

RSE DASSAULT AVIATION

Table des matières

I) INTRODUCTION	3
II) IMPACT ÉCOLOGIQUE	3
1) Politique RSE affichée par Dassault Aviation dans le domaine écologique.....	3
2) Analyse critique des déclarations de l'entreprise et pistes d'amélioration	3
III) LOYAUTÉ DES PRATIQUES	5
1) Définition	5
2) Une charte éthique idéale	5
3) Examen critique des pratiques	6
IV) CONCLUSION	7
V) BIBLIOGRAPHIE.....	8
VI) ARTICLES.....	8

I) INTRODUCTION (Aurelien)

Dassault est l'un des fleurons de l'innovation française, nous sommes néanmoins en droit de nous questionner sur les différentes pratiques de cette entreprise, notamment sur ses pratiques écologiques et la loyauté de ses pratiques.

Le choix en second axe de la loyauté des pratiques est un parti pris afin de pouvoir parler des différents crimes dans lesquels Dassault est possiblement impliqué. De ce fait, nous avons fait le choix de cet axe en lieu et place de la gouvernance de l'organisation et du respect des droits de l'homme.

Nous répondrons donc, dans cet ordre, aux pratiques écologiques de l'entreprise et ce que cette dernière met en place pour diminuer son impact sur l'environnement. Puis dans un second temps, nous observerons la loyauté de l'entreprise dans ces pratiques commerciales.

II) IMPACT ÉCOLOGIQUE

1) Politique RSE affichée par Dassault Aviation dans le domaine écologique (Basile)

La Responsabilité Sociétale d'Entreprise affichée par Dassault met en avant l'écologie, le sujet étant le premier abordé sur leur site internet sur la page concernée ([Voir RSE de l'entreprise en annexe](#)). L'idée est, sur le papier, d'« améliorer la performance environnementale des activités et produits ». Avec ce titre et le contenu de cette partie de la RSE, Dassault explique surtout vouloir continuer ses activités et sa production sans ralentir, mais en innovant afin que celles-ci aient moins d'impact environnemental ; vouloir suivre les plans de transition écologique mis en place par les gouvernements, et surtout suivre le modèle de l'économie circulaire, impliquant donc plus de recyclage de pièces usagées et plus d'utilisation de pièces recyclées pour ses activités. Dans cette RSE, Dassault affirme donc son intention de s'engager pour l'environnement en tant qu'entreprise pour l'instant polluante dans un monde en pleine crise climatique.

2) Analyse critique des déclarations de l'entreprise et pistes d'amélioration (Basile)

Ces déclarations de l'entreprise sont cependant à analyser plus en profondeur. Même s'il est vrai que Dassault parle beaucoup de son engagement pour l'écologie, il faut bien reconnaître que le meilleur moyen de montrer cet engagement l'est par les actions menées. Dire que l'entreprise va suivre le plan bas carbone Société mis en place par les gouvernements lors de grands rassemblements comme les Conférences des Nations unies sur les changements climatiques, c'est le minimum à faire puisque c'est l'État qui le demande.

Pour ce qui est de l'économie circulaire, il est difficile de penser que les actions de fabrication d'avions de Dassault puissent enclencher un quelconque recyclage, puisque ces mêmes avions sont vendus, mais il reste possible de les confectonner à l'aide de matériaux recyclés (ou en tout cas en partie) ([Voir RSE de l'entreprise en annexe](#)).

Cependant, nous pouvons voir cette différence entre les engagements et les actions. Sur le site [wearegreen.io](#) ([Voir page en annexe](#)), il est rappelé que malgré tout, Dassault ne se fixe aucun objectif concret concernant ses émissions de CO₂, parlant simplement de « réduire son empreinte carbone »

ou d' « intégrer l'écoconception », probablement par peur de ne pas atteindre ces objectifs et de ne plus être crédibles vis-à-vis de leur engagement écologique. C'est un élément important car il montre l'insécurité de Dassault face à ses engagements écologiques, et son incapacité à nous fournir des éléments concrets pour nous faire penser que ces engagements seront effectivement réalisés. Le bilan carbone de Dassault, présent sur ce même site, nous montre également la dépendance de cette société aux énergies fossiles. L'entreprise utilise exclusivement des sources d'énergies non renouvelables, à noter que l'utilisation d'énergies renouvelables, bien plus respectueuses de l'environnement et pouvant être utilisées pendant beaucoup plus de temps que les énergies fossiles dont il existe seulement un nombre limité sur la planète, n'apparaît nulle part dans les engagements économiques de Dassault. C'est à moitié excusable en raison de la nature même de l'entreprise, l'aviation étant un domaine ayant fatalement besoin d'énergies fossiles pour fonctionner, mais il n'est pas impensable que Dassault puisse changer certains approvisionnements d'énergie dans leur production pour au moins utiliser un peu d'énergies renouvelables lors de ses activités.

