



INTERVIEW D'ÉRIC TRAPPIER, PDG DE DASSAULT AVIATION

Monsieur Éric TRAPPIER, PDG de DASSAULT AVIATION,
répond aux questions d'ID AERO+

+

Lettre TBM n°61

30 septembre 2026

INTERVIEW D'ÉRIC TRAPPIER, PDG DE DASSAULT AVIATION

Monsieur Éric TRAPPIER, PDG de DASSAULT AVIATION,
répond aux questions d'ID AERO+

Interview

Sociétés

Défense

Aviation d'affaires



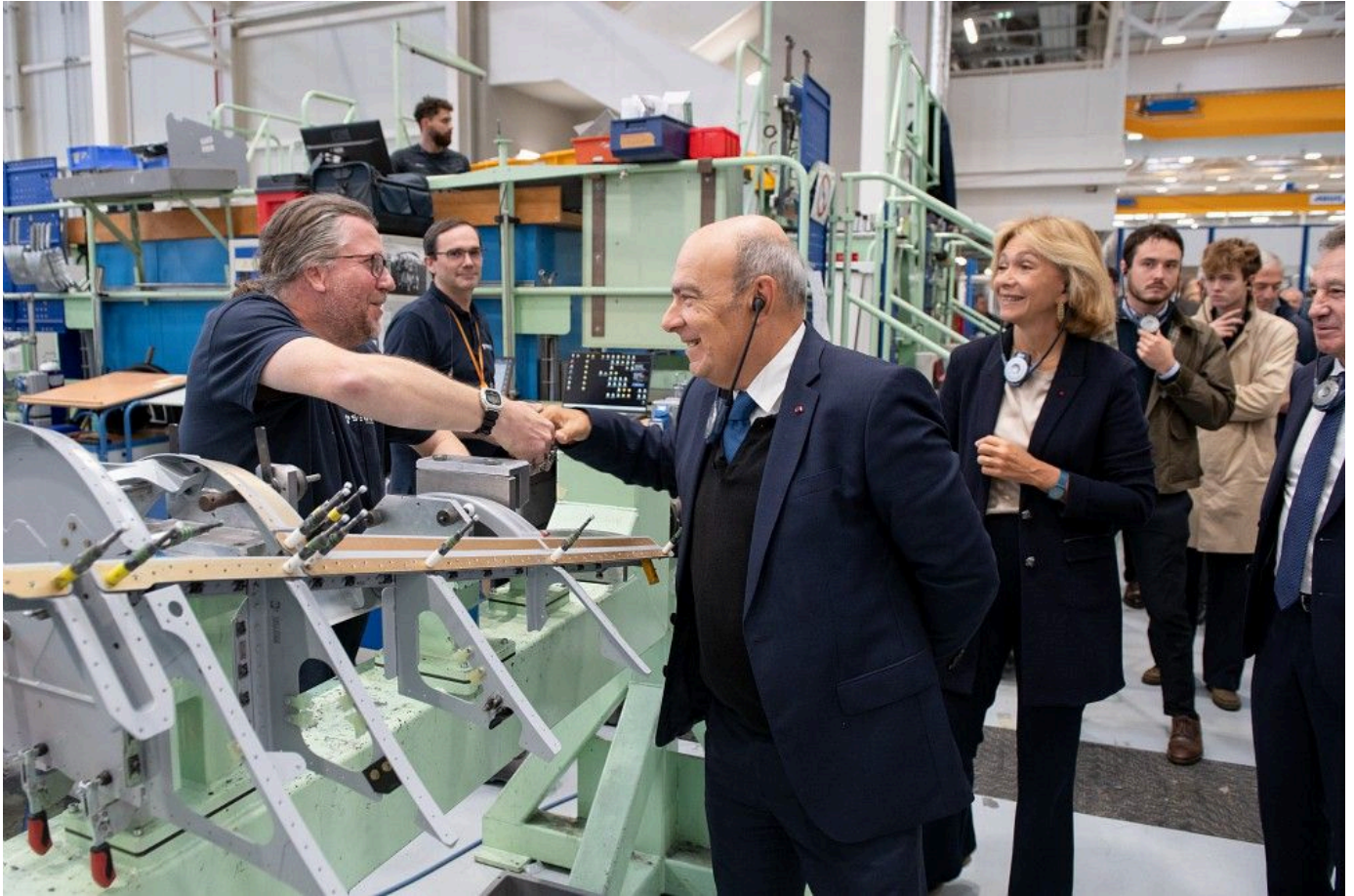
ID AERO+ tient, avant tout, à vous remercier de nous avoir permis de visiter l'usine ultra moderne de CERGY. Un détail a retenu notre attention : la double capacité des installations à pouvoir assembler « du RAFALE » ou « du FALCON ». Quel intérêt voyez-vous à cette dualité ?

