bain de Bretagne pour l'aménagement de ses espaces verts sur le site de Bruz.

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 ont pour but 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 la 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 2025, six établissements de la Société mère, représentant 80 % du personnel, ont atteint ou sont très proches du niveau 3. Les plans d'action sont toujours en cours dans les autres établissements.

Actions en matière de réduction des risques professionnels et d'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 2025, la Société mère a continué à porter un effort particulier sur des moyens de protection collective supplémentaires, comme l'installation de systèmes d'aspiration et de filtration de l'air sur machine, 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 pour les opérations de maintenance, avec le renforcement des protections collectives (achat de nacelles élévatrices et marchepieds sécurisés supplémentaires, amélioration de la sécurisation des passerelles avion, des toitures bâtiment…) et individuelles (mise en œuvre de rails de vie).

Par ailleurs, la Société mère a renforcé l'organisation et le suivi des activités à risques HSE pour les missions hors établissement, notamment sur base à l'étranger.

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, 82 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. 79 collaborateurs ont été formés depuis sa mise en place en 2021.

Enfin, un réseau de 11 formateurs est en place dans les établissements de la Société mère pour assurer les formations à la prévention des risques liés aux activités physiques et gestes et postures. En 2025,

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 2025, 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 d'exosquelettes pour le pouce, la nuque, le dos et les bras-épaules,
- 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.

Suite à la renégociation de l'accord relatif à la Qualité de Vie et des Conditions de Travail signé le 14 février 2023, la Société mère a de nouveau procédé, en mars 2025, à une évaluation des RPS réalisée par chaque salarié de l'entreprise. À l'issue de cette évaluation, il n'a pas été constaté de risque psychosocial avec un niveau d'exposition élevé au niveau de la Société mère et des directions. Un accompagnement spécifique a été organisé auprès des managers afin d'analyser les résultats de cette évaluation pour leur entité et d'engager les plans d'actions dès 2025 pour les niveaux d'exposition élevés. Les plans d'actions seront poursuivis en 2026.

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.

En 2025, la formation sur la prévention du harcèlement sexuel et des agissements sexistes 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. Sogitec a également formé, au printemps 2025, certains collaborateurs à la formation de PSSM (Premiers Secours en Santé Mentale) afin qu'ils puissent être des référents privilégiés pour les collaborateurs, dans la démarche de prévention en termes de santé mentale et de bien-être au travail.

Dans un objectif d'amélioration de la qualité de vie au travail, notamment en matière de bien-être et de prévention en termes de santé mentale, Sogitec a mis à disposition de ses collaborateurs un accès à la plateforme HOLIVIA qui leur permet de bénéficier de supports d'information sur des thématiques professionnelles comme personnelles (amélioration de la communication, gestion du stress, posture du manager, délégation, feedbacks, gestion du sommeil…). Les collaborateurs peuvent également solliciter la mise en relation avec un psychologue du travail à raison de six séances annuelles prises en charge par l'entreprise.

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.

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, 756 primes FMD ont ainsi été versées. Les établissements de la Société mère améliorent leurs infrastructures pour accueillir les vélos et les sécuriser. En 2025, 20 animations sur site ont été organisées sur le thème de la mobilité.

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 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 la 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**	**Effectifs au 31/12/2025**
Dassault Aviation Société mère	10 416	10 661
Dassault Falcon Jet	2 412	2 389
Dassault Falcon Service	568	564
ExecuJet	495	526
DABS	396	385
Sogitec	302	313
Total	**14 589**	**14 838 ***

* en incluant Dassault Reliance Aerospace Ltd, intégrée en septembre 2025, les effectifs sont de 15 024.

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)**	
	2024	**2025**
Féminin	2 779	2 872
Masculin	11 810	11 966
Total des salariés	**14 589**	**14 838**

Répartition des salariés par pays	**Nombre de salariés (effectifs)**	
	2024	**2025**
France	11 286	11 538
USA	2 380	2 348
Reste du monde	923	952
Total des salariés	**14 589**	**14 838**

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

Par sexe

FEMMES		HOMMES		TOTAL	
2024	**2025**	**2024**	**2025**	**2024**	**2025**
Nombre de salariés					
2 779	2 872	11 810	11 966	14 589	14 838
Nombre de salariés permanents (effectif CDI)					
2 656	2 762	11 475	11 672	14 131	14 434
Nombre de salariés temporaires (effectif CDD + alternants)					
123	110	335	294	458	404
Nombre de salariés au nombre d'heures non garanti					
0	0	0	0	0	0
Nombre de salariés à temps plein					
2 526	2 622	11 628	11 757	14 154	14 379
Nombre de salariés à temps partiel					
253	250	182	210	435	460

Par pays

FRANCE		USA		Reste du monde		TOTAL	
2024	**2025**	**2024**	**2025**	**2024**	**2025**	**2024**	**2025**
Nombre de salariés							
11 286	11 538	2 380	2 348	923	952	14 589	14 838 *
Nombre de salariés permanents (effectif CDI)							
10 872	11 171	2 379	2 347	880	916	14 131	14 434
Nombre de salariés temporaires (effectif CDD + alternants)							
414	367	1	1	43	36	458	404
Nombre de salariés au nombre d'heures non garanti							
0	0	0	0	0	0	0	0
Nombre de salariés à temps plein							
10 870	11 102	2 377	2 345	907	932	14 154	14 379
Nombre de salariés à temps partiel							
416	436	3	3	16	21	435	460

** en incluant Dassault Reliance Aerospace Ltd, intégrée en septembre 2025, les effectifs sont de 15 024.*

Plus 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**	**2025**
Total	2 394	1 579

Les femmes ont représenté 25,7 % des embauches en 2025 contre 22,2 % en 2024.

Départs

Nombre de départs *(tous motifs confondus)*	**2024**	**2025**
Total	1 366	1 330

Taux de rotation *(tous motifs confondus)*		
Total	10,1 %	9,1 %

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 2,6 % en 2025 (2,9 % en 2024) pour Dassault Aviation et représente 0,8 % (1,1 % en 2024) pour la Société mère.

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

Conformément aux dispositions de l'article 7 de la loi N°2025-391 du 30 avril 2025 modifiant l'article 33 de l'ordonnance N°2023-1142 du 6 décembre 2023, Dassault Aviation omet, pour l'exercice en cours, la publication des informations requises 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)	
	2024	**2025**
moins de 30 ans	2 250	2 234
30-50 ans	7 691	7 834
plus de 50 ans	4 648	4 770
Total des salariés	**14 589**	**14 838**

Répartition par sexe au sein des cadres dirigeants

	En nombre		En pourcentage	
	2024	**2025**	**2024**	**2025**
Femmes	31	38	10,9 %	12,9 %
Hommes	254	257	89,1 %	87,1 %
Total	**285**	**295**		

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. En 2024, les pilotes de la Société mère non concernés par la convention collective de la métallurgie et non positionnés sur un emploi de cadre dirigeant ont été comptabilisés par erreur. Après correction, le taux 2024 de la part des femmes passe de 10,3 % à 10,9 %.

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 selon la législation locale en vigueur.

La rémunération moyenne annuelle des salariés de Dassault Aviation est de 62 831 euros en 2025 (63 499 euros en 2024).

La rémunération moyenne annuelle des sociétés françaises de Dassault Aviation, y compris participation et intéressement, s'élève à 78 776 euros (73 399 euros en 2024).

4.3.1.11 Protection sociale (S1-11)

Conformément aux dispositions de l'article 7 de la loi N°2025-391 du 30 avril 2025 modifiant l'article 33 de l'ordonnance N°2023-1142 du 6 décembre 2023, Dassault Aviation omet, pour l'exercice en cours, la publication des informations requises dans cette exigence de publication.

4.3.1.12 Personnes handicapées (S1-12)

Fin 2025, Dassault Aviation employait 784 (713 fin 2024) travailleurs en situation de handicap, ce qui représente 5,3 % (4,9 % fin 2024) de son effectif.

Avec un taux d'emploi de personnes en situation de handicap de 7,8 %, 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 aux dispositions de l'article 7 de la loi N°2025-391 du 30 avril 2025 modifiant l'article 33 de l'ordonnance N°2023-1142 du 6 décembre 2023, Dassault Aviation omet, pour l'exercice en cours, la publication des informations requises dans cette exigence de publication.

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

Conformément aux dispositions de l'article 7 de la loi N°2025-391 du 30 avril 2025 modifiant l'article 33 de l'ordonnance N°2023-1142 du 6 décembre 2023, Dassault Aviation omet, pour l'exercice en cours, la publication des informations requises 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 % (identique à 2024)	
Accidents du travail (liés à l'activité, avec ou sans arrêt)	**En nombre**		**Taux de fréquence**	
	2024	**2025**	**2024**	**2025**
Salariés	265	300	11,9	13,0

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	
	2024	**2025**
Salariés	0	0
Autres travailleurs sur site	0	0
Total	0	0

À la connaissance de Dassault Aviation, aucun décès lié à des maladies professionnelles n'a été identifié. Par ailleurs, les moyens pour établir le lien entre les décès et les maladies professionnelles sont limités pour les salariés sortis des effectifs de la Société.

4.3.1.15 Métriques d'équilibre entre vie professionnelle et vie privée (S1-15)

Conformément aux dispositions de l'article 7 de la loi N°2025-391 du 30 avril 2025 modifiant l'article 33 de l'ordonnance N°2023-1142 du 6 décembre 2023, Dassault Aviation omet, pour l'exercice en cours, la publication des informations requises 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 5,3 % pour Dassault Aviation (à comparer à 5,9 % en 2024) ; il est calculé comme suit :

[(niveau moyen de rémunération annuelle des salariés hommes) - (niveau moyen de rémunération annuelle des salariées femmes)] / niveau moyen de rémunération annuelle brute des salariés hommes x 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 3,1 % (à comparer à 3,7 % en 2024). L'étude réalisée par le Cabinet LHH montre que, à profil équivalent (classification, âge, expérience, ancienneté, filière et fonction), il n'y a pas d'écart significatif entre les salaires des hommes et des femmes.

Les taux 2024 affichés sont calculés selon la méthodologie utilisée en 2025, à savoir la prise en compte de la participation et intéressement.

Écart de rémunération entre la rémunération la plus haute et la médiane

Cet écart est de 118,1 en 2025 (de 95,5 en 2024) ; il est calculé comme suit :

Rémunération annuelle du P-DG de Dassault Aviation / niveau médian de rémunération annuelle 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 Dassault Aviation.

Motif du signalement	Nombre de signalements	
	2024 *	2025
Manquements en matière RH (harcèlement, agissements sexistes et discrimination)	14	16
Manquements aux Droits humains	0	0
Nombre total de signalements	14	**16**
Nombre total de cas avérés **	**N/C**	**3**

Motif des amendes, sanctions, pénalités et indemnisations	Montant des amendes, des pénalités et de l'indemnisation	
	2024 *	2025
Incidents et plaintes en matière RH (harcèlement, agissements sexistes et discrimination)	0	0
Incidents graves recensés en matière de Droits humains	0	0
Montant total des amendes, des pénalités et des indemnisations	0	0

* Pour 2024, les données présentées étaient limitées à la Société mère. Elles sont étendues à Dassault Aviation à partir de 2025.

** Le nombre de cas avérés est communiqué à partir de 2025, et pour la Société mère seulement.

4.3.2. Travailleurs de la chaîne de valeur – ESRS S2

Comme indiqué dans le § 4.1.10, le seul IRO (Impact Risque Opportunité) important identifié en lien avec le thème des travailleurs de la chaîne de valeur est l'atteinte potentielle aux droits humains et libertés fondamentales des travailleurs de la chaîne de valeur (impact potentiel négatif).

Les thèmes liés à cet impact potentiel sont les suivants, en référence à l'AR 16 de l'ESRS (European Sustainability Reporting Standard) 1 :

Conditions de travail	Sécurité de l'emploi, temps de travail, salaires décents, dialogue social, liberté d'association, négociation collective, équilibre entre vie professionnelle et vie privée, santé et sécurité
Égalité et traitement des chances	Égalité de genre et de rémunération pour un travail de valeur égale, formation et développement des compétences, emploi et inclusion des personnes handicapées, mesures de lutte contre la violence et le harcèlement sur le lieu de travail, diversité
Autres droits liés au travail	Travail des enfants, travail forcé, protection de la vie privée

Le modèle économique et la stratégie de Dassault Aviation tiennent compte de l'atteinte potentielle aux droits humains et libertés fondamentales des travailleurs de la chaîne de valeur, conformément aux exigences de la loi française N°2017-399 du 27 mars 2017 relative au Devoir de Vigilance.