Malgré tout cela, il est possible que Dassault fasse effectivement des efforts. Dassault et d'autres entreprises travaillant dans l'industrie aéronautique ont signé en 2022 la déclaration de Toulouse (Voir article de AirFranceKLM en annexe), mise en place par l'Union Européenne pour décarboner le secteur de l'aviation, en parlant toujours d'écoconception mais aussi de carburants durables et synthétiques, invitant donc tous ces groupes de l'aéronautique à utiliser des énergies renouvelables. Cette déclaration possède aussi un objectif concret : la décarbonation totale du secteur d'ici 2050. Même si le très long délai est discutable, c'est déjà très positif par rapport à la RSE de Dassault qui n'avait pas d'objectif concret. La déclaration de Toulouse reste ce qu'elle est, une déclaration qui ne prouve en rien que les entreprises concernées vont effectivement faire les efforts qu'elles se sont engagées à faire.

Cependant, c'est un pas en avant, l'industrie aéronautique étant très polluante à l'heure actuelle. Les efforts de Dassault ne peuvent pas être niés, des efforts sont faits si bien que l'entreprise a figuré sur la liste des « Climate leaders » européens par le Financial Times (Voir articles du RSE magazine et du Financial Times en annexe). Cette liste regroupe les entreprises ayant le plus réduit leurs émissions de gaz à effet de serre de 2015 à 2020, montrant donc que malgré tout ce qui a été dit précédemment, Dassault fait effectivement des efforts. Il est important de noter quand même que cette liste inclut 400 entreprises différentes, uniquement sur le territoire européen et ne peut pas contenir les entreprises n'ayant pas existé avant 2015, ce qui rend une place dans ce classement un peu moins impressionnante, mais néanmoins importante.

Le principal élément pouvant expliquer la réduction de gaz à effet de serre de l'entreprise est également un élément sur lequel Dassault insiste beaucoup : l'innovation de ses technologies à but écoresponsable. Un bon exemple est l'optimisation des itinéraires aériens de leurs avions afin de réduire les émissions de carbone à l'aide d'un outil appelé « FalconWays » (Voir page du site de Dassault en annexe). Cet outil permet aux pilotes de suivre un itinéraire plus économe en carburant, et donc en rejet de CO₂, calculé à l'aide d'algorithmes d'optimisation plus précis et plus performants, et surtout grâce aux données mondiales leur donnant des informations sur le vent, facteur très important lors du trajet d'un avion. En savoir plus sur le vent permettra donc aux algorithmes de calculer l'itinéraire économe le plus optimisé possible. Tout cela sera pris en compte par les algorithmes, en plus du modèle de l'avion, ce qui permettra d'avoir le trajet le plus optimisé pour tous les modèles fabriqués par Dassault. Il semble tout de même important de préciser que, bien qu'il soit vrai que cette technologie aide à rendre les vols plus éco-responsables, elle sert également à les rendre plus économiques, en leur faisant consommer moins de carburant. C'est à prendre en compte car cela

augmente les chances que les intentions de Dassault ici ne soient pas celles qu'ils affichent mais bien simplement de faire des économies à l'avenir. C'est un investissement : payer pour que ces optimisations réduisent leurs coûts à l'avenir.

Avec tout cela, peut-on dire que Dassault Aviation pratique le greenwashing ? Font-ils semblant de s'engager pour l'environnement ? Globalement le sujet n'est pas manichéen, il est impossible de dire que les entreprises sont totalement écoresponsables ou ne font que du greenwashing. Mais au vu des recherches faites, il paraît évident que Dassault Aviation n'est pas une entreprise dont le respect de l'environnement est une priorité absolue. S'engageant autant voire moins qu'une entreprise émettant beaucoup moins de CO2, l'aviation étant un milieu très polluant, les engagements de Dassault restent quand même flous.

III) LOYAUTÉ DES PRATIQUES

1) Définition (Nassim)

Chez les entreprises, la loyauté des pratiques définit l'éthique des affaires : il s'agit d'une science morale qui englobe la lutte contre la corruption, le respect de la concurrence économique ainsi que le respect des droits de l'homme (internes et externes à l'entreprise).

(Les différents types de loyauté des pratiques existants :

Loyauté dans la lutte contre la corruption : actions de sensibilisation, mise en place de mesures d'alerte et diffusion de chartes rappelant les interdictions et les risques encourus.

Engagement politique responsable : une entreprise peut soutenir des politiques publiques d'intérêt général, à condition de respecter les exigences de transparence, d'éviter toute interférence dans les décisions politiques et de prévenir toute activité pouvant générer de la désinformation, des menaces ou des pressions.