Éric TRAPPIER : La dualité est l'un des grands points forts de Dassault Aviation. Tous nos établissements sont à la fois civils et militaires (à l'exception de nos sites américains, uniquement dédiés aux avions d'affaires). Falcon et Rafale sont conçus et fabriqués dans le même bureau d'étude et dans les mêmes usines, par les mêmes ingénieurs, techniciens et compagnons. Cette dualité est source de synergies très intéressantes. Tout d'abord, les technologies avancées développées dans le cadre des activités militaires bénéficient aux activités civiles qui, en retour, sont porteuses d'innovation en matière de production et de certification. Ensuite, la dualité nous permet de nous appuyer sur des cycles de marché très différents, ce qui réduit globalement notre exposition à la conjoncture et, au sein de chaque site, facilite le maintien de l'activité en jouant sur la polyvalence des équipes.

Le 27 Février 2020, Eric Trappier, Président-directeur général de Dassault Aviation, a tenu une conférence de presse à l'occasion de l'annonce des résultats 2019.



Cérémonie d'inauguration du nouveau site de Cergy le 23 septembre 2025.



© Dassault Aviation - C. Cosmao

ID AERO + tient, avant tout, à vous remercier de nous avoir permis de visiter l'usine ultra moderne de CERGY. Un détail a retenu notre attention : la double capacité des installations à pouvoir assembler « du RAFALE » ou « du FALCON ». Quel intérêt voyez-vous à cette dualité ?

Éric TRAPPIER : La dualité est l'un des grands points forts de Dassault Aviation. Tous nos établissements sont à la fois civils et militaires (à l'exception de nos sites américains, uniquement dédiés aux avions d'affaires). Falcon et Rafale sont conçus et fabriqués dans le même bureau d'étude et dans les mêmes usines, par les mêmes ingénieurs, techniciens et compagnons. Cette dualité est source de synergies très intéressantes. Tout d'abord, les technologies avancées développées dans le cadre des activités militaires bénéficient aux activités civiles qui, en retour, sont porteuses d'innovation en matière de production et de certification. Ensuite, la dualité nous permet de nous appuyer sur des cycles de marché très différents, ce qui réduit

globalement notre exposition à la conjoncture et, au sein de chaque site, facilite le maintien de l'activité en jouant sur la polyvalence des équipes.

Dassault Aviation Mérignac - Visite de François Hollande, Président de la République, le 4 mars 2015

Commentaire ID AERO+ : François HOLLANDE, alors Président de la République, en visite à l'atelier de montage RAFALE chez DASSAULT MERIGNAC, a pris place sur le siège pilote. La France impécunieuse aura bien du mal à sortir de la longue période de commandes au compte-gouttes. Heureusement l'export sera la planche de salut.



Comment la société Dassault a-t-elle pu garder confiance dans l'avenir du RAFALE alors que ce programme vivait une longue traversée du désert. Traversée ponctuée de campagnes de presse peu charitables sur le thème « avion invendable », de déclarations étatiques du genre « programme sinistré » et surtout de l'absence totale de commandes françaises pendant plusieurs années ?