Conformément à l'acte délégué "Quick Fix" N°2025/1416 adopté par la Commission Européenne le 11 juillet 2025, Dassault Aviation applique les mesures transitoires prévues pour l'exercice 2025. À ce titre, certaines informations relatives à la norme ESRS S2 ne sont pas publiées dans le présent état de durabilité.

Les politiques, actions et métriques liées à l'impact négatif potentiel précédent sont présentées dans le § 3 Devoir de Vigilance du rapport de gestion du Conseil d'administration. Ces éléments comprennent la cartographie des risques, l'évaluation des fournisseurs, les mesures de prévention et d'atténuation du risque d'impact, le dispositif d'alerte interne, ainsi que le contrôle de l'efficacité de ces différents éléments.

4.3.3. Consommateurs et utilisateurs finals (Clients – ESRS S4)

4.3.3.1 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 4.3.3. :

- 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 ;
- les politiques, processus, procédures, actions et cibles décrites couvrent les trois IRO importants rappelés ci-dessus.

4.3.3.2 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 P-DG 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 P-DG,
- 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)[11] 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.

---

[11] 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

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 réglementaires 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 aux 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.

4.3.3.3 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), de déterminer ses conséquences sur la navigabilité et de 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 DGAC est chargée de communiquer avec les clients et les opérateurs de Falcon.

4.3.3.4 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, définir le cas échéant les mesures préventives ou correctives permettant d'éviter que l'événement se reproduise, et 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.

4.3.3.5 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 § 4.3.3.2, 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. Afin de soutenir cet axe, Dassault Aviation met en œuvre un plan de sensibilisation sur les principes du SMS de la Société, en mettant l'accent sur la Culture Juste (cadre non punitif qui permet, en cas d'erreur, d'encourager la remontée des évènements Safety sans crainte de sanction, en démontrant que la Société attache plus de valeur à l'amélioration de la Safety qui pourrait en résulter qu'à la punition de l'erreur humaine et à la recherche d'une responsabilité individuelle). En 2025, 40 % des collaborateurs ont réalisé cette sensibilisation aux principes du SMS.
- 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 ; en 2025, 84 % de nos fournisseurs se sont engagés à déployer nos exigences en matière de Safety.

En 2025, le SMS de Dassault Aviation a été déclaré conforme aux exigences de l'EASA.

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).

4.3.3.6 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 pour 2025 :

- Assurer la formation de tous les collaborateurs à la *Safety* et au SMS. Cet objectif est mesuré au travers d'un reporting hebdomadaire du nombre de collaborateurs ayant suivi cette sensibilisation.
- Intensifier la promotion de la Culture Juste, de la sensibilisation aux facteurs humains et organisationnels en intégrant les limites de la performance humaine. Cet objectif a fait l'objet d'interventions de la « Team Safety » sur chaque site de Dassault Aviation, afin de sensibiliser nos collaborateurs à l'importance de déployer une Culture Juste permettant de maintenir une approche positive de la Safety dans l'ensemble de nos activités.
- 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

Les IRO importants identifiés dans le § 4.1.10 de l'ESRS 2 et en lien avec cette section § 4.4. sont :

- le risque « manquement à l'éthique des affaires », traité dans les § 4.4.1, § 4.4.3 à 4.4.5
- l'impact positif sur les fournisseurs « engagement long terme, sécurisation de solutions durables », traité dans les § 4.4.2. et 4.4.6.
- le risque cyber sur les systèmes d'information, traité dans le § 4.4.7

4.4.1. Culture d'entreprise et politiques en matière de conduite des affaires (G1-1)

Dassault Aviation affirme sa culture d'entreprise en matière de conduite des affaires à travers les codes de conduite de la Société auprès de ses collaborateurs, clients, partenaires, fournisseurs et sous-traitants. Ceux-ci visent à promouvoir une culture éthique au sein de la vie des affaires. Le code anticorruption et le code de conduite fournisseurs engagent à respecter les exigences de Dassault Aviation en matière notamment d'atteinte à la probité, droits humains, intégrité des affaires, etc.

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 (*Steering Committee at International Forum on Business Ethical Conduct*), du GIFAS (Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales) et 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 et antiblanchiment, 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 réglementations.

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, rapporte directement au Président-Directeur Général (P-DG) et définit et contrôle les programmes de conformité ;
- le réseau des référents *compliance,* au sein des filiales et succursales, assure 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) évalue la politique de conduite des affaires de la Société.

Dassault Aviation promeut une culture d'entreprise à travers son code Anticorruption et son code de Conduite Fournisseurs publié 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 au contrôle des exportations. 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 (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 9 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 (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 (passeport nouveaux arrivants notamment), ainsi qu'un *e-learning*. À ce titre, des formations sont dispensées tous les deux ans 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 chaque année au travers des formations *compliance* des directions et des bureaux étrangers.

Au cours de l'exercice 2025, 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.

Le recueil des informations susceptibles de fournir des indicateurs chiffrés sur le dispositif d'alerte interne se fait de manière confidentielle, via un fichier annuel de suivi des signalements qui assure une traçabilité de toutes les alertes reçues. Les données issues de ce fichier sont synthétisées dans un bilan annuel à l'attention de la DEC, de la DRH et de la Présidence exclusivement.

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 collaborateurs 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. Ces formations abordent des situations concrètes visées par les scénarios de risques, divers échanges et retours d'expériences.

  Au cours de l'année 2025, 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	
	2024	**2025**
1ère ligne en contact fournisseurs	49 %	93 %
1ère ligne en contact clients	74 %	77 %
Référents alerte interne	82 %	NA (formations dispensées tous les 2 ans)

- Pour les autres collaborateurs, 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. L'usage d'outils numériques, tels que des vidéos et *motion design,* est privilégié.

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 »* sont déployées depuis 2024 :

- Passeport expatriés : à destination de tous les collaborateurs expatriés dans les bureaux étrangers, ces sessions (dernier passeport le 4 juin 2025) 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 12 décembre 2025) 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). Ces *e-learning* pédagogiques permettent ainsi de sensibiliser 4 850 collaborateurs s'agissant du Sapin 2, et 5 058 collaborateurs s'agissant du RGPD, pour l'année 2025. Ces *e-learning* sont des outils ludiques de validation des connaissances. Un troisième *e-learning* sur le devoir de vigilance (atteinte aux Droits humains) viendra compléter ce dispositif au premier semestre 2026.

Un premier *ethics day* a été organisé dans l'établissement de Saint-Cloud en mai 2024. Les *ethics days* sont l'occasion pour les collaborateurs de Dassault Aviation de favoriser les échanges avec différents intervenants du domaine de la conformité. Un nouvel *ethics day* est prévu au sein de l'établissement de Mérignac au premier semestre 2026. Ces « *ethics days »* marquent la volonté de Dassault Aviation 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 début 2025 par le Directeur Général des Achats pour une période de trois ans, 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 400 analyses structurelles intégrant 100 % des nouveaux fournisseurs référencés au cours de l'exercice 2025, 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 et lors des audits de renouvellement ISO 9100.

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 MINARM. 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 avec une attention particulière portée 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 porté 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 assurées, comme par exemple l'éthique, la *Safety,* etc. Ces formations sont maintenues à jour et dispensées aux nouveaux arrivants.

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.

Depuis 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 renforce 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 P-DG 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 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, actualisé en 2024, définit et illustre, à travers des exemples pratiques et des mises en situations, les différents types de comportement 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 a été complété en 2025 par un Code de conduite fournisseurs, permettant de renforcer les valeurs éthiques et les bonnes pratiques dans les relations commerciales. Ce code de conduite engage les partenaires de la Société à respecter les exigences prônées par Dassault Aviation en matière de Droits humains, d'intégrité des affaires, d'environnement, de santé-sécurité, de sécurité produit et de protection du patrimoine.

- Un dispositif unique de traitement des signalements de situation non conforme est mis en place, et permet à tout collaborateur de signaler tout manquement en matière d'atteinte à la probité et plus généralement tout crime ou délit. Il s'agit du dispositif unique 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 pour les publics à risque et des sessions de sensibilisation 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 et le passeport expatriés.

- La DEC a renforcé ses procédures d'évaluation de la situation des clients, des fournisseurs, des 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 2025, la DEC a mené des missions de contrôle de niveau 2 : des procédures d'évaluation des fournisseurs, sous-traitants de premier rang, clients avions civils et consultants ; des notes de frais avec la DGF ; des cadeaux en lien avec la Direction de la Communication ; des opérations de parrainage et mécénat ; des enquêtes internes avec la Direction des Ressources Humaines... 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 P-DG. 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'aéronautique,
- 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.

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 délai moyen de paiement est calculé à partir de la date de facture et sur la base des sociétés françaises de Dassault Aviation, lesquelles représentent une part significative des achats de Dassault Aviation. Le délai moyen de paiement des petites et moyennes entreprises (PME) est établi sur les paiements de la Société mère. Les sociétés françaises de Dassault Aviation appliquent un délai légal de paiement standard de « fin de mois + 45 jours » couvrant l'essentiel des factures réglées par la Société.

Ainsi, sur l'exercice 2025, le délai moyen de paiement s'établit à 52 jours (à comparer à 54 jours en 2024), près de 92 % des factures ayant été réglées dans les délais (à comparer à 88 % en 2024).

En raison d'informations erronées sur les factures ou de litiges avec le fournisseur, certaines factures peuvent être réglées au-delà des délais, prolongeant ainsi le temps de traitement. Dassault Aviation met en œuvre des actions visant à réduire ce temps de traitement.

Afin de soutenir les petites et moyennes entreprises (PME), des mesures spécifiques sont prises pour raccourcir les délais de paiement. La Société mère paie ainsi les factures des PME dans un délai de 46 jours en moyenne (à comparer à 48 jours en 2024), près de 96 % de ces factures ayant été payées dans les délais (à comparer à 95 % en 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 précisés 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 2025 de la Société Mère sont de **9 426 millions d'euros** contre 9 624 millions d'euros en 2024. La part des prises de commandes à l'**Export** est de **89%.**
Leur évolution est la suivante, en millions d'euros :

	2025	2024	2023
Défense	**7 529**	7 770	5 717
Défense Export	*6 817*	*6 919*	*3 059*
Défense France	*712*	*851*	*2 658*
Falcon	**1 897**	1 854	1 017
Total prises de commande	**9 426**	9 624	6 734
% Export	**89%**	90%	61%

Les prises de commandes sont constituées intégralement de commandes fermes.

Programmes Défense

Les **prises de commandes Défense** 2025 s'élèvent à **7 529 millions d'euros** contre 7 770 millions d'euros en 2024.

La part **Défense Export** s'élève à **6 817 millions d'euros** en 2025 contre 6 919 millions d'euros en 2024. En 2025, 26 Rafale Export ont été commandés par l'Indian Navy, contre 30 Rafale Export commandés en 2024 (18 par l'Indonésie, 12 par la Serbie).

La part **Défense France** s'établit à **712 millions d'euros** en 2025 contre 851 millions d'euros en 2024.

Programmes Falcon

En 2025, **31 commandes de Falcon** ont été enregistrées, contre 26 en 2024. Les prises de commandes représentent **1 897 millions d'euros** contre 1 854 millions d'euros en 2024.

5.2.2. Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2025 s'élève à **6 780 millions d'euros**, contre 5 447 millions d'euros en 2024. La part du chiffre d'affaires à l'**Export** est de **75%**.
L'évolution du chiffre d'affaires est la suivante, en millions d'euros :

	2025	2024	2023
Défense	**4 640**	3 918	2 917
Défense Export	*3 028*	*2 048*	*1 516*
Défense France	*1 612*	*1 870*	*1 401*
Falcon	**2 140**	1 529	1 184
Total chiffre d'affaires	**6 780**	5 447	4 101
% Export	**75%**	64%	64%

Programmes Défense

26 Rafale (15 Export et 11 France) ont été livrés en 2025. 21 Rafale (14 France et 7 Export) ont été livrés en 2024.

Le **chiffre d'affaires Défense** 2025 s'élève à **4 640 millions d'euros** contre 3 918 millions d'euros en 2024.

La part **Défense Export** s'élève à **3 028 millions d'euros** contre 2 048 millions d'euros en 2024. Cette augmentation s'explique principalement par la livraison de 15 Rafale Export alors qu'en 2024, 7 Rafale Export avaient été livrés.

La part **Défense France** s'élève à **1 612 millions d'euros** contre 1 870 millions d'euros en 2024. Cette diminution s'explique notamment par la livraison de 11 Rafale France contre 14 Rafale France en 2024.

Programmes Falcon

39 Falcon ont été livrés en 2025, contre 31 livraisons en 2024.

Le **chiffre d'affaires Falcon** 2025 s'élève à **2 140 millions d'euros** contre 1 529 millions d'euros en 2024. Cette augmentation s'explique principalement par le nombre de Falcon livrés (39 vs 31).