Concurrence loyale : éviter d'obtenir des avantages en enfreignant les règles. Les États sont appelés à intervenir en cas de déséquilibres excessifs.

Promotion de la responsabilité sociétale dans la chaîne de valeur : favoriser les pratiques responsables dans le cadre de leur politique d'achat.

Respect des droits de propriété : La protection des droits de propriété, qu'il s'agisse de propriété physique ou intellectuelle, est cruciale pour garantir la loyauté des pratiques.

Dans cette partie de notre compte-rendu, nous allons traiter les différents axes de la loyauté des entreprises qui s'imposent à Dassault Aviation.)**COURS**

2) Une charte éthique idéale (Nassim)

Dans un premier temps, la performance économique de Dassault Aviation lui permet de garantir une flexibilité, adaptabilité et une réactivité vis-à-vis de ses clients, ses fournisseurs et ses partenaires.

En effet, son cours de l'action a connu une augmentation de 72% durant l'année 2022, notamment à cause de la guerre en Ukraine qui a causé une hausse des dépenses d'investissements

militaires de la part des États. D'ailleurs, cette même année, l'entreprise a réalisé un chiffre d'affaires de 6 929 millions d'euros. Ainsi, le groupe d'Aviation se permet de communiquer une information loyale, sincère et transparente vis-à-vis de ses actionnaires et des marchés financiers.

Le Groupe Dassault Aviation indique agir en conformité avec les lois nationales et internationales en respectant les principes de la concurrence sous les principes dégagés par la convention OCDE. De plus, l'entreprise se conforme aux règles applicables au contrôle des exportations de leurs produits.

Concernant ses relations avec ses fournisseurs, l'entreprise entretient des relations de coopération mutuelle et de traitement équitable. Selon le fabricant aéronautique, ces rapports sont fondés sur la loyauté réciproque et le respect mutuel des engagements pris.

A propos du respect des droits des employés, Dassault proclame garantir un ensemble de valeurs tel que le travail honnête, la lutte contre la discrimination, la neutralité politique, religieuse et idéologique, l'appartenance syndicale, le respect de la vie privée et des conditions de travail.

3) Examen critique des pratiques (Guillaume)

Dans un second temps, on observe une ambiguïté concernant la transparence et la loyauté des pratiques de Dassault Aviation. Aussi, nous analyserons dans un premier temps la transparence des pratiques de l'entreprise française, notamment dans le cadre défini par la loi Sapin II.

Dassault Aviation, fleuron de l'aviation française, a subi en 2018 une intervention de l'AFA (l'Agence Française Anti-corruption). Le bilan est accablant en matière de corruption et de pratiques illégales. Le géant de l'aviation a piétiné à plusieurs reprises la loi Sapin II promulguée le 9 décembre 2016 ; cette loi définissant le cadre juridique et organisationnel dans lequel s'exercent les missions et prérogatives de l'AFA. La création d'un organe tel que l'AFA a pour objectif de lutter contre la corruption dans les entreprises et institutions françaises, prévenir la fraude fiscale et promouvoir la transparence.

Plusieurs manquements à la loi Sapin II ont donc été dénombrés (corruption, fraude fiscale etc...). L'entreprise Dassault Aviation apparaît ainsi comme défaillante, ne respectant pas le cadre d'anti-corruption et législatif national. L'inquiétude est d'autant plus grande lorsqu'on connaît la nature des marchandises commercialisées par l'entreprise française.

Le rapport rédigé par l'AFA met en lumière 43 observations problématiques dans l'entreprise Dassault Aviation dont un constat de 5 violations d'obligation sur 9 prévues par la loi Sapin II. Nous pouvons citer des paiements fallacieux, des opérations controversées avec l'Inde ayant conduit à un méga contrat de 7,8 milliards d'euros pour une vente de Rafales, des paiements contraires aux règles de la société, et finalement un contrat avec une société offshore située à Dubaï.

Ici, nous pouvons observer des lacunes en matière de respect d'éthique et de transparence. Malgré les manquements à la loi Sapin II publiés par l'enquête de l'AFA, aucune sanction n'a été prononcée à l'encontre de Dassault Aviation. La justice française a cependant exigé une mise en conformité dans les lignes dont disposent la loi Sapin II « pour mi-2021 au plus tard ».

A savoir que Marcel Dassault, qui est le fondateur de l'entreprise, finançait des partis politiques. Son fils, Serge Dassault, a été inculqué puis condamné par la justice française pour « corruption », « blanchiment de fraude fiscale » et est soupçonné « d'achat de vote ». La déclaration de Serge Dassault suivant les inculpations est équivoque : il déclare : *“en plus, il faudrait qu'on soit vertueux”*. Ainsi, une ambiguïté subsiste entre les valeurs prônées par l'entreprise d'une part, et ses dirigeants de l'autre.