Nous avons toujours su que le Rafale était un excellent avion, probablement le meilleur qui soit jamais sorti de nos usines. Nous avons toujours été persuadés qu'il aurait le succès qu'il méritait, au sein des forces françaises comme à l'export. Marcel Dassault l'avait d'ailleurs prophétisé : *« ce sera un avion mondial »*.

Mais il a fallu attendre que prennent fin les deux paradigmes dominant les années 1990 et 2000. Le premier, c'était la conviction que, la guerre froide étant terminée, la paix universelle était advenue et qu'on allait pouvoir en toucher les « dividendes » : de fait, après la chute du mur de Berlin, les budgets militaires se sont contractés partout dans le monde ; il y avait donc moins d'argent en France pour développer notre avion et moins d'argent à l'étranger pour nous l'acheter. Le deuxième paradigme, c'était celui de « l'hyperpuissance » américaine : les Etats-Unis, sortis victorieux de leur bras de fer avec l'Union Soviétique, n'avaient plus aucun rival géopolitique et pouvaient donc assez facilement imposer leur volonté à de nombreux pays, y compris leur volonté commerciale. Les trois conséquences de cette configuration doublement défavorable, c'est

- 1) que le Rafale est entré en service dans l'armée de l'Air en 2006 au lieu de 1996 comme prévu initialement ;
- 2) que les clients potentiels attendaient que l'avion fasse ses preuves ;
- 3) qu'à la fin c'était toujours les Américains qui emportaient le marché. D'où les charitables campagnes de presse que vous évoquiez dans votre question...

Au début des années 2010, le monde a changé : d'unipolaire, il est devenu multipolaire, avec l'avènement de la Chine, de l'Inde, de la Turquie,... Des interstices et des marges de manœuvre se sont ouvertes pour nous. Comme au temps de la guerre froide, les pays qui ne voulaient pas choisir un camp particulier sont venus frapper à notre porte, attirés par le positionnement indépendant de la France et par la souveraineté qu'elle incarne depuis que le général de Gaulle a refondé notre modèle diplomatique et militaire. Entre 2015 et aujourd'hui, nous avons donc accueilli pas moins de huit forces aériennes dans la communauté Rafale, correspondant à des pays faisant ce choix du « non alignement » et de l'indépendance vis-à-vis des blocs des super-puissances, pour

un total de 323 avions export. Et ce n'est pas fini, puisque, comme vous le savez, nous sommes en discussion avec plusieurs armées de l'air, notamment en Inde pour une commande géante de 114 exemplaires.

MD 450 Ouragan et Rafale Indien en vol.

Commentaire ID AERO+ : De l'OURAGAN des années 1950 au Rafale actuel, l'Inde est un des plus fidèles clients de Dassault Aviation



© Dassault Aviation - G. Gosset

Justement, pour répondre à ce flux de commandes de RAFALE, vous avez fait appel à l'INDE, votre fidèle client depuis soixante ans, en l'intégrant dans la production. Opération qui ne doit pas être simple, pouvez-vous nous préciser où en sont ces transferts ?

Avec l'Inde, nous sommes engagés dans une démarche de grande ampleur, à la fois sur le civil et sur le militaire. Notre filiale DRAL, à Nagpur, produit principalement des sous-ensembles de Falcon. Dynamatic a été choisi pour la production du tronçon arrière du Falcon 6X. Hical va réaliser des constituants du système de commandes de vol du Rafale. *Last but not least*, Tata Advanced Systems sera notre partenaire majeur et, d'ores et déjà, nous mettons en place avec eux une double source de production des sections de fuselage Rafale. Je tiens à préciser que l'industrie indienne est très performante et que nous nous félicitons de la qualité des pièces qu'elle réalise.

Avenir de l'aviation de combat - Commission des affaires étrangères et de la défense du Sénat - mercredi 1 juillet 2026

Commentaire ID AERO+ : La Commission des affaires étrangères et de la Défense auditionne Eric TRAPPIER le 1er juillet 2026, sur l'avenir de l'aviation de Combat. Autant dire

que le SCAF est déjà dans les oubliettes de l'histoire de l'aéronautique militaire française...