5.2.3. Carnet de commandes

Le carnet de commandes de la Société Mère au 31 décembre 2025 est de **40 715 millions d'euros** contre 38 164 millions d'euros au 31 décembre 2024.
Le niveau du carnet de commandes a évolué comme suit, en millions d'euros :

Au 31 décembre	**2025**	2024	2023
Défense	**36 762**	33 873	30 021
Défense Export	*29 721*	*25 932*	*21 062*
Défense France	*7 041*	*7 941*	*8 959*
Falcon	**3 953**	4 291	3 905
Total carnet de commandes	**40 715**	38 164	33 926
% Export	**79%**	76%	70%

Le carnet de commandes au 31 décembre 2025 est composé comme suit :

- **Défense Export** : **29 721 millions d'euros** contre 25 932 millions d'euros au 31 décembre 2024. Ce montant comprend principalement 175 Rafale contre 164 Rafale au 31 décembre 2024.
- **Défense France** : **7 041 millions d'euros** contre 7 941 millions d'euros au 31 décembre 2024. Ce montant comprend en particulier 45 Rafale (vs. 56 à fin décembre 2024), 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) : **3 953 millions d'euros** contre 4 291 millions d'euros au 31 décembre 2024. Il comprend notamment 71 Falcon contre 79 à fin décembre 2024.

5.2.4. Résultat net

Le résultat net 2025 s'élève à **681 millions d'euros** (*hors surtaxe d'impôt sur les sociétés en France, le résultat net 2025 aurait été de 755 millions d'euros*) contre 685 millions d'euros en 2024.
Le personnel recevra en 2026, au titre de la participation et de l'intéressement liés au résultat 2025, 197 millions d'euros (hors forfait social), dont :

- participation : 177 millions d'euros (vs. 36 millions d'euros avec l'application de la formule légale),
- intéressement : 20 millions d'euros.

Avec le forfait social de 20%, la participation et l'intéressement s'élèvent à 236 millions d'euros soit 35% du résultat net 2025 de la Société Mère.

5.2.5. Affectation du résultat

Si vous approuvez les comptes de l'exercice 2025, nous vous proposons d'affecter le bénéfice net de l'exercice, soit 680 605 199,60 euros, augmenté du report à nouveau des exercices antérieurs, soit 3 916 728 141,66 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 Société Mère des cinq dernières années :

Nature des indications (en milliers d'euros à l'exception du point 3/ en euros par action)	2021	2022	2023	2024	2025
1/ Situation financière en fin d'exercice					
a. Capital social	66 790	66 790	64 642	62 876	62 718
b. Nombre d'actions émises	83 487 030	83 487 030	80 802 366	78 595 561	78 397 034
2/ Résultat global des opérations effectives					
a. Chiffre d'affaires hors taxes	6 357 665	6 305 411	4 101 265	5 447 162	6 779 673
b. Bénéfice avant impôts, amortissements et provisions	989 954	842 877	501 921	977 893	1 075 452
c. Impôts sur les bénéfices	139 883	127 415	34 884	147 546	211 822
d. Bénéfices après impôts, amortissements et provisions	364 323	540 142	434 959	684 862	680 605
e. Montant des bénéfices distribués (1)	207 883	249 234	266 068	370 034	371 467 (2)
3/ Résultat des opérations réduit à une seule action en euros					
d. Bénéfices après impôts, mais avant amortissements et provisions	10,22	8,61	5,77	10,58	11,06
b. Bénéfices après impôts, amortissements et provisions	4,38	6,50	5,37	8,73	8,72
c. Dividende versé à chaque action	2,49	3,00	3,37	4,72	4,78 (2)
4/ Personnel					
a. Effectif moyen des salariés employés pendant l'exercice	8 731	8 954	9 481	10 123	10 530
b. Salaires	539 291	556 323	604 529	642 416	673 728
c. Cotisations sociales	293 254	311 737	338 434	369 610	391 805
5/ Montant de la participation du personnel	**88 362**	**147 752**	**114 455**	**176 360**	**177 310**
6/ Montant de l'intéressement	**20 000**	**20 000**	**20 000**	**20 000**	**20 000**

(1) les dividendes au titre de l'exercice clos au 31 décembre 2024 ont été versés pour 369 207 milliers d'euros, au titre de l'exercice clos au 31 décembre 2023 pour 264 729 milliers d'euros, au titre de l'exercice clos au 31 décembre 2022 pour 245 585 milliers d'euros, au titre de l'exercice clos au 31 décembre 2021 pour 207 184 milliers d'euros, déduction faite des dividendes sur les actions auto-détenues.

(2) les dividendes ont été calculés sur la base du nombre d'actions composant le capital social au 31 décembre 2025 diminué des actions annulées au titre de la réduction de capital décidée par le conseil d'administration du 3 mars 2026.

5.2.7. Intégration fiscale

Notre Société a opté pour le régime d'intégration fiscale en 1999. Le périmètre du groupe d'intégration comprend Dassault Aviation 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			554 (*)		
Montant total des factures concernées HT	3,49	0,65			4,14
% du montant total des achats HT de l'exercice	0,06%	0,01%			0,07%

(*) 2 444 factures pour 17,5 millions d'euros exclues car relatives à des litiges

Délais de paiement contractuels : 45 jours fin de mois

La composition au 31 décembre 2025 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			12 109		
Montant total des factures concernées HT	181,0	106,4	19,1	155,0	**461,5**
% du chiffre d'affaires HT de l'exercice	2,67%	1,57%	0,28%	2,29%	**6,81%**

Délais de paiement définis dans les Conditions Générales de Vente.

5.5. Information des actionnaires

5.5.1. Structure du capital

Au 31 décembre 2025, le capital social de la Société s'élève à 62 717 627,20 euros. Il est divisé en 78 397 034 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 2025, l'actionnariat de Dassault Aviation est le suivant :

Actionnaires	Nombre d'actions	%	Droits de vote exerçables[2]	%
GIMD	51 960 760	66,28%	103 921 520	80,12%
Flottant	17 301 534	22,06%	17 509 619	13,50%
Airbus SE	8 275 290	10,56%	8 275 290	6,38%
Auto-détention[1]	859 450	1,10%	0	0,00%
TOTAL	78 397 034	100,00%	129 706 429	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 2025, 27 300 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 2025.
L'Assemblée Générale du 16 mai 2024 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 242 066 actions représentant 0,31% du capital au 16 mai 2024. Elle prévoit que le Conseil d'administration détermine l'identité des bénéficiaires des attributions ainsi que les conditions et, le cas échéant, les critères d'attribution des actions ainsi que la durée de la période d'acquisition et de conservation desdites actions.
En application de cette autorisation, le Conseil d'administration du 4 mars 2025 a décidé d'attribuer 15 500 actions de performance au Président-Directeur Général et 10 500 actions de performance au Directeur Général Délégué (cf. Tableau 6 du Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise).
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 :
  - taux d'embauches féminines sur l'année au titre des sociétés françaises de Dassault Aviation avec l'objectif d'améliorer le taux de féminisation de la Société,
  - réduction des émissions de CO_2 scopes 1 et 2 hors kérosène de la Société Mère ramenés à iso conditions productives,
- appréciation qualitative de la performance individuelle.

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

- une période d'acquisition d'un an, expirant le 3 mars 2026 (soir),
- la présence à l'effectif à l'issue de la période d'acquisition,
- une période de conservation d'un an, débutant le 4 mars 2026 et expirant le 3 mars 2027,
- à compter du 4 mars 2027, 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 2025 par les dirigeants ont consisté en l'acquisition de leurs actions de performance décidée par le Conseil d'administration du 4 mars 2025 (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 2024 et mise en œuvre par le Conseil d'administration du 23 juillet 2024 a poursuivi ses effets sur le premier semestre 2025.

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 2025 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 celle de 2024. Le Conseil d'administration du 16 mai 2025 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 2025 (soit jusqu'au 15 novembre 2026 inclus). Cette nouvelle autorisation est entrée en vigueur le 16 mai 2025 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 2024, 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 2025 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 270 euros hors frais d'acquisition (contre 220 euros en 2024), 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 2 116 719 810 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 2025 ont porté sur 684 288 actions acquises entre le 23 juillet et le 31 décembre 2025 dans le cadre de l'autorisation décidée par l'Assemblée Générale du 16 mai 2025.
En 2025, ces 684 288 actions (0,87% du capital au 31 décembre 2025) ont été acquises à un cours moyen de 268,27 euros, soit un montant brut cumulé de 183 573 451,36 euros. Les frais de négociation s'élèvent à 128 501,42 euros.
Compte tenu de l'acquisition en 2025 d'un total de 23 373 actions (0,03% du capital) par le Président-Directeur Général et le Directeur Général Délégué au titre des actions de performance 2024, 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 175 162 actions.

Afin de permettre à la Société d'intervenir à tout moment sur ses propres actions, le Conseil d'administration du 3 mars 2026 propose à l'Assemblée Générale du 13 mai 2026 la mise en place d'une nouvelle autorisation de rachat d'actions à un prix plafond de 400 euros par action, les autres conditions restant inchangées (17ème 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 2024, le Conseil d'administration du 4 mars 2025 a annulé 198 527 actions (0,25% du capital) acquises au titre de l'autorisation de rachat décidée par l'Assemblée Générale du 16 mai 2024 et qui avaient été affectées à l'objectif d'annulation.

Le 16 mai 2025, 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.

À cet effet, l'Assemblée Générale a également donné 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 2025.

Afin de permettre à la Société de pouvoir procéder à une réduction de son capital à tout moment opportun, le Conseil d'administration du 3 mars 2026 propose à l'Assemblée Générale du 13 mai 2026 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 (18ème résolution).

Autodétention au 31 décembre 2025

Au 31 décembre 2025, la Société détenait 859 450 de ses propres actions (1,10% du capital) de 0,80 euro de valeur nominale pour une valeur d'achat brute de 200 739 327,36 euros.
Sur ces 859 450 actions, 175 162 actions sont affectées à l'objectif de distribution d'actions de performance et de mise en place d'un éventuel contrat de liquidité et 684 288 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 680 605 199,60 euros et les comptes consolidés qui font apparaître un bénéfice net de l'ensemble consolidé de 977 247 milliers d'euros au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2025 (résolution n°2).

Ces comptes ont été arrêtés par le Conseil d'administration lors de sa séance du 3 mars 2026, 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 2025.

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 3 916 728 141,66 euros, à la distribution, au titre de l'exercice 2025, d'un dividende de 4,78 euros par action, le solde étant reporté à nouveau (résolution n°3).

Le dividende serait mis en paiement le 19 mai 2026.

Approbation des éléments de rémunération versés ou attribués au cours de l'exercice 2025

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 2025.

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

Approbation de la politique de rémunération 2026

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 2026 des administrateurs (résolution n°7), du Président-Directeur Général (résolution n°8) et du Directeur Général Délégué (résolution n°9).

Ces éléments ont été arrêtés par le Conseil d'administration du 3 mars 2026 et sont présentés dans le Rapport sur le Gouvernement d'Entreprise au paragraphe 2.2.

Renouvellement du mandat de deux administrateurs

Les mandats de Madame Marie-Hélène Habert et de Monsieur Henri Proglio arrivent à échéance à l'issue de l'Assemblée Générale.

Il vous est proposé de les renouveler pour une durée de 4 ans, soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée Générale appelée à statuer en 2030 sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2029 (résolutions n°10 et 11).

Renouvellement du mandat de Commissaire aux Comptes titulaire de PricewaterhouseCoopers Audit

Le mandat de Commissaire aux Comptes titulaire de la société PricewaterhouseCoopers Audit arrive à échéance à l'issue de l'Assemblée Générale.

Il vous est proposé de renouveler le mandat de la société PricewaterhouseCoopers Audit en qualité de Commissaire aux Comptes titulaire pour 6 ans, soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée Générale appelée à statuer en 2032 sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2031 (résolution n°12).

Nomination de Grant Thornton comme Commissaire aux Comptes titulaire

Le mandat de Commissaire aux comptes titulaire de la société Forvis Mazars SA arrive à échéance à l'issue de l'Assemblée Générale.

Il vous est proposé de nommer la société Grant Thornton en qualité de Commissaire aux Comptes titulaire, en remplacement de la société Forvis Mazars SA (qui a atteint la durée maximale d'exercice prévue par la loi), pour 6 ans, soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée Générale appelée à statuer en 2032 sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2031 (résolution n°13).

Renouvellement du mandat d'auditeur de durabilité de PricewaterhouseCoopers Audit

Les mandats d'auditeurs de durabilité des sociétés PricewaterhouseCoopers Audit et Forvis Mazars SA arrivent à échéance à l'issue de l'Assemblée Générale.

