



Société AIR FRANCE – KLM  
Représentée par son Directeur général  
Monsieur Benjamin Mark SMITH  
7, rue du Cirque  
75008 Paris

Paris, le 7 novembre 2023

**Objet : Interpellation relative à votre plan de vigilance en matière climatique<sup>1</sup>**

Monsieur le Directeur Général,

Le présent courrier vise à vous interpellier sur le respect des obligations légales qui s'imposent à votre société en matière de vigilance climatique.

Comme vous le savez, les dispositions du Code de commerce issues de la loi du 27 février 2017 relatives au devoir de vigilance des sociétés mères et donneuses d'ordres imposent d'établir un plan de vigilance, lequel :

*« [...] comporte les mesures de vigilance raisonnable propres à identifier les risques et à 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 et de celles des sociétés qu'elle contrôle [...] ainsi que des activités des sous-traitants ou fournisseurs avec lesquels est entretenue une relation commerciale établie, lorsque ces activités sont rattachées à cette relation. »*

Ce plan doit également comporter :

*« 1° Une cartographie des risques destinée à leur identification, leur analyse et leur hiérarchisation ; [...] »  
« 3° Des actions adaptées d'atténuation des risques ou de prévention des atteintes graves ; [...] »  
« 5° Un dispositif de suivi des mesures mises en œuvre et d'évaluation de leur efficacité. »*

Conformément aux dispositions de l'article L. 225-102-4, 1°, du Code de commerce, votre société a publié son nouveau plan de vigilance intégré dans son document d'enregistrement universel 2022 (URD 2022) déposé à l'AMF le 24 avril 2023<sup>2</sup>.

Toutefois, ce plan ne nous semble toujours pas conforme aux exigences légales en matière climatique.

Tout d'abord, si votre société reconnaît que l'aviation mondiale est responsable d'environ plus de 2 % des émissions totales de CO<sub>2</sub> et de 10 % des émissions du secteur du transport et affirme que « *le changement climatique est une préoccupation majeure pour l'industrie du transport aérien et en particulier pour le groupe Air France – KLM (...) [qui] entend être un acteur de la transformation de son secteur d'activité* »<sup>3</sup>, votre société ne mentionne pas les passages des rapports du GIEC relatifs aux conséquences humaines et environnementales

<sup>1</sup> La présente lettre d'interpellation, de même que l'analyse sur laquelle elle se fonde, se rapporte exclusivement à l'étude du plan de vigilance contenu dans votre document d'enregistrement universel 2022 (URD 2022) déposé le 24 avril 2023 auprès de l'AMF. Cette lettre fait suite à la publication par *Notre affaire à tous* de son rapport « *Benchmark de la vigilance climatique des multinationales, Rapport 2023* » le 12 juin 2023.

<sup>2</sup> URD 2022, chapitre 4.3.

<sup>3</sup> URD 2022, chapitre 4.3, p. 240.

désastreuses en cas d'un réchauffement supérieur à 1,5 °C. Et si la SBTi a validé les objectifs d'Air France – KLM pour une trajectoire « *bien inférieure à 2°C, telle que déterminée par l'Accord de Paris signé en 2015* »<sup>4</sup>, une telle trajectoire demeure risquée et contraire au devoir de vigilance qui impose de limiter le réchauffement à 1,5 °C.

De plus, votre société reporte certes ses émissions directes (scope 1) et indirectes (scope 2), ce qui représente le plus important poste d'émissions pour une compagnie aérienne. Néanmoins, s'agissant du scope 3, qui correspond à environ 18 % des émissions totales selon nos calculs réalisés à partir des données publiées par Air France, le groupe se contente de reporter les émissions générées uniquement lors de la production, du transport et de la distribution du kérosène<sup>5</sup>. Or, pour un *reporting* complet, votre société doit notamment intégrer les émissions relatives aux achats de biens et services, à la fabrication des aéronefs, ainsi qu'aux voyages d'affaires et aux déplacements des salariés, soit les principaux postes du scope 3 déterminés dans votre plan de vigilance<sup>6</sup>.

**Une attention accrue est également attendue de votre groupe sur l'impact des émissions non-CO<sub>2</sub> (traînées de condensation et NOx notamment) provoquées par l'aviation.** Carbone 4 relève à cet égard que « les dernières études indiquent que prendre en compte tous les effets hors CO2 reviendrait à doubler voire tripler l'impact radiatif lié actuellement aux GES émis par les avions »<sup>7</sup>.

Il est vrai qu'Air France – KLM s'engage à réduire l'intensité des émissions de GES de 30 % d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2019, cet objectif ayant été validé par la SBTi en novembre 2022<sup>8</sup>. Il faut encore souligner que cet objectif n'est formulé qu'en intensité et qu'il n'est pas aligné avec la recommandation du HLEG qui demande à toutes les entreprises de réduire d'au moins 50 % les émissions de scope 1+2+3 en 2030<sup>9</sup>. Par ailleurs, l'objectif net zéro pour 2050 est mal défini en termes de scopes ciblés, car selon nos calculs, votre société atteindrait zéro émission seulement en 2172 si le rythme actuel de réduction d'émissions en valeur absolue se poursuit en l'état<sup>10</sup>.