Comment expliquez-vous l'échec du Scaf/NGF ?

Le président de la République et le chancelier allemand ont décidé, d'un commun accord, d'arrêter le SCAF/NGF, les deux industriels Dassault Aviation et Airbus n'ayant pas réussi à s'entendre sur la répartition des tâches et des responsabilités. Je ne me réjouis pas de cette décision, mais les tensions entre les équipes ne permettaient plus de trouver une voie d'atterrissage. Le principal facteur de déstabilisation a été le doublement du poids d'Airbus dans le programme du fait de l'entrée de l'Espagne aux côtés de l'Allemagne. Représentant ainsi les 2/3 de la charge de travail, Airbus n'était plus disposé à admettre le leadership qui nous avait été attribué par les gouvernements. Cette répartition 2/3 – 1/3 et la contestation de notre maîtrise d'oeuvre par Airbus m'ont incité à demander une évolution de la gouvernance afin de revenir à l'origine des accords de 2018. Ce fut le prétexte d'Airbus pour réclamer une sortie du NGF et aller vers une solution à « deux avions ».

Contrairement à ce que certains ont prétendu, Dassault Aviation n'a aucun problème pour travailler en coopération internationale : nous l'avons fait avec les Allemands pour l'Alpha jet ; avec les Anglais pour le Jaguar ; avec les Allemands, les Anglais, les Hollandais, les Belges et les Italiens pour

l'Atlantique ; avec les Suédois, les Italiens, les Grecs, les Suisses et les Espagnols pour le nEURON ; nous sommes en train de le faire avec les Allemands et les Espagnols pour le Vortex.

19 janvier 2012 : Charles Edelstenne, à l'époque Président-directeur général de Dassault Aviation, s'adresse aux officiels au cours de la présentation du nEURON.

Commentaire ID AERO+ : Charles EDELSTENNE, prédécesseur d'Eric TRAPPIER à la tête de Dassault Aviation était tout aussi chatouilleux sur la question de la maîtrise d'œuvre. Dassault Aviation maître d'œuvre a pu conduire six pays européens coopérants, au succès du nEURON.



© Dassault Aviation - P. Stroppa

La coopération industrielle nous est si familière que nous en avons inventé le langage numérique avec CATIA. Mais il faut que la répartition des compétences et des responsabilités associées soit claire et optimale.