Estimant qu'un seul auditeur de durabilité est suffisant pour accomplir la mission, il vous est proposé de renouveler le mandat de la société PricewaterhouseCoopers Audit en qualité d'auditeur de durabilité pour 6 ans, soit jusqu'à l'issue de l'Assemblée Générale appelée à statuer en 2032 sur les comptes de l'exercice 2031 (résolution n°14).

Approbation de la fin du bail commercial conclu entre Dassault Aviation Société Mère et GIMD pour le site d'Argenteuil

Le bail commercial conclu entre la Société et le Groupe Industriel Marcel Dassault (GIMD) pour le site d'Argenteuil (1 avenue du Parc – 95100 Argenteuil) avait fait l'objet d'une prorogation tacite au-delà du 31 décembre 2020 et jusqu'à la fermeture du site avec un préavis de 6 mois.

Compte tenu du transfert des activités sur le site de Cergy, la fin de ce bail a été autorisée par le Conseil d'administration du 4 mars 2025 et notifiée le 25 mars 2025 avec effet au 30 septembre 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 la fin de ce bail qui est dans l'intérêt de Dassault Aviation Société Mère (résolution n°15).

Ratification du transfert du siège social

Il vous est ensuite proposé de ratifier le transfert du siège social avec effet au 1er janvier 2026 du 9, rond-point des Champs-Élysées - Marcel Dassault - 75008 Paris au 78, quai Marcel Dassault – 92210 Saint-Cloud, décidé par le Conseil d'administration du 22 juillet 2025 (résolution n°16). Le siège social de la Société est désormais au même lieu que l'établissement où ses principales activités sont pilotées et exercées.

Le Conseil d'administration a déjà procédé à la mise à jour des statuts de Dassault Aviation Société Mère avec l'adresse de ce nouveau siège social.

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°17).

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°18),
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 400 euros par action hors frais d'acquisition (contre 270 euros en 2025). Compte tenu du nombre d'actions composant le capital au 31 décembre 2025 diminué des actions annulées au titre de la réduction de capital décidée par le Conseil d'administration du 3 mars 2026, le nombre maximal d'actions pouvant être rachetées s'élève à 7 771 274, soit un montant maximal de 3 108 509 600 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 2025.

6.2. Résolution relevant de l'Assemblée Générale Extraordinaire

Autorisation à donner au Conseil d'administration de réduire le capital social de la Société par annulation d'actions achetées ou à acheter

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 2026 (résolution n°18).

Elle priverait d'effet, à compter du 13 mai 2026, pour la partie non encore utilisée, l'autorisation de même nature consentie par l'Assemblée Générale des actionnaires du 16 mai 2025.

7. PERSPECTIVES D'AVENIR

Les objectifs 2026 sont :

- respecter nos engagements de livraisons Rafale et Falcon en réduisant les cycles et les heures de fabrication,
- négocier les 114 Rafale indiens et accélérer le *Make in India*,
- tenir les délais des développements, les coûts des développements lancés et réduire les cycles,
- préparer l'avenir du Rafale avec son standard F5, le développement d'un drone de combat et préparer un avion de combat futur,
- 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,
- réussir le niveau de vente Falcon,
- poursuivre le développement VORTEX dans le spatial,
- poursuivre le déploiement du numérique et l'intégration de l'IA,
- poursuivre la montée en compétence des nouveaux embauchés.

Guidance 2026

Nous prévoyons un chiffre d'affaires 2026 en hausse par rapport à celui de 2025, classe 8,5 milliards d'euros (dont la livraison de 40 Falcon et 28 Rafale).

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 2025 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 2023, il s'agit de 2024 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 - Biocarburant
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 2,55 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 prend en compte le facteur d'émission (0,094 kg CO_2/MJ) de la Renewable Energy Directive, le pouvoir énergétique du 100% SAF (34 MJ/L) ainsi que le coefficient d'abattement fourni par le fournisseur de SAF. À titre indicatif, le taux effectif de mélange chargé en France est de 35% en 2025. Ce même taux est appliqué en tant que valeur moyenne pour les vols au départ de Little Rock avec un coefficient d'abattement moyen de 90%.

Dassault Aviation ne communique pas dans son rapport les émissions biogéniques issues de la combustion des 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.

§ 4.3.1.10. Salaires décents (S1-10)

La comparaison entre les salaires décents mensuels du pays et le salaire mensuel le plus bas de l'entité s'effectue à partir de la législation en vigueur dans le pays.

§ 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.

Cas d'exclusion des AT lié à l'activité professionnelle :

- 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 2025, 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 2025.

§ 4.3.1.16. Métriques de rémunération (écart de rémunération et rémunération totale) (S1-16)

- Écart de rémunération entre les hommes et les femmes : il est calculé sur la base d'une moyenne des salaires annualisés 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.
  Le salaire moyen prend en compte :
  - salaire annualisé + éventuelle prime d'ancienneté,
  - participation / intéressement.

  Les éléments de salaire liés au volume de travail (notamment les heures supplémentaires) et aux conditions de travail (notamment les primes d'équipes) ne sont pas pris en compte car ils ne reflètent pas l'écart structurel de rémunération entre les hommes et les femmes.

- 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 fournisseurs sont calculés à partir de la date de facture (ils étaient fondés sur la date de réception de la facture en 2024). Le périmètre couvre les paiements réalisés sur l'année entière par les sociétés françaises de Dassault Aviation, et par la Société mère concernant les paiements vers les PME. À ce jour, les données de paiement des sociétés étrangères (et de toutes les autres filiales concernant les paiements vers les PME) sont exclues pour des raisons de disponibilité de données fiables.

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 2025)

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

FORVIS MAZARS & ASSOCIES
45 rue Kléber
92300 Levallois-Perret - France

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 2025)

A l'assemblée générale de la société

DASSAULT AVIATION
78 quai Marcel Dassault,
92210 Saint-Cloud

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 2025 et incluses dans le chapitre 4 « Etat de Durabilité » du rapport sur la gestion du groupe (ci-après « Etat de durabilité »).

Nos travaux, qui portent sur ces informations, ont été réalisés dans un contexte évolutif caractérisé par des incertitudes sur l'interprétation des textes et le développement de pratiques de place.

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 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 exigences découlant des normes d'information en matière de durabilité adoptées par la Commission européenne en vertu de l'article 29 ter de la directive (UE) 2013/34 du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2013, telle que modifiée par la directive (UE) 2022/2464 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, qui incluent, lorsque l'entité y est soumise, l'obligation de consultation du comité social et économique prévue au sixième alinéa de l'article L.2312-17 du code du travail ;

- la conformité des informations en matière de durabilité incluses dans l'Etat de durabilité avec les dispositions 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.

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.

<u>Limites de notre mission</u>

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.

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.

En outre, s'agissant des informations prospectives, qui présentent par nature un caractère incertain, leurs réalisations futures différeront parfois de manière significative des informations prospectives présentées dans l'Etat de durabilité.

Notre mission 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.

Les informations en matière de durabilité et les informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) n° 2020/852 peuvent être sujettes à une incertitude inhérente à l'état des connaissances scientifiques et à la qualité des données externes utilisées. Certaines informations sont sensibles aux choix méthodologiques, hypothèses et/ou estimations retenus pour leur établissement et présentés dans l'Etat de durabilité.

Conformité aux exigences découlant des normes ESRS du processus mis en œuvre par DASSAULT AVIATION pour déterminer les informations publiées, qui incluent l'obligation de consultation du comité social et économique 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 incluant l'obligation de consultation du comité social et économique prévue au sixième alinéa de l'article L.2312-17 du code du travail 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 l'Etat de durabilité, et

- les informations fournies sur ce processus sont également conformes aux ESRS.

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.

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.

Les informations relatives à la manière dont le Groupe a mis à jour de manière ciblée son analyse de double matérialité sont mentionnées dans la section 4.1.11 « Description des procédures d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités importants (IRO-1) » de l'Etat de Durabilité.

Nous avons, par entretien avec la direction et les personnes que nous avons jugé appropriées et par inspection de la documentation disponible, pris connaissance :

- de l'identification et de l'évaluation des facteurs internes et externes ayant conduit aux modifications apportées à l'analyse de double matérialité et aux impacts, risques et opportunités réels et potentiels identifiés par le Groupe. Ceux-ci incluent notamment les modifications du périmètre de reporting, les évolutions de la nature de ses activités et de ses implantations géographiques ;
- des changements apportés, par rapport à l'exercice précédent, à la liste des impacts (négatifs ou positifs), risques et opportunités (« IRO »), réels ou potentiels identifiés par le Groupe, et au processus d'évaluation de la matérialité d'impact et financière mis en œuvre par le Groupe pour déterminer les informations matérielles publiées (y compris la fixation de seuils) ;

Sur la base de notre jugement professionnel, nos diligences ont par ailleurs consisté notamment à :

- exercer notre esprit critique sur la documentation des analyses menées par DASSAULT AVIATION ainsi que sur la démarche mise en œuvre par le Groupe pour identifier les facteurs internes et externes à considérer ;
- apprécier le caractère approprié des facteurs internes et externes considérés par le Groupe au regard de notre connaissance du Groupe ;
- apprécier la pertinence des changements réalisés par le Groupe sur l'appréciation des impacts, risques et opportunités réels et potentiels identifiés au regard :
    - de notre connaissance du Groupe et des faits et circonstances propres au Groupe ;
    - des benchmark concurrentiels disponibles que nous avons jugé pertinentes ;

- apprécier, pour les changements affectant les impacts, risques et opportunités réels et potentiels, la conformité du processus d'évaluation de la matérialité d'impact et de la matérialité financière mis en œuvre par le Groupe (y compris la fixation des seuils) au regard des critères définis par ESRS 1 ;
- apprécier le caractère approprié de la description donnée à ce titre dans la section 4.1.10. « Impacts, risques et opportunités importants et leur lien avec la stratégie et le modèle économique (SBM-3) » de l'Etat de Durabilité.

Conformité des informations en matière de durabilité incluses dans l'Etat de durabilité avec les dispositions de l'article L.233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS

Nature des vérifications opérées

Nos travaux ont consisté à vérifier que, conformément aux prescriptions légales et règlementaires, y compris aux ESRS :

- les renseignements fournis permettent de comprendre les modalités de préparation et de gouvernance des informations en matière de durabilité incluses dans l'Etat de durabilité, 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 l'Etat de durabilité, avec les dispositions de l'article L.233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS.

Réserve

Comme indiqué dans la section 4.2.2.8 « Émissions brutes de GES de périmètres 1, 2, 3 et émissions totales de GES (E1-6) » de l'Etat de durabilité, DASSAULT AVIATION ne publie pas 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.

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 l'Etat de durabilité avec les dispositions 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 (ESRS E1) sont mentionnées dans la section 4.2.2. « Changement Climatique » de l'Etat de durabilité.

Nous vous présentons ci-après les éléments ayant fait l'objet d'une attention particulière de notre part concernant la conformité aux ESRS de ces informations.
Nos diligences ont notamment consisté à :

- sur la base des entretiens menés avec la direction RSE et les personnes concernées, nous avons apprécié si la description des politiques, actions et cibles mises en place par le Groupe couvre les domaines suivants : atténuation du changement climatique et adaptation au changement climatique ;
- apprécier le caractère approprié de l'information présentée dans la section 4.2.2. « Changement Climatique », notamment les informations publiées dans les sections 4.2.2.7 « Consommation d'énergie et mix énergétique (E1-5) » et 4.2.2.8 « Emissions brutes de G.E.S de périmètres 1, 2, 3 et émissions totales de GES (E1-6) » (hors G.E.S de périmètre 3) de la section environnementale de l'Etat de durabilité et sa cohérence d'ensemble avec notre connaissance du Groupe.

▪ Informations fournies en application des normes sociales (ESRS S1 à S4)

Les informations publiées au titre du personnel de l'entreprise (ESRS S1) figurent dans la section 4.3.1. « Effectifs de l'entreprise (ESRS S1) » de l'Etat de durabilité.

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, et de santé et sécurité, nos principales diligences sur ces informations ont consisté à :

- sur la base des entretiens menés avec la direction RSE et les personnes que nous avons jugé appropriées, en particulier, la Direction des Ressources Humaines :
    - prendre connaissance du processus de collecte et de compilation pour le traitement des informations qualitatives et quantitatives visant à la publication des informations publiées dans l'Etat de durabilité ;
    - mettre en œuvre des procédures consistant à vérifier la correcte consolidation de ces données ;
- apprécier le caractère approprié de l'information présentée dans la section 4.3.1. « Effectifs de l'entreprise (ESRS S1) » de la section sociale de l'Etat de durabilité et sa cohérence d'ensemble avec notre connaissance du Groupe.