De plus, après une étude approfondie de l'enquête de l'AFA, Médiapart dénonce la qualité de formation des employés de Dassault Aviation. Éric Trappier, actuel PDG de Dassault Aviation, explique à l'AFA que « *l'intégrité est une valeur essentielle de son action* » avec une politique de zéro tolérance à propos du trafic d'influence et de corruption. Cependant, lors du contrôle de 2018, « *aucun élément ne concerne l'existence de contrôles* », des propos incohérents vis-à-vis de Dassault Aviation. Le géant de l'aviation respecte-t-il ses engagements en matière de RSE ?

En outre, Dassault Aviation a vendu des armes à l'Arabie Saoudite et aux Emirats Arabes Unis, pays décriés pour leurs manquements au respect des droits humains et leur régime à caractère anti-démocratique. Ce qui complexifie le « *comment Dassault doit-elle vendre ses armes et à qui ?* ». Tandis que la guerre en Ukraine cristallise des formes extrêmes de violence, la guerre n'épargne pas le Yémen, attaqué par des raids aériens saoudiens et émiratis. Les deux pays du golfe ont formé une alliance militaire ayant déclaré la guerre au Yémen, et notamment aux forces Houthis et Saleh. Dassault Aviation a reçu une enveloppe de 8 milliards d'euros en échange d'avions de combats et de la maintenance de 59 Mirages qui auraient été utilisés dans le conflit arabo-yéménite. Selon des organisations internationales mais également des experts, des frappes aériennes de la coalition émirati-saoudienne sont exercées sur des logements, marchés, écoles, hôpitaux, et plus généralement sur la population civile témoignant ainsi de l'utilisation de certaines armes de Dassault Aviation par leurs clients. L'ONU explique que c'est « *la plus grande catastrophe humanitaire* » de l'époque actuelle.

Tout ceci montre qu'effectivement Dassault est une importante entreprise française avec un enjeu majeur à l'international mais qu'elle doit rester fidèle à ses valeurs.

IV) CONCLUSION (Aurelien)

Pour conclure, Dassault peut être considérée comme un fleuron de l'industrie en termes de politique environnementale par ses engagements auprès de l'état, de ses fournisseurs, et de l'Union Européenne, mais aussi par les pratiques mises en place telles que le logiciel FalconWays proposant des itinéraires moins coûteux en carburant.

Cependant l'entreprise étant dans le secteur aéronautique, il est compliqué de réduire ces émissions de façon significative tout en ne faisant pas flancher son économie interne.

D'un autre côté, Dassault pourrait, comme cela a déjà été fait par le passé, se faire rattraper par la justice sur la loyauté de ses pratiques notamment sur la vente de son matériel militaire à des pays instables ou non démocratiques. Il faut donc que Dassault continue ses activités actuelles tout en prenant garde à respecter ses valeurs ainsi que celles de l'état français.

V) BIBLIOGRAPHIE (Aurelien)

- Dassault, (2023). Politique de Responsabilité Sociétale d'Entreprise, DASSAULT
- Trappier, E. (2020). Mise en page politique RSE V3, DASSAULT
- Martin, J. (2022). CO2 : Les efforts de Dassault reconnus par le classement du FT, RSE MAGAZINE
- We Are Green. (2018). Bilan Carbone de Dassault Aviation, WE ARE GREEN
- Air France KLM. (2022). Airbus, Air France-KLM, ATR, Dassault Aviation, Groupe ADP, Safran et Thales soutiennent la Déclaration de Toulouse, AIR FRANCE KLM
- Dassault, (2022). Dassault Aviation reconnu « Climate Leader 2022 » par le Financial Times, DASSAULT
- Dassault, (2023). Dassault Aviation présente FalconWays – Un outil d'optimisation des itinéraires pour réduire les émissions de carbone, DASSAULT
- Hawcock, N. (2022). Europe's Climate Leaders 2022: interactive listing, FINANCIAL TIMES
- Ademe, (2018). Bilan GES Dassault Aviation, ADEME
- Golla, M. (2022). Plainte contre Dassault Aviation, Thales et MBDA accusés de crimes de guerre par des ONG, NOVETHIC
- Zerrouky, M. (2022). Yémen : trois entreprises françaises visées par une plainte pour « complicité de crimes de guerre », LE MONDE
- Philippin, Y. (2023). « Rafale Papers » : l'Agence française anticorruption a couvert Dassault, MEDIAPART
- Backmann, R. (2015). Le double jeu de l'Arabie saoudite face à Daech, MEDIAPART
- Philippin, Y., Backmann, R., Rouget, A. (2019) Libye : quand les Rafale vendus à l'Egypte aidaient le seigneur de guerre Haftar, MEDIAPART

VI) ARTICLES (Tous)