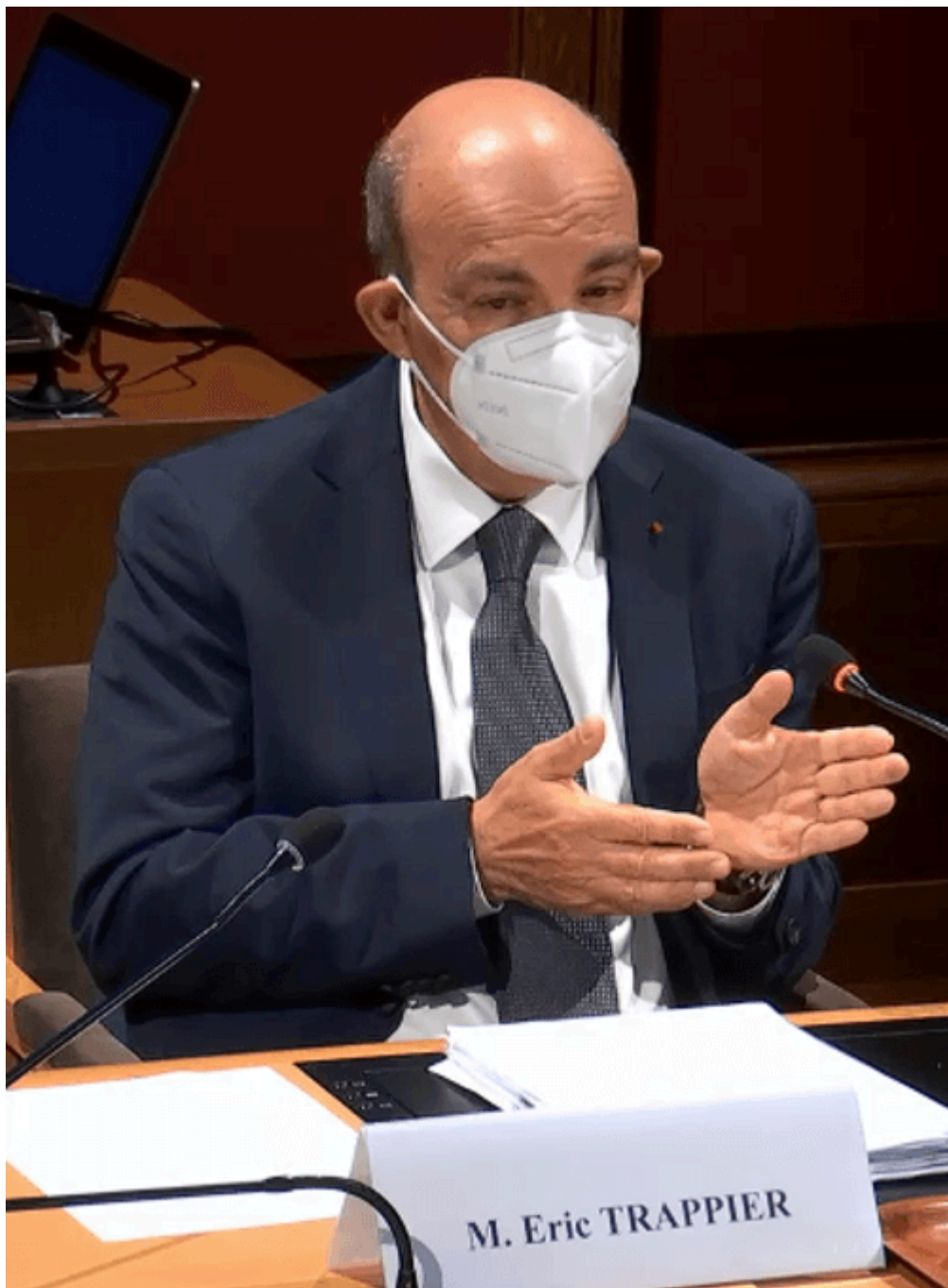
Comme le montrent quatre des cinq programmes ci-dessus, Dassault Aviation n'a aucun problème pour travailler en coopération avec les Allemands en particulier. Mais

Airbus Allemagne, de son propre aveu, ne voulait plus travailler avec nous sur le Scaf/NGF au prétexte que nous nous en serions arrogés le leadership. Or dès le début, je le répète, il avait été acté entre les gouvernements que la France serait leader du Scaf et Dassault Aviation leader du NGF, l'Allemagne et Airbus étant leader sur d'autres programmes (char futur, Eurodrone) et sur d'autres piliers du Scaf (cloud, drones, discrétion). Je précise que le leader n'est pas celui qui fait tout !

**Audition de M.Trappier, Président-Directeur général de Dassault Aviation -
Commission des affaires étrangères et de la défense du Sénat - mercredi 10 mars 2021**

Commentaire ID AERO+ : Eric TRAPPIER, En plein COVID, en mars 2021, au Sénat, met les points sur les « i » à propos de la maîtrise d'œuvre : « Les Allemands veulent un équilibre un tiers/un tiers/un tiers sur la charge globale, sur l'ensemble des packages et sur les packages sensibles. »

« Si ce déséquilibre intervient, je ne saurai plus assurer la maîtrise d'œuvre et ne pourrai m'assurer du bon fonctionnement de l'avion et encore moins des temps et des coûts. »



Être maître d'œuvre d'un programme, ce n'est pas une fonction honorifique ou une question d'ego ; c'est assumer la responsabilité du programme devant le maître d'ouvrage (coûts, qualité, délais). Et pour pouvoir accepter cette responsabilité, il faut être en mesure de décider en dernier ressort : décider que tel sous-traitant est efficace ou non ; décider la définition des formes de l'avion ; décider les grands compromis techniques (par exemple, furtivité versus maniabilité, ou capacité d'emport et autonomie versus taille/masse/prix/navalisation) ; décider si la mise en vol est possible, etc.