S'agissant des mesures concrètes de lutte contre le changement climatique, le plan de décarbonation d'Air France – KLM repose principalement sur la modernisation de la flotte, la contribution à la recherche aéronautique<sup>11</sup>, le développement des carburants d'aviation durables (SAF)<sup>12</sup>, les mesures actuelles d'économie de carburant (à travers l'allègement du poids à bord et l'optimisation des routes et des plans de vol<sup>13</sup>), ainsi que la compensation des émissions<sup>14</sup>.

Cependant, de sérieux doutes existent sur l'effectivité et la faisabilité de ces mesures à large échelle par un nombre croissant d'acteurs, notamment au regard de l'utilisation des terres comme le relève le GIEC, ou encore en raison de leur dépendance aux développements de la recherche aéronautique. La mise en œuvre des mesures concrètes annoncées semble donc trop dépendante de technologies non existantes, ainsi que de la compensation.

Voici les raisons pour lesquelles nous vous interpellons sur la nécessité de mettre en conformité votre plan de vigilance. **Étant donné la contradiction flagrante entre la croissance de votre société et la lutte contre le**

---

<sup>4</sup> URD 2022, chapitre 4.3, p. 241.

<sup>5</sup> URD 2022, chapitre 4.3, p. 266.

<sup>6</sup> URD 2022, chapitre 4.3, p. 241.

<sup>7</sup> <https://www.carbone4.com/analyse-faq-aviation-climat>.

<sup>8</sup> URD 2022, chapitre 4.3, p. 241.

<sup>9</sup> Groupe d'experts de haut niveau de l'ONU (UN-HLEG), "Integrity matters : net zero commitments by businesses financial institutions, cities and region", novembre 2022.

<sup>10</sup> Fiche Air France – KLM tirée du rapport « Benchmark de la vigilance climatique des multinationales, Rapport 2023 » publié par NAAT, graphe p. 99.

<sup>11</sup> URD 2022, chapitre 4.3, p. 242-243.

<sup>12</sup> URD 2022, chapitre 4.3, p. 244-246.

<sup>13</sup> URD 2022, chapitre 4.3, p. 243-244.

<sup>14</sup> URD 2022, chapitre 4.3, p. 242.

changement climatique, la société Air France – KLM devra intégrer dans son prochain plan de vigilance notamment :

- une analyse rigoureuse des conséquences humaines et environnementales liées à l'expansion attendue du trafic aérien, ainsi qu'une meilleure prise en compte, au nom du principe de précaution, des émissions non-CO<sub>2</sub> (traînées de condensation et NOx notamment) provoquées par l'aviation ;
- une réduction de 50 % de vos émissions de scope 1+2+3 en 2030 et/ou une reconnaissance de l'incompatibilité de la croissance de vos activités avec la réalisation des objectifs de l'Accord de Paris ;
- un compte-rendu de la communication publique, y compris à l'attention des autorités étatiques et supra-étatiques, sur les risques liés à l'expansion de vos activités, comportant l'avertissement que le secteur du transport aérien risque de ne pas être capable d'opérer de lui-même sa transition vers des technologies bas-carbone suffisamment rapidement pour que soit atteint l'objectif de l'Accord de Paris ; et qu'en conséquence des mesures doivent être prises sans délai par les instances politiques pour limiter l'expansion du trafic.

Cette exigence de prévention est renforcée par l'obligation de vigilance environnementale, découlant des articles 1 et 2 de la Charte de l'environnement<sup>15</sup>.

Si les manquements relevés devaient perdurer ou être confirmés dans votre prochain plan de vigilance, votre société encourrait un risque de contentieux judiciaire.

Dans l'hypothèse où vous souhaiteriez échanger à ce sujet avec l'Association, nous vous invitons à nous contacter par e-mail à l'adresse suivante : [devoirdevigilance@notreaffaireatous.org](mailto:devoirdevigilance@notreaffaireatous.org).

Confiants que vous prendrez la pleine mesure de l'importance des enjeux qu'implique une telle interpellation, au-delà du seul respect de ce texte,

Nous vous prions de croire, Monsieur le Directeur Général, en l'assurance de notre respectueuse considération.

**Jérémie SUISSA,**  
Délégué général  
Notre Affaire À Tous



Pièce jointe : Fiche entreprise Air France - KLM tirée du rapport « Benchmark de la vigilance climatique des multinationales, Rapport 2023 » publié par NAAT le 12 juin 2023.

---

<sup>15</sup> Conseil constitutionnel, Décision n° 2011-116 QPC du 8 avril 2011, *Michel Z. et autre*.