Nous avons par ailleurs :

- pris connaissance des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par le Groupe visant à la conformité des informations publiées, étant précisé que nous n'avons pas revu la conception et l'efficacité opérationnelle de ces contrôles ;

- défini et mis en œuvre des procédures analytiques adaptées à l'information examinée en lien avec les évolutions de l'activité ;

- examiné, sur la base de sondage, les justificatifs avec les informations correspondantes ;
- vérifié l'exactitude arithmétique des calculs servant à établir ces informations le cas échéant, après application de règles d'arrondis.

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 ;

- 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 Levallois-Perret, le 13 mars 2026

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit	FORVIS MAZARS & ASSOCIES
Edouard Demarcq	Erwan Candau

DASSAULT AVIATION

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 62 170 196,80 €
SIÈGE SOCIAL : 78, QUAI MARCEL DASSAULT – 92210 SAINT-CLOUD
712 042 456 R.C.S. NANTERRE

-oOo-

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE MIXTE
DU 13 MAI 2026

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 680 605 199,60 euros, augmenté du report à nouveau antérieur de 3 236 122 942,06 euros, soit un bénéfice distribuable de 3 916 728 141,66 euros, de la manière suivante :

- distribution au titre du dividende*	371 466 925,88 euros
- solde au report à nouveau	3 545 261 215,78 euros

En conséquence de l'affectation ci-dessus, il sera distribué un dividende brut de 4,78 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 2025 diminué des actions annulées au titre de la réduction de capital décidée par le Conseil d'administration du 3 mars 2026.

Ce dividende sera mis en paiement en numéraire le 19 mai 2026. 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 31,4% (12,8% d'impôt forfaitaire sur le revenu et 18,6% de prélèvements sociaux). Pour les actionnaires personnes physiques domiciliées en France ayant effectué une telle option, ce dividende est soumis aux prélèvements sociaux de 18,6% 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)
2022	3,00	246
2023	3,37	265
2024	4,72	369

[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, 123 720 048 voix ayant voté pour et 527 voix ayant voté contre.

.../...

DIX-NEUVIÈME RÉSOLUTION

Pouvoirs pour formalités

L'Assemblée Générale, statuant aux conditions de quorum et de majorité des Assemblées ordinaires, donne tous pouvoirs aux porteurs d'une copie ou d'un extrait du procès-verbal constatant ses délibérations afin d'accomplir toutes formalités légales de dépôt ou de publicité.

Cette résolution, mise aux voix, est adoptée à la majorité des voix exprimées par les actionnaires présents, représentés ou ayant voté par correspondance, 123 719 956 voix ayant voté pour et 469 voix ayant voté contre.

.../...

Extrait certifié conforme à l'original

Éric TRAPPIER
Président-Directeur général

DASSAULT AVIATION

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

(Exercice clos le 31 décembre 2025)

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

FORVIS MAZARS SA
45, rue Kléber
92300 Levallois-Perret

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

(Exercice clos le 31 décembre 2025)

À l'Assemblée générale
DASSAULT AVIATION
78 quai Marcel Dassault,
92210 Saint-Cloud

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 2025, 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 2025 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014.

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

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 2025 un montant de 4 645,2 millions d'euros, soit environ 63% 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 Générale 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*

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 Générale 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*

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 826,7 millions d'euros au 31 décembre 2025.* *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.*	*Groupe et les jugements exercés par celle-ci,* • *apprécier, notamment par entretiens avec les directions opérationnelles concernées, le caractère raisonnable des principales hypothèses utilisées pour la détermination des provisions pour garantie,* • *tester par sondage les données sources et coûts observés retenus pour l'évaluation des provisions ainsi que l'exactitude des calculs effectués.*

Vérifications spécifiques

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

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

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 SA (anciennement MAZARS) et du 12 mai 2020 pour le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit.

Au 31 décembre 2025, le cabinet FORVIS MAZARS SA était dans la trente-sixième année de sa mission sans interruption et le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit dans la sixième année.

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

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

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

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

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

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

Objectif et démarche d'audit

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

Comme précisé par l'article L.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 ;

- 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 Levallois-Perret, le 13 mars 2026

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit	FORVIS MAZARS SA
Edouard Demarcq	Erwan Candau

Comptes consolidés au 31 décembre 2025

Actif

(en milliers d'euros)	Notes	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Écarts d'acquisition	3	112 620	65 957
Immobilisations incorporelles	4	111 001	100 323
Immobilisations corporelles	4	1 602 861	1 609 187
Titres mis en équivalence	5	3 024 270	2 909 611
Autres actifs financiers non courants	6	202 782	168 059
Impôts différés actifs	20	333 081	385 274
Actifs non courants		**5 386 615**	**5 238 411**
Stocks et en-cours	7	7 451 109	6 723 898
Actifs sur contrats	14	161 141	82 216
Créances clients et autres créances	8	1 953 110	1 941 277
Avances et acomptes versés sur commandes	14	8 436 644	6 641 613
Instruments financiers dérivés	23	66 851	1 987
Autres actifs financiers courants	9	7 473 950	6 873 977
Trésorerie et équivalents de trésorerie	9	1 965 145	1 611 440
Actifs courants		**27 507 950**	**23 876 408**
Total actif		**32 894 565**	**29 114 819**

Passif

(en milliers d'euros)	Notes	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Capital	10	62 718	62 876
Réserves et résultats consolidés		6 960 272	6 201 312
Écarts de conversion		-166 097	123 357
Actions propres	10	-200 739	-55 554
Total attribuable aux propriétaires de la société mère		**6 656 154**	**6 331 991**
Participations ne donnant pas le contrôle		7 497	0
Capitaux propres		**6 663 651**	**6 331 991**
Emprunts et dettes financières à plus d'un an	11	174 209	182 191
Impôts différés passifs	20	1 892	1 811
Passifs non courants		**176 101**	**184 002**
Passifs sur contrats	14	22 806 527	18 836 124
Dettes fournisseurs et autres dettes	13	1 153 569	1 516 271
Dettes fiscales et sociales	13	516 706	484 617
Emprunts et dettes financières à moins d'un an	11	28 842	55 567
Provisions pour risques et charges	12	1 534 077	1 604 701
Instruments financiers dérivés	23	15 092	101 546
Passifs courants		**26 054 813**	**22 598 826**
Total passif		**32 894 565**	**29 114 819**

Compte de résultat

(en milliers d'euros)	Notes	**2025**	**2024**
Chiffre d'affaires	15	**7 425 969**	**6 239 708**
Autres produits de l'activité	16	190 237	197 629
Variation des stocks de produits en-cours		539 857	968 385
Achats consommés		-5 495 568	-4 869 432
Charges de personnel (1)		-1 708 742	-1 646 881
Impôts et taxes		-68 245	-66 796
Dotations aux amortissements	4	-206 063	-186 081
Dotations / reprises nettes aux provisions	12	-56 957	-89 838
Autres produits et charges d'exploitation	17	18 743	-19 539
Résultat opérationnel		**639 231**	**527 155**
Coût de l'endettement financier net		48 386	38 505
Autres produits et charges financiers		94 839	161 376
Résultat financier	19	**143 225**	**199 881**
Quote-part dans les résultats nets des sociétés mises en équivalence	5	456 443	382 917
Impôts sur les résultats	20	-261 652	-186 129
Résultat net		**977 247**	**923 824**
Part attribuable aux propriétaires de la société mère		*977 393*	*923 824*
Part attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle		*-146*	*0*
Résultat par action (en euros)	21	**12,52**	**11,78**
Résultat par action dilué (en euros)	21	**12,52**	**11,77**

(1) les charges de personnel comprennent l'intéressement et la participation (-204 031 milliers d'euros en 2025 et -203 950 milliers d'euros en 2024).

État des produits et charges comptabilisés

(en milliers d'euros)	Notes	**2025**	**2024**
Résultat net		**977 247**	**923 824**
Instruments financiers dérivés (1)	23	132 494	-123 140
Impôts associés	20	-34 217	31 801
Variation des écarts de conversion		-121 435	58 640
Sociétés mises en équivalence, nets	5	-128 921	49 241
Éléments recyclables ultérieurement en résultat		**-152 079**	**16 542**
Autres actifs financiers non courants	6	3 318	4 757
Écarts actuariels sur engagements de retraites	12	47 317	88 124
Impôts associés	20	-11 341	-22 135
Sociétés mises en équivalence, nets	5	14 028	6 107
Éléments non recyclables en résultat		**53 322**	**76 853**
Produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres		**-98 757**	**93 395**
Produits et charges comptabilisés		**878 490**	**1 017 219**
Part attribuable aux propriétaires de la société mère		*878 843*	*1 017 219*
Part attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle		*-353*	*0*

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

Tableau de variation des capitaux propres

(en milliers d'euros)	Capital	Réserves et résultats		Écarts de conversion	Actions propres	Total attribuable aux propriétaires de la société mère	Participations ne donnant pas le contrôle	Capitaux propres totaux
		Primes, résultats consolidés et autres réserves	Instruments financiers dérivés					
Au 31.12.2023	**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**
Résultat net de l'exercice		*977 393*				*977 393*	*-146*	*977 247*
Produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres		*53 322*	*137 582*	*-289 454*		*-98 550*	*-207*	*-98 757*
Produits et charges comptabilisés		1 030 715	137 582	-289 454		878 843	-353	878 490
Dividendes versés		-369 207				-369 207		-369 207
Paiement en actions (1)		5 473				5 473		5 473
Mouvements sur actions propres (1)	-158	-38 230			-145 185	-183 573		-183 573
Autres variations (2)		-7 373				-7 373	7 850	477
Au 31.12.2025	**62 718**	**6 920 835**	**39 437**	**-166 097**	**-200 739**	**6 656 154**	**7 497**	**6 663 651**

(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 avec notamment les impacts associés à l'intégration globale de Dassault Reliance Aerospace Ltd suite à sa prise de contrôle.

Tableau des flux de trésorerie

(en milliers d'euros)	Notes	2025	2024
I - Flux de trésorerie des opérations d'exploitation			
Résultat net		**977 247**	**923 824**
Annulation des résultats des sociétés mises en équivalence, nets des dividendes reçus	5	-240 970	-186 544
Annulation des résultats sur cessions d'actifs immobilisés	17	2 108	10 097
Variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés	23	-18 824	5 673
Variation de la juste valeur des autres actifs financiers courants et non courants	6, 9	-25 873	-36 703
Charge d'impôt (y compris impôts différés)	20	261 652	186 129
Dotations et reprises aux amortissements et aux provisions (à l'exclusion de celles liées au besoin en fonds de roulement)	4, 12	190 710	234 094
Autres éléments	10, 17	-23 544	5 859
Capacité d'autofinancement avant impôts		**1 122 506**	**1 142 429**
Impôts versés	20	**-255 420**	**-207 063**
Variation des stocks et en-cours (valeur nette)	7	-794 681	-1 428 594
Variation des actifs sur contrats	14	-78 722	-45 118
Variation des créances clients et autres créances (valeur nette)	8	-33 426	-485 131
Variation des avances et acomptes versés	14	-1 796 322	-2 074 920
Variation des passifs sur contrats	14	4 024 301	4 601 299
Variation des dettes fournisseurs et autres dettes	13	-377 479	288 767
Variation des dettes fiscales et sociales	13	37 772	89 400
Augmentation (-) ou diminution (+) du besoin en fonds de roulement		**981 443**	**945 703**
Total I		**1 848 529**	**1 881 069**
II - Flux de trésorerie des opérations d'investissement			
Variation en coût d'acquisition des autres actifs financiers courants	9	-592 014	-919 936
Acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles	4	-194 738	-345 885
Acquisitions des autres actifs financiers non courants	6	-71 590	-9 700
Cessions ou réduction d'actifs immobilisés		26 039	10 682
Trésorerie nette sur cession et acquisition de filiales		-8 479	0
Total II		**-840 782**	**-1 264 839**
III - Flux de trésorerie des opérations de financement			
Achat d'actions propres	10	-183 573	-154 925
Augmentation des dettes financières	11	1 367	2 608
Remboursement des dettes financières	11	-62 471	-62 605
Dividendes versés au cours de l'exercice	10	-369 207	-264 729
Total III		**-613 884**	**-479 651**
IV - Impact des variations de change		-40 158	17 281
Variation de la trésorerie nette (I+II+III+IV)		**353 705**	**153 860**
Trésorerie nette à l'ouverture	9	1 611 440	1 457 580
Trésorerie nette à la clôture	9	1 965 145	1 611 440

Notes aux comptes consolidés

Généralités

1 Principes comptables

2 Périmètre de consolidation

2.1. Périmètre au 31 décembre 2025
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

Note 1 - Principes comptables

Le 3 mars 2026, le conseil d'administration a arrêté et autorisé la publication des états financiers consolidés de Dassault Aviation au 31 décembre 2025. Ces états financiers consolidés seront soumis à l'approbation de l'assemblée générale du 13 mai 2026.