Cette capacité de décision ne nous était pas reconnue par Airbus, bien que la maîtrise d'œuvre du NGF nous ait été officiellement confiée.

Commentaire ID AERO+ : de l'OURAGAN au RAFALE, du Mystère 20 au FALCON 10X, la société DASSAULT mérite bien le titre d'architecte intégrateur systèmes.



Pourquoi revendiquez-vous une capacité de maîtrise d'œuvre supérieure à celle d'Airbus pour les avions de combat ?

La capacité à décider, sur les sujets techniques ci-dessus, est fonction des compétences. Or, les compétences de Dassault Aviation en matière d'aviation de combat sont factuellement supérieures à celles d'Airbus. Il ne s'agit pas d'arrogance, mais d'expérience. Nous concevons, produisons et soutenons des avions de combat sans discontinuer depuis 1945. Après cette date, pour des raisons évidentes, les entreprises aéronautiques allemandes n'ont plus mené à bien de grands programmes de ce type. Elles ont assumé ponctuellement des fonctions de partenaire (dans les programmes Tornado et Eurofighter), mais pas de maître d'œuvre. Or, les avions de combat sont les réalisations humaines concentrant le plus de technologies critiques dans un volume si réduit.

La maîtrise de cette complexité est un lent apprentissage, un processus d'accumulation, de maturation et de transmission d'expérience d'une génération à l'autre. On ne s'improvise pas avionneur militaire. On ne peut pas brûler les étapes. On peut assumer la maîtrise d'œuvre du NGF parce qu'on a assumé auparavant celle du Rafale. Et ceci n'a

pu se faire que parce qu'il en a été de même à la génération précédente avec le Mirage 2000, lui-même faisant suite au Mirage F1, ... et on remonte ainsi jusqu'à l'Ouragan.

Bref, l'aviation est une industrie à expérience cumulative, et cette expérience, pour les avions de combat, Dassault Aviation est la seule entreprise européenne à la détenir en toute souveraineté. Ce n'est pas de la prétention ou de l'affichage, c'est le résultat d'une évolution historique. En 110 ans d'existence, nous avons créé plus de 120 prototypes et exploré toutes les configurations possibles : hélice, réacteur, moteur fusée, hautes et basses vitesses, haute maniabilité, haute altitude, suivi de terrain automatique, décollage vertical, géométrie variable, missile balistique, avions de combat, avions d'entraînement, avions d'affaires, avions multirôles, avions de ligne, avions embarqués, bombardiers nucléaires, drones de combat, avions furtifs, etc....

Vol en patrouille Dassault Aviation. nEUROn et Rafale.

Commentaire ID AERO+ : L'actualité parle beaucoup des futurs systèmes de systèmes. Dassault Aviation, comme à son habitude, progresse en silence chaque jour davantage en ce domaine : le RAFALE accompagné du nEUROn illustre cette progression discrète, mais réelle.



Le Scaf/NGF étant mort-né, comment voyez-vous l'avenir ?

Dassault Aviation réaffirme son engagement à poursuivre le développement du Rafale pour les forces armées françaises, garantissant ainsi leur autonomie stratégique et leur souveraineté. À court et moyen terme, l'avenir de l'aviation militaire reposera sur le Rafale F5 - idéalement accompagné par un drone de combat furtif - et à plus long terme, sur un successeur bénéficiant des travaux préliminaires du NGF. Cette dynamique s'appliquera également à nos clients export, comme nous l'avons toujours fait, car il n'y a pas d'industrie de défense française autonome sans ventes à l'international. Par ailleurs, cette nécessité de l'export se superpose avec celle de fournir à notre pays un levier de politique étrangère conforme à ses responsabilités mondiales et à sa voix singulière dans le concert des nations.