1.1. Base de préparation des états financiers consolidés 2025

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 2025, est appliqué l'amendement à IAS 21 « Transaction en monnaies étrangères », sur l'absence de convertibilité.

Ce texte n'a aucune incidence sur les états financiers consolidés.

1.2. Nouveaux textes d'application obligatoire après le 31 décembre 2025

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 2026 sont les suivants :

- les amendements à IFRS 9 et IFRS 7 « Modifications apportées au classement et à l'évaluation des instruments financiers»,
- les amendements à IFRS 9 « Contrats référençant de l'électricité dépendant de facteurs naturels »,
- les améliorations annuelles des IFRS, volume 11.

Ces textes n'ont pas d'incidence significative 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.

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 2025 et en 2024.

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 2025, 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.

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.

Toute quote-part antérieurement détenue dans l'activité acquise et mise en équivalence avant la prise de contrôle, est réévaluée à sa juste valeur et le produit ou la perte correspondante enregistrée en résultat.

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.

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.

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 2025, le taux d'actualisation après impôts est de 8,7% (9,2% au 31 décembre 2024). 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.

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.

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.

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.

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.

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.

Note 2 - Périmètre de consolidation

2.1. Périmètre au 31 décembre 2025

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)
		31.12.2025	31.12.2024	
Dassault Aviation (3)	**France**	**Consolidante**	**Consolidante**	
Dassault Aviation Business Services	**Suisse**	**100**	**100**	**IG**
- Dassault Aviation Business Services Le Bourget	France	-	100	IG
- Dassault Aviation Business Services Clermont Ferrand	France	100	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	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**	**51**	**49**	**IG**
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 MRO 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**	**27**	**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, 26,65% des droits à intérêts et 29,91% des droits de vote au 31 décembre 2025.
(2) IG : intégration globale, MEQ : mise en équivalence.
(3) identité de la société consolidante : Dassault Aviation, société anonyme au capital de 62 717 627,20 euros, cotée et immatriculée en France, 712 042 456 RCS Nanterre - 78, Quai Marcel Dassault – 92210 Saint-Cloud.

2.2. Mouvements de périmètre

En septembre 2025, Dassault Aviation a finalisé l'accord avec Reliance pour prendre le contrôle de la société Dassault Reliance Aerospace Ltd, détenue précédemment à 49% et maintenant détenue à 51%. Dans les comptes consolidés, cette opération s'est traduite par un écart d'acquisition de 46 663 milliers d'euros et un résultat de réévaluation de la part antérieurement détenue de 28 886 milliers d'euros. Les entités Dassault Falcon Jet Wilmington et Dassault Aviation Business Services Le Bourget ont, par ailleurs, été dissoutes en 2025.

Note 3 - Écarts d’acquisition

Les écarts d’acquisition au 31 décembre 2025 se décomposent comme suit :

(en milliers d'euros)	**31.12.2025**	**31.12.2024**
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
Dassault Reliance Aerospace Ltd	46 663	0
ExecuJet	34 914	34 914
Sogitec Industries	4 777	4 777
Écarts d'acquisition	**112 620**	**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).

Note 4 - Immobilisations incorporelles et corporelles

4.1. Répartition géographique

(en milliers d'euros)	31.12.2025	31.12.2024
Valeur nette		
France	1 271 207	1 263 146
États-Unis	298 586	310 748
Autres	144 069	135 616
Total	**1 713 862**	**1 709 510**
dont immobilisations incorporelles	111 001	100 323
dont immobilisations corporelles	1 602 861	1 609 187

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 2024	**2 319**	**98 004**	**100 323**
Acquisitions / augmentations	0	29 658	29 658
Cessions / diminutions	0	-35	-35
Dotations aux amortissements	-991	-17 574	-18 565
Écarts de conversion	5	-1 073	-1 068
Autres	0	688	688
Valeur nette au 31 décembre 2025	**1 333**	**109 668**	**111 001**

4.2.2. Détail par nature

(en milliers d'euros)	31.12.2025			31.12.2024
	Brut	Amortisse-ments	**Net**	**Net**
Actifs incorporels acquis	15 177	-13 844	1 333	2 319
Coûts de développement (1)	235 702	-166 425	69 277	57 262
Logiciels, brevets, licences et valeurs similaires	227 180	-206 897	20 283	17 339
Immobilisations en-cours, avances et acomptes	20 108	0	20 108	23 403
Immobilisations incorporelles	**498 167**	**-387 166**	**111 001**	**100 323**

(1) cf. note 1.7.2. des principes comptables.

4.3. Immobilisations corporelles

4.3.1. Évolution des immobilisations corporelles nettes

(en milliers d'euros)	Droits d'utilisation (1)	Autres immobilisations corporelles	**Total**
Valeur nette au 31 décembre 2024	**171 471**	**1 437 716**	**1 609 187**
Acquisitions / augmentations	39 789	165 080	204 869
Cessions / diminutions	0	-2 156	-2 156
Dotations aux amortissements	-36 417	-151 081	-187 498
Dépréciations	0	1 484	1 484
Écarts de conversion	-11 416	-29 105	-40 521
Autres	0	17 496	17 496
Valeur nette au 31 décembre 2025	**163 427**	**1 439 434**	**1 602 861**

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

4.3.2. Détail par nature

(en milliers d'euros)	**31.12.2025**				**31.12.2024**
	Brut	Amortisse-ments	Dépré-ciation	**Net**	**Net**
Droits d'utilisation	310 423	-146 996	0	163 427	171 471
Terrains	181 767	-13 677	0	168 090	164 130
Constructions	1 493 855	-609 879	0	883 976	712 931
Installations techniques	887 086	-635 990	0	251 096	227 038
Autres immobilisations corporelles	180 250	-133 240	-9	47 001	47 754
Immobilisations en-cours, avances et acomptes	89 271	0	0	89 271	285 863
Immobilisations corporelles	**3 142 652**	**-1 539 782**	**-9**	**1 602 861**	**1 609 187**

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 2025, Dassault Aviation détient 26,65% des droits à intérêts du groupe Thales, contre 26,67% au 31 décembre 2024. 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	
	31.12.2025	**31.12.2024**	**2025**	**2024**
Thales (1)	2 992 570	2 872 771	446 254	374 625
Autres	31 700	36 840	10 189	8 292
Total	**3 024 270**	**2 909 611**	**456 443**	**382 917**

(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 26,65% en 2025 et 26,67% en 2024.

5.2. Évolution des titres mis en équivalence

(en milliers d'euros)	**2025**	**2024**
Au 1er janvier	**2 909 611**	**2 680 668**
Augmentation du capital de Dassault Reliance Aerospace Ltd	4 529	0
Quote-part du résultat des sociétés mises en équivalence	456 443	382 917
Élimination des dividendes versés (1)	-215 473	-196 373
Produits et charges comptabilisés directement dans les capitaux propres		
- Actifs financiers à la juste valeur	1 801	-4 907
- Instruments financiers dérivés (2)	39 305	-21 688
- Écarts actuariels sur engagements de retraite	12 227	11 014
- Écarts de conversion	-168 226	70 929
Part des sociétés mises en équivalence dans les autres produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres	-114 893	55 348
Autres mouvements (3)	-15 947	-12 949
Au 31 décembre	**3 024 270**	**2 909 611**

(1) en 2025, Dassault Aviation a perçu 156 038 milliers d'euros de dividendes de Thales au titre de l'exercice 2024 et 52 012 milliers d'euros d'acompte sur les dividendes au titre de l'exercice 2025. En 2024, Dassault Aviation a perçu 142 350 milliers d'euros de dividendes au titre de l'exercice 2023 et 46 538 milliers d'euros d'acompte sur les dividendes au titre de l'exercice 2024.
(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 avec notamment l'intégration globale de Dassault Reliance Aerospace Ltd suite à sa prise de contrôle.

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)	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Actifs non courants	17 833 100	18 694 400
Actifs courants	21 348 300	21 295 400
dont trésorerie et équivalents de trésorerie	*4 446 500*	*4 767 100*
Total Actif	**39 181 400**	**39 989 800**
Capitaux propres attribuables aux propriétaires de la société mère	7 968 400	7 515 200
Participations ne donnant pas le contrôle	19 300	42 900
Passifs non courants	5 929 000	6 775 000
dont passifs financiers non courants	*3 999 400*	*4 550 900*
Passifs courants	25 264 700	25 656 700
dont passifs financiers courants	*2 281 300*	*3 625 200*
Total Passif	**39 181 400**	**39 989 800**

Compte de Résultat

(en milliers d'euros)	**2025**	**2024**
Chiffres d'affaires	22 136 400	20 576 600
Résultat net attribuable aux propriétaires de la société mère	1 674 500	1 419 500
dont dotations aux amortissements	*-1 087 300*	*-1 155 400*
dont intérêts financiers relatifs à la dette brute	*-232 700*	*-289 300*
dont intérêts financiers relatifs à la trésorerie et équivalents de trésorerie	*116 800*	*123 500*
dont impôt sur les bénéfices	*-396 500*	*-247 300*

Résultat global

(en milliers d'euros)	**2025**	**2024**
Autres éléments du résultat global, nets d'impôts, attribuables aux actionnaires de la société mère	-418 000	202 800
Résultat global attribuable aux propriétaires de la société mère	1 256 500	1 622 300

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)	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Capitaux propres part du groupe Thales	7 968 400	7 515 200
Retraitements d'homogénéisation et PPA	-2 614 934	-2 614 934
Capitaux propres part du groupe Thales retraités	**5 353 466**	**4 900 266**
Quote-part dans l'actif net du groupe Thales	1 426 700	1 306 901
Écart d'acquisition	1 565 870	1 565 870
Valeur comptable des titres Thales	**2 992 570**	**2 872 771**

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)	**2025**	**2024**
Résultat Thales (100%)	**1 674 500**	**1 419 500**
Résultat Thales - Quote-part de Dassault Aviation	**446 254**	**378 581**
Amortissement de l'allocation du prix d'acquisition, net d'impôts	0	-3 956
Résultat mis en équivalence par Dassault Aviation	**446 254**	**374 625**

5.4. Indice de perte de valeur

Sur la base du cours de bourse de l’action Thales au 31 décembre 2025, soit 229,80 euros par action, la participation de Dassault Aviation dans Thales est valorisée à 12 582 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 2025.

Note 6 - Autres actifs financiers non courants

(en milliers d'euros)	31.12.2024	Augmen-tation	Diminution	Variation de juste valeur	Autres	31.12.2025
Titres non cotés (1)	89 194	65 677	0	3 318	30	158 219
Autres actifs financiers (2)	78 865	5 759	-25 957	4 950	-19 054	44 563
Créances rattachées à des participations	*19 986*	*0*	*-84*	*0*	*-19 264*	*638*
Autres créances et prêts	*18 965*	*443*	*-14 654*	*0*	*210*	*4 964*
Placements évalués en valeur de marché	*39 914*	*5 316*	*-11 219*	*4 950*	*0*	*38 961*
Autres actifs financiers non courants	**168 059**	**71 436**	**-25 957**	**8 268**	**-19 024**	**202 782**

(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 : 42 546 milliers d'euros.

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

(en milliers d'euros)	31.12.2025			31.12.2024		
	Coût historique	Plus ou moins-value	**Valeur à l'actif**	Coût historique	Plus ou moins-value	**Valeur à l'actif**
Titres non cotés	148 201	10 018	158 219	82 494	6 700	89 194
Autres actifs financiers	32 042	12 521	44 563	71 294	7 571	78 865
Autres actifs financiers non courants	180 243	22 539	**202 782**	153 788	14 271	**168 059**

Note 7 - Stocks et en-cours

(en milliers d'euros)	31.12.2025			31.12.2024
	Brut	**Dépréciation**	**Net**	**Net**
Matières premières	569 699	-109 943	459 756	442 838
En-cours de production	5 041 253	-93 855	4 947 398	4 485 060
Produits intermédiaires et finis	2 431 257	-387 302	2 043 955	1 796 000
Stocks et en-cours	**8 042 209**	**-591 100**	**7 451 109**	**6 723 898**

La hausse des stocks et en-cours est principalement liée à l'exécution des contrats Défense.