1er vol du Falcon 10X, le 19 juin 2026.

Commentaire ID AERO : Avec le Falcon 10X, Dassault fait figure de David face aux Goliaths concurrents américains, pourtant il est confiant dans le succès. Le célèbre trèfle à quatre feuilles, talisman de Marcel Dassault jouera encore.



Le premier vol du Falcon 10X ne marque-t-il pas le début d'une nouvelle aventure ? La société met le pied dans les ultra-long-range des avions d'affaires, chasse gardée des deux concurrents nord-américains...

Un nouveau chapitre s'ouvre, en effet, pour Dassault Aviation avec le Falcon 10X dont le premier vol nous a enchantés, le 19 juin dernier, à Mérignac. Nous sommes le seul avionneur à faire voler cette année un appareil aussi ambitieux et, surtout, entièrement nouveau. Au-delà de l'émotion et de la fierté que nous avons tous légitimement ressenties, il s'agit maintenant de nous concentrer sur les prochains objectifs : les essais, la certification et les premières livraisons, à l'horizon 2029. Certes, nous n'arrivons pas les premiers sur le marché des avions d'affaires ultra-long range. Mais nous proposons un produit qui offre, à la fois, l'autonomie, les qualités de vol, la souplesse d'emploi, le confort... et un design incomparable, comme il se doit quand on s'appelle Dassault.

Bref, le Falcon 10X est attendu par nos clients et prospects. Nous ne les décevrons pas.

Avitaillement Falcon en Sustainable Aviation Fuel (SAF) par Total Energies à l'aéroport du Bourget.

Commentaire ID AERO+ : Dassault Aviation est prêt pour les échéances lointaines de 2030 voire 2050 de la décarbonation. Les Falcon peuvent voler dès maintenant avec 50 % de carburant de substitution. Reste à savoir si les fournisseurs seront au rendez-vous.



En France, contrairement aux Etats-Unis, l'aviation d'affaires est peu soutenue. De plus, elle a connu, de la part de la Commission européenne, une mise à l'index nommée taxonomie. À votre avis, le besoin des voyageurs pour ce type de transport sera-t-il suffisant pour dominer tous ces vents contraires ?

Si vous opérez un avion d'affaires américain, vous n'êtes pas sous pression de la commission de Bruxelles, qui se retourne exclusivement contre les sociétés européennes. Nous avons été particulièrement scandalisés par le fait que les avions commerciaux, qui utilisent très peu de carburant alternatif, étaient intégrés dans la taxonomie européenne, alors que les avions d'affaires, qui peuvent en utiliser beaucoup plus, ne l'étaient pas. Donc nous avons déposé une réclamation en justice pour faire cesser cette discrimination entre les différents types d'avions. Nous avons eu gain de cause au sens où, effectivement, cette discrimination a été reconnue. La Commission peut faire appel, donc je ne commenterai pas davantage cette décision de justice qui n'est qu'une première étape.

Donc, pour revenir à votre question, oui, il y a des vents contraires. Mais l'aviation d'affaires est néanmoins en croissance car elle correspond à un besoin très puissant, qui est la marque de notre époque : gagner du temps. L'aviation d'affaires est née aux Etats-Unis et nous y avons contribué. Petit à petit, elle a gagné l'Europe, puis le reste du monde. La répartition peut varier suivant les années, mais en moyenne 80 % de nos clients sont des entreprises, 10% sont des acteurs divers (forces armées, agences gouvernementales, institutions scientifiques, ONG, organismes de formation, etc.) et 10 % des acheteurs privés.