Note 8 - Créances clients et autres créances

8.1. Détail

(en milliers d'euros)	31.12.2025			31.12.2024
	Brut	**Dépréciation**	**Net**	**Net**
Clients et comptes rattachés (1)	1 015 297	-53 737	961 560	1 169 617
Créances d'impôts courants sur les sociétés	92 128	0	92 128	24 945
Autres créances (2)	750 407	0	750 407	615 509
Charges constatées d'avance	149 015	0	149 015	131 206
Créances clients et autres créances	**2 006 847**	**-53 737**	**1 953 110**	**1 941 277**

(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 34 431 milliers d'euros en 2025 contre 39 894 milliers d'euros en 2024 (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)	31.12.2025			31.12.2024		
	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)	1 015 297	990 121	25 176	1 240 309	1 233 709	6 600
Créances d'impôts courants sur les sociétés	92 128	92 128	0	24 945	24 945	0
Autres créances	750 407	564 318	186 089	615 509	489 001	126 508
Charges constatées d'avance	149 015	71 703	77 312	131 206	62 711	68 495
Créances clients et autres créances	**2 006 847**	**1 718 270**	**288 577**	**2 011 969**	**1 810 366**	**201 603**

(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)	31.12.2025	31.12.2024
Créances sur loyers minimums à percevoir	25 911	30 129
Produits financiers non acquis	-3 376	-288
Provision pour dépréciation	0	0
Créances relatives aux contrats de location-financement	**22 535**	**29 841**

La part à moins d'un an des créances sur loyers à percevoir est de 4 666 milliers d'euros au 31 décembre 2025.

Note 9 - Trésorerie

9.1. Trésorerie nette

(en milliers d'euros)	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Équivalents de trésorerie (1)	1 183 974	1 007 220
Disponibilités	781 171	604 220
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**1 965 145**	**1 611 440**
Concours bancaires courants	0	0
Trésorerie nette au tableau des flux de trésorerie	**1 965 145**	**1 611 440**

(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)	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Actifs financiers courants (1)	7 473 950	6 873 977
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 965 145	1 611 440
Sous-total	**9 439 095**	**8 485 417**
Emprunts et dettes financières, hors dettes de location (2)	-24 142	-51 763
Trésorerie disponible	**9 414 953**	**8 433 654**

(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 2025 (comme au 31 décembre 2024). L'analyse des risques correspondante est décrite en note 23.

9.2.1. Actifs financiers courants

(en milliers d'euros)	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Dépôts à termes > 3 mois	4 630 454	5 200 683
Notes de trésorerie	1 449 105	721 359
OPCVM	1 394 391	951 935
Actifs financiers courants	**7 473 950**	**6 873 977**

9.2.2. Équivalents de trésorerie

(en milliers d'euros)	31.12.2025	31.12.2024
Dépôts à termes < 3 mois	443 643	337 932
Notes de trésorerie	0	26 441
OPCVM	740 331	642 847
Équivalents de trésorerie	**1 183 974**	**1 007 220**

Note 10 - Capitaux propres

10.1. Capital social

Par décision du conseil d'administration du 4 mars 2025, le capital a été réduit par annulation de 198 527 actions propres. Au 31 décembre 2025, le capital social s'élève à 62 718 milliers d'euros et se compose de 78 397 034 actions ordinaires de 0,80 euros chacune. La répartition du capital au 31 décembre 2025 est la suivante :

	Actions	% Capital	% Droits de vote
GIMD (1)	51 960 760	66,3%	80,1%
Flottant	17 301 534	22,1%	13,5%
Airbus SE	8 275 290	10,5%	6,4%
Dassault Aviation (actions propres)	859 450	1,1%	-
Total	**78 397 034**	**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)	2025	2024
Actions propres au 1er janvier	**397 062**	**1 779 777**
Achats d'actions propres	684 288	867 621
Paiement en actions	-23 373	-43 531
Annulation d'actions	-198 527	-2 206 805
Actions propres à la date d'arrêté	**859 450**	**397 062**
Montant, en milliers d'euros, inscrit en diminution des capitaux propres	*-200 739*	*-55 554*

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

En 2025, Dassault Aviation a acquis 684 288 actions pour un montant total de 183 573 milliers d'euros (prix moyen de 268,27 euros par action).

Sur le solde de 859 450 actions détenues par la société au 31 décembre 2025, 684 288 actions ont été affectées à l'objectif d'annulation par le conseil d'administration du 3 mars 2026 auxquelles s'ajoutent 175 162 actions affectées antérieurement à d'éventuelles attributions d'actions de performance et un éventuel contrat de liquidité permettant d'assurer l'animation du marché.

10.3. Distribution de dividendes

Dividendes sur les actions ordinaires	2025	2024
Payés dans l'année (en milliers d'euros) (1)	369 207	264 729
Soit par action (en euros)	4,72	3,37
Proposés pour approbation à l'assemblée générale, non reconnus comme un passif au 31 décembre (en milliers d'euros) (2)	371 467	370 034
Soit par action (en euros)	4,78	4,72

(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 2025 diminué des actions annulées au titre de la réduction de capital décidée par le conseil d'administration du 3 mars 2026.

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 2025	Actions annulées (1)	Solde d'actions de performance au 31.12.2025
05.03.2024	du 05.03.2024 au 04.03.2025	21 000	188,10 €	23 373	0	0
04.03.2025	du 04.03.2025 au 03.03.2026	26 000	294,00 €	0	0	26 000

(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 2025	Charges de personnel 2024
Plan 2024	4 070	174,10€	2 562	1 508
Plan 2025	7 038	270,70€	2 911	0

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 2024	**0**	**185 995**	**51 763**	**237 758**
Augmentation	0	39 789	1 367	41 156
Diminution	0	-33 478	-28 993	-62 471
Autres	0	-13 397	5	-13 392
Au 31 décembre 2025	**0**	**178 909**	**24 142**	**203 051**

(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 31.12.2025**	**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	178 909	21 017	157 892	*53 249*	*104 643*
Emprunts et dettes financières diverses	24 142	7 825	16 317	*16 176*	*141*
Emprunts et dettes financières	**203 051**	**28 842**	**174 209**	*69 425*	*104 784*

(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*

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 2025 se décompose comme suit :

(en milliers d'euros)	**31.12.2024**	Flux de trésorerie	Dettes de location (1)	Autres mouve-ments	**31.12.2025**
Emprunts auprès des établissements de crédit	0	0	0	0	0
Dettes de location	185 995	-33 478	39 789	-13 397	178 909
Emprunts et dettes financières diverses	51 763	-27 626	0	5	24 142
Emprunts et dettes financières	**237 758**	**-61 104**	**39 789**	**-13 392**	**203 051**

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

Note 12 - Provisions pour risques et charges

12.1. Provisions pour risques et charges et dépréciations

(en milliers d'euros)	31.12.2024	Dotations	Reprises	Autres (1)	31.12.2025
Provisions pour risques et charges	1 604 701	388 097	-401 966	-56 755	1 534 077
Dépréciations	587 666	649 334	-578 508	-13 492	645 000
Actifs financiers non courants	*154*	*154*	*-154*	*0*	*154*
Immobilisations corporelles	*1 621*	*9*	*-1 493*	*-128*	*9*
Stocks et en-cours	*515 199*	*595 253*	*-506 724*	*-12 628*	*591 100*
Clients et comptes rattachés	*70 692*	*53 918*	*-70 137*	*-736*	*53 737*
Provisions pour risques et charges et dépréciations	**2 192 367**	**1 037 431**	**-980 474**	**-70 247**	**2 179 077**

(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)	31.12.2024	Dotations	Reprises	Autres	31.12.2025
Garantie (1)	865 542	136 356	-171 335	-3 822	826 741
Autres risques rattachés aux contrats (1)	676 714	210 336	-211 304	-4 967	670 779
Coûts des départs à la retraite (2)	48 697	38 356	-15 763	-48 220	23 070
sociétés françaises	*48 697*	*26 273*	*-1 975*	*-49 925*	*23 070*
sociétés nord-américaines	*0*	*12 083*	*-13 788*	*1 705*	*0*
Autres risques opérationnels (3)	13 748	3 049	-3 564	254	13 487
Provisions pour risques et charges	**1 604 701**	**388 097**	**-401 966**	**-56 755**	**1 534 077**

(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 - 47 317 milliers d'euros. Ils se répartissent comme suit :

Sociétés françaises	*-49 925*
Sociétés nord-américaines	*2 608*
Total écarts actuariels	*-47 317*

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 2025, les autres avantages à long terme relatifs aux médailles du travail s'élèvent à 3 496 milliers d'euros contre 3 099 milliers d'euros à fin 2024.

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 -146 168 milliers d'euros en 2025 et -139 417 milliers d'euros en 2024.

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	
	2025	**2024**	**2025**	**2024**
Taux d'inflation	2,00%	2,10%	2,87%	2,74%
Taux d'actualisation	3,60%	3,30%	5,80%	5,80%
Duration moyenne des engagements	10 ans	13 ans	14 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)	**2025**	**2024**	**2023**	**2022**	**2021**
Engagement total	601 515	652 324	734 208	745 271	996 513
Placements	612 876	643 521	656 748	673 477	767 391
Engagement net	**-11 361**	**8 803**	**77 460**	**71 794**	**229 122**
dont sous-financement	*23 070*	*48 697*	*103 037*	*115 481*	*229 122*
dont surfinancement	*34 431*	*39 894*	*25 577*	*43 687*	*0*

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

(en milliers d'euros)	2025			2024		
	France	États-Unis	**Total**	France	États-Unis	**Total**
À l'ouverture de l'exercice	427 169	225 155	**652 324**	492 915	241 293	**734 208**
Coût des services rendus	24 337	0	24 337	29 910	0	29 910
Coût des services passés	0	0	0	0	0	0
Coût financier	14 061	12 083	26 144	13 242	12 397	25 639
Prestations payées	-26 747	-4 989	-31 736	-32 170	-21 558	-53 728
Écarts actuariels	-47 447	4 415	-43 032	-76 728	-21 064	-97 792
Écarts de change et autres	0	-26 522	-26 522	0	14 087	14 087
À la clôture de l'exercice	391 373	210 142	**601 515**	427 169	225 155	**652 324**

La sensibilité de l'engagement net à une modification du taux d'actualisation au 31 décembre 2025 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	-62 245	-33 166	-16 795	17 715	36 705	75 880

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

(en milliers d'euros)	2025			2024		
	France	États-Unis	**Total**	France	États-Unis	**Total**
À l'ouverture de l'exercice	378 472	265 049	**643 521**	389 878	266 870	**656 748**
Rendement attendu des actifs	12 125	13 166	25 291	10 046	13 204	23 250
Écarts actuariels	2 478	1 807	4 285	565	-10 233	-9 668
Cotisations de l'employeur	0	622	622	5 000	542	5 542
Prestations payées	-24 772	-4 989	-29 761	-27 017	-21 558	-48 575
Écarts de change et autres	0	-31 082	-31 082	0	16 224	16 224
À la clôture de l'exercice	368 303	244 573	**612 876**	378 472	265 049	**643 521**

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

(en milliers d'euros)	2025			2024		
	France	États-Unis	**Total**	France	États-Unis	**Total**
Coût des services rendus	24 337	0	24 337	29 910	0	29 910
Coût des services passés	0	0	0	0	0	0
Coût financier	14 061	12 083	26 144	13 242	12 397	25 639
Rendement attendu des actifs	-12 125	-13 166	-25 291	-10 046	-13 204	-23 250
Charges des régimes à prestations définies	26 273	-1 083	**25 190**	33 106	-807	**32 299**

La composition des placements est la suivante :

	2025		2024	
	France	États-Unis	France	États-Unis
Obligations et titres de dettes	78%	100%	80%	100%
Immobilier	13%	0%	11%	0%
Actions	9%	0%	9%	0%
Liquidités	0%	0%	0%	0%
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)	31.12.2025			31.12.2024		
	Total	**À moins d'un an**	**À plus d'un an**	**Total**	**À moins d'un an**	**À plus d'un an**
Dettes fournisseurs	928 397	928 397	0	1 273 776	1 273 776	0
Autres dettes diverses	224 175	224 175	0	241 127	241 127	0
Comptes de régularisation	997	997	0	1 368	1 368	0
Dettes fournisseurs et autres dettes	**1 153 569**	**1 153 569**	**0**	**1 516 271**	**1 516 271**	**0**
Impôts courants sur les sociétés	2 342	2 342	0	7 724	7 724	0
Autres dettes fiscales et sociales	514 364	514 309	55	476 893	476 645	248
Dettes fiscales et sociales	**516 706**	**516 651**	**55**	**484 617**	**484 369**	**248**

Note 14 - Actifs et passifs sur contrats

(en milliers d'euros)	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Factures à établir	739 973	117 629
Produits constatés d'avance	-1 000	0
Avances et acomptes reçus des clients	-577 832	-35 413
Actifs sur contrat	**161 141**	**82 216**
Factures à établir	322 924	564 570
Produits constatés d'avance	-1 317 549	-1 163 305
Avances et acomptes reçus des clients	-21 811 902	-18 237 389
Passifs sur contrat	**-22 806 527**	**-18 836 124**

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 2025 qui étaient inclus dans le solde d'ouverture des passifs liés aux contrats est de 3 754 212 milliers d'euros.

Le montant des revenus reconnus en 2025 qui sont liés à des obligations de performance ayant été satisfaites au cours des périodes antérieures n'est pas matériel.

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)	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Avances et acomptes reçus	-22 389 734	-18 272 802
Avances et acomptes versés	8 436 644	6 641 613
Avances et acomptes reçus nets des avances et acomptes versés	**-13 953 090**	**-11 631 189**

Note 15 - Chiffres d'affaires

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

(en milliers d'euros)	**2025**	**2024**
France	6 336 312	5 047 263
États-Unis	875 512	976 298
Autres	214 145	216 147
Chiffre d'affaires	**7 425 969**	**6 239 708**

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

(en milliers d'euros)	**2025**	**2024**
France (1)	1 702 648	2 001 046
Export (2)	5 723 321	4 238 662
Chiffre d'affaires	**7 425 969**	**6 239 708**

(1) principalement l'État, avec qui Dassault Aviation a réalisé plus de 10% de son chiffre d'affaires sur 2025 et sur 2024.
(2) en 2025, plus de 5% du chiffre d'affaires a été réalisé aux États-Unis, avec l'Égypte, l'Indonésie et l'Inde. En 2024, plus de 5% du chiffre d'affaires avaient été réalisé aux États-Unis, avec la Grèce et l'Inde. 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)	**2025**	**2024**
Falcon	2 780 732	2 275 012
Défense	4 645 237	3 964 696
Défense France	*1 672 348*	*1 948 985*
Défense Export	*2 972 889*	*2 015 711*
Chiffre d'affaires	**7 425 969**	**6 239 708**

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

(en milliers d'euros)	**2025**	**2024**
À un instant donné	5 875 356	4 597 913
À l'avancement	1 550 613	1 641 795
Chiffre d'affaires	**7 425 969**	**6 239 708**

Note 16 - Autres produits de l'activité

(en milliers d'euros)	2025	2024
Crédits d'impôt recherche	35 188	34 442
Intérêts moratoires	9 293	1 731
Production immobilisée	18 991	22 309
Autres produits	126 765	139 147
Autres produits de l'activité	**190 237**	**197 629**

Note 17 - Autres produits et charges d'exploitation

(en milliers d'euros)	2025	2024
Résultat de cessions d'éléments d'actifs immobilisés	-2 108	-10 097
Pertes et gains de change relatifs à des opérations commerciales (1)	1 874	-5 313
Autres produits et charges d'exploitation (2)	18 977	-4 129
Autres produits et charges d'exploitation	**18 743**	**-19 539**

(1) notamment pertes et gains de change sur comptes clients et fournisseurs.
(2) comprend le résultat de réévaluation de la part antérieurement détenue dans Dassault Reliance Aerospace Ltd.

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)	2025	2024
Charges de recherche et développement	-389 454	-437 184

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.

Note 19 - Résultat financier

(en milliers d'euros)	2025	2024
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	55 829	47 902
Coût de l'endettement financier brut	-7 443	-9 397
Intérêts financiers relatifs aux contrats de locations	*-6 255*	*-7 361*
Autres charges financières	*-1 188*	*-2 036*
Coût de l'endettement financier net	**48 386**	**38 505**
Dividendes et autres produits de participation	857	6 612
Produits et charges des autres actifs financiers	231 224	253 097
Résultat de change (1)	-4 107	-8 161
Composante de financement (2)	-133 135	-90 172
Autres produits et charges financiers	**94 839**	**161 376**
Résultat financier	**143 225**	**199 881**

(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)	2025	2024
Charge d'impôts courants (1)	-255 420	-206 959
Produit / Charge d'impôts différés	-6 232	20 830
Impôts sur les résultats	**-261 652**	**-186 129**

(1) En 2025 et 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)	31.12.2025	31.12.2024
Instruments financiers dérivés	-34 217	31 801
Autres actifs financiers non courants	725	-333
Écarts actuariels sur retraites	-12 066	-21 802
Impôts comptabilisés directement en capitaux propres	**-45 558**	**9 666**

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

(en milliers d'euros)	2025	2024
Résultat net	977 247	923 824
Moins charge d'impôts	*261 652*	*186 129*
Moins quote-part dans les résultats nets des sociétés mises en équivalence	*-456 443*	*-382 917*
Résultat avant impôts	782 456	727 036
Impôts théoriques au taux en vigueur (1)	**-202 069**	**-187 757**
Impact des crédits d'impôts (2)	10 242	10 868
Impact des différences de taux d'impôts	1 756	1 352
Impact de la surtaxe d'impôt sur les sociétés (3)	-73 551	0
Autres	1 970	-10 592
Impôts comptabilisés	**-261 652**	**-186 129**

(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 35 188 milliers d'euros en 2025 contre 34 442 milliers d'euros en 2024.
(3) correspond, pour Dassault Aviation Société Mère, à la surtaxe d'impôt calculée sur la moyenne de l'impôt courant dû au titre de 2024 et 2025.

20.4. Source d'impôts différés

(en milliers d'euros)	Bilan consolidé		Compte de résultat consolidé	
	31.12.2025	31.12.2024	2025	2024
Provisions (participation, retraite, etc.)	238 772	263 514	-11 430	18 274
Autres actifs financiers courants et non courants et équivalents de trésorerie	-4 140	-3 904	-6 532	-8 883
Instruments financiers dérivés	-12 003	24 252	-2 038	-483
Autres différences temporelles	108 560	99 601	13 768	11 922
Impôts différés nets	**331 189**	**383 463**	**-6 232**	**20 830**
Impôts différés actifs	*333 081*	*385 274*		
Impôts différés passifs	*-1 892*	*-1 811*		

20.5. Actifs d'impôts différés non reconnus au bilan

(en milliers d'euros)	31.12.2025	31.12.2024
Actif d'impôts différés non reconnu au bilan	786	1 176

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

Note 21 - Résultat par action

Résultat par action	**2025**	**2024**
Résultat net attribuable aux propriétaires de la société mère (en milliers d'euros) (1)	977 393	923 824
Nombre moyen d'actions en circulation	78 051 844	78 448 249
Nombre moyen d'actions en circulation dilué	78 064 844	78 458 749
Résultat par action (en euros)	**12,52**	**11,78**
Résultat par action dilué (en euros)	**12,52**	**11,77**

(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.

22.1. Actifs financiers

(en milliers d'euros)	Valeur au bilan au 31.12.2025				Valeur au bilan au 31.12.2024
	Coût ou coût amorti (1)	Juste valeur		Total	
		Impact en résultat	Impact en capitaux propres		
Actifs non courants					
Autres actifs financiers non courants	5 602	38 961	158 219	202 782	168 059
Actifs courants					
Clients et autres créances	1 953 110			1 953 110	1 941 277
Instruments financiers dérivés		0	66 851	66 851	1 987
Autres actifs financiers courants	6 079 559	1 394 391		7 473 950	6 873 977
Équivalents de trésorerie	443 643	740 331		1 183 974	1 007 220
Total des instruments financiers actifs	**8 481 914**	**2 173 683**	**225 070**	**10 880 667**	**9 992 520**
Niveau 1		2 173 683	0		
Niveau 2		0	66 851		
Niveau 3		0	158 219		

(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 31.12.2025				Valeur au bilan au 31.12.2024
	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	157 892			157 892	156 699
Dettes financières diverses (2)	16 317			16 317	25 492
Passifs courants					
Emprunts auprès des établissements de crédit	0			0	0
Dettes de location	21 017			21 017	29 296
Dettes financières diverses (2)	7 825			7 825	26 271
Fournisseurs et autres dettes	1 153 569			1 153 569	1 516 271
Instruments financiers dérivés		0	15 092	15 092	101 546
Total des instruments financiers passifs	**1 356 620**	**0**	**15 092**	**1 371 712**	**1 855 575**
Niveau 1		0	0		
Niveau 2		0	15 092		
Niveau 3		0	0		

(1) la valeur comptable des instruments financiers passifs comptabilisés au coût ou au coût amorti correspond à une approximation raisonnable de la juste valeur.
(2) essentiellement la participation des salariés en compte courant bloqué.

Note 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	6 595 599	70%
Placements obligataires et autres placements	1 826 384	19%
Placements non spécifiés	1 017 112	11%
Total	**9 439 095**	**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 2025 (comme au 31 décembre 2024).

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 2024.

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).

Dassault Aviation sollicite aussi auprès de Bpifrance Assurance Export la garantie du risque de fabrication pour les contrats militaires Export significatifs.

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)	31.12.2025		31.12.2024	
	Actif	**Passif**	**Actif**	**Passif**
Instruments dérivés de change	66 851	15 092	1 987	101 546
Instruments financiers dérivés nets	**51 759**			**99 559**

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 31.12.2025**	**Valeur de marché au 31.12.2024**
Instruments éligibles à la comptabilité de couverture	51 759	-91 667
Instruments non éligibles à la comptabilité de couverture	0	-7 892
Instruments financiers dérivés de change	**51 759**	**-99 559**

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	17 219	34 540	**51 759**

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)	31.12.2024	Impact en capitaux propres (1)	Impact en résultat opérationnel	Impact en résultat financier (2)	31.12.2025
Instruments dérivés de change	-99 559	132 494	10 932	7 892	**51 759**

(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 2024 (1,0389 $/€) et le 31 décembre 2025 (1,1750 $/€).

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)	**31.12.2025**	
Position nette au bilan	51 759	
Cours du dollar à la clôture	1,1750 $/€	
Cours du dollar à la clôture +/- 10 centimes	1,0750 $/€	1,2750 $/€
Variation de la position nette au bilan (1)	-114 498	+96 537
Impact en résultat	*0*	*0*
Impact en capitaux propres	*-114 498*	*+96 537*

(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)	31.12.2025		
	Taux fixe	**Taux variable**	**Total**
Actifs financiers courants, trésorerie et équivalents de trésorerie	6 523 202	2 915 893	9 439 095
Dettes financières (hors dettes de location)	0	-24 142	-24 142
Exposition nette au risque de taux	**6 523 202**	**2 891 751**	**9 414 953**

Une hausse de 1 point des taux d'intérêts appliqués à la trésorerie moyenne de Dassault Aviation aurait eu en 2025 un impact positif sur les produits financiers de 27 552 milliers d'euros.

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)	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Engagements donnés dans le cadre de contrats commerciaux	23 238 439	23 596 702
Avals et cautions	112 663	108 150
Engagements donnés garantis par des cautions bancaires	4 102 190	4 276 328
Engagements donnés	**27 453 292**	**27 981 180**

(en milliers d'euros)	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Carnet de commandes	46 596 423	43 223 593
Autres engagements reçus dans le cadre de contrats commerciaux	2 975 405	3 170 600
Sûretés réelles	23 486	31 565
Garanties Bpifrance Assurance Export	0	2 180
Engagements reçus garantis par des cautions bancaires	139 446	132 914
Engagements reçus	**49 734 760**	**46 560 852**

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	26 690 639	14 997 149	4 908 635	**46 596 423**

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 l'entrée en vigueur sur l'exercice du contrat Rafale Indian Navy (26 Rafale).

Note 25 - Actifs et passifs éventuels

Il n'y a pas d'actifs ou passifs éventuels au 31 décembre 2025.

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 2025, 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.

26.1. Détail des transactions

(en milliers d'euros)	2025	2024
Produits	6 328	7 627
Charges	1 040 536	828 502
Créances	4 389 433	3 481 898
Dettes	104 071	174 975

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)	2025	2024
Rémunérations fixes	3 618	3 498
Rémunérations variables	3 786	0
Jetons de présence	481	586
Avantages en nature	15	19
Attribution d'actions de performance	4 070	6 953
Rémunérations des dirigeants et avantages assimilés	**11 970**	**11 056**

En 2025 la Société a versé une retraite complémentaire à M. Charles Edelstenne d'un montant de 346 milliers d'euros.

Note 27 - Effectif moyen

L'effectif moyen de Dassault Aviation est de 14 730 personnes en 2025. Il était de 14 164 personnes en 2024.

Note 28 - Honoraires des commissaires aux comptes

Les honoraires des commissaires aux comptes certifiant les comptes de Dassault Aviation au 31 décembre 2025 comptabilisés en charges sur les exercices 2025 et 2024 sont les suivants :

(en milliers d'euros)	PwC		Forvis Mazars	
	2025	2024	2025	2024
Certification des comptes (1)	401	391	663	667
Certification des informations en matière de durabilité	127	125	127	125
Services autres que la certification des comptes et durabilité (2)	93	157	224	242
Honoraires des commissaires aux comptes	**621**	**673**	**1 014**	**1 034**

(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 2025 et la date d'arrêté des comptes par le conseil d'administration.