Nos avions sont utilisés comme des bureaux volants, des outils de travail avant tout. Il n'est donc pas question d'un luxe qui serait superflu mais d'une efficacité qui est indispensable. Cette efficacité peut passer par un certain confort car les vols durent parfois jusqu'à 16h et il faut être dispo à l'arrivée. Elle peut passer aussi par la discrétion et la sécurité, y compris sanitaire, que procure cette façon de voyager. Mais le plus gros avantage de l'aviation d'affaires, je le redis, c'est le temps gagné : choix des horaires, décollage depuis un petit aéroport près de chez soi, formalités rapides, embarquement sans attente, trajet direct sans transit ni escale, travail à bord en équipe (téléphone, internet...), atterrissage sur un petit aéroport sans encombrement et au plus près de la destination finale, récupération immédiate des bagages, voiture au pied de l'avion, redécollage pour une autre destination sous très court préavis, etc. Un trajet un peu compliqué qui prendra deux jours par les lignes commerciales peut se faire en une demi-journée avec un Falcon.

La souplesse de l'aviation d'affaires par rapport à l'aviation de ligne est du même ordre que la souplesse de la voiture par rapport à l'autocar ou au train. Aux Etats-Unis, le

business jet est considéré comme l'attribut normal et nécessaire de toute entreprise internationale réactive et performante.

Mérignac : Aménagement du tronçon T12 d'un Falcon 8X



© Dassault Aviation - V. Almansa

Votre Supply Chain est-elle enfin revenue à la normale ?

Les soucis diminuent, même s'ils n'ont pas complètement disparu. Nous restons particulièrement vigilants quant à la supply chain française qui reste vulnérable au contexte. Notez que les autres acteurs du domaine ont eu les mêmes problèmes. C'est tendu notamment chez les motoristes, y compris chez nos amis de Pratt & Whitney au Canada. Donc, globalement, on arrive à monter en cadence même si ça reste compliqué. On vise 40 livraisons de Falcon en 2026, ce qui n'est pas si mal. Reste à voir si les incendies de juillet en Gironde auront eu un impact sur nos sous-traitants aquitains. Nous avons nous-mêmes eu chaud, puisque les flammes ont été arrêtées à 4,5 km de notre usine de Martignas... Je profite de l'occasion qui m'est donnée ici pour exprimer à nouveau notre immense reconnaissance à toutes celles et tous ceux qui ont affronté pied à pied, avec un courage admirable, cet incendie épouvantable. Nous adressons un message particulier de gratitude et de solidarité aux pompiers

professionnels et volontaires, civils et militaires, qui ont tous fait preuve d'un engagement héroïque.

Charles De Gaulle et Marcel Dassault.



On vous présente souvent en champion industriel de la souveraineté. Pensez-vous que la France peut être vraiment souveraine dans le monde d'aujourd'hui ?

A mon sens, la question n'est pas de savoir si nous pouvons, mais si nous devons rester souverains. Et il me semble que la réponse à cette question est devenue évidente pour tout le monde depuis ces dernières années. Pour notre part, nous étions convaincus depuis longtemps ! Avec quelques autres champions français, nous sommes en effet les dépositaires, au niveau industriel, de la politique d'indépendance mise en place par le général de Gaulle à partir de 1958. Le Général, et tous ses successeurs, ont voulu que notre pays soit doté de forces armées couvrant l'ensemble du spectre des capacités militaires nucléaires et conventionnelles.

Ces forces s'appuient sur une industrie nationale performante et compétitive qui leur garantit, par la maîtrise des technologies stratégiques, la latitude des moyens sans laquelle il n'y a pas d'autonomie de décision ni de liberté d'action, et donc pas de véritable souveraineté. De ce fait, Dassault Aviation est aujourd'hui, sur le Vieux Continent, le seul avionneur capable, avec ses partenaires, de concevoir, produire, soutenir et faire évoluer un avion de combat, de A jusqu'à Z. Cette capacité, apanage d'un tout petit nombre de pays dans le monde, est au cœur de la souveraineté française et nous en sommes très fiers.

