



**Société AIRBUS SAS**  
**Représentée par son Président**  
**Monsieur Guillaume FAURY**  
2, rond-point Émile Dewoitine  
31700 Blagnac

Paris, le 7 novembre 2023

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

Monsieur le Président,

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, le groupe Airbus a publié son nouveau plan de vigilance intégré dans son document d'enregistrement universel 2022 (URD 2022) déposé à l'AFM le 4 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 son rôle dans le changement climatique et la responsabilité qui lui incombe dans l'atténuation de l'impact climatique du secteur aérien en rappelant l'importance de s'aligner sur l'Accord de Paris<sup>3</sup>, elle n'aborde pas la contradiction existentielle du secteur de l'aviation reposant sur le fait que sa croissance économique est contraire aux nécessités climatiques.

---

<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 4 avril 2023 auprès de l'AFM, *Autoriteit Financiële Markten*. 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 1.2.2.

<sup>3</sup> URD 2022, chapitre 1.2.2, p. 68, 75.

De plus, le *reporting* des émissions est certes complet pour Airbus qui indique son scope 3 regroupant plus de 99 % des émissions du groupe liées à l'usage des avions commerciaux vendus<sup>4</sup>, néanmoins les émissions résultant des scopes 1 et 2 ne sont pas détaillées par poste.

**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 CO<sub>2</sub> reviendrait à doubler voire tripler l'impact radiatif lié actuellement aux GES émis par les avions »<sup>5</sup>.

Airbus déclare avoir fait évoluer son programme de réduction de son empreinte environnementale en s'alignant sur une trajectoire 1,5 °C<sup>6</sup>. Toutefois, cet engagement ne concerne que les scopes 1 et 2, lesquelles représentent une part très résiduelle des émissions du groupe. Concernant le scope 3, la stratégie consiste essentiellement en utilisation à court et moyen terme des carburants durables à base de biomasse ou encore en implantation des innovations technologiques fondées sur l'utilisation de l'hydrogène. **Une réduction de 50% de vos émissions de scope 1+2+3 en 2030 reste quoi qu'il en soit nécessaire**<sup>7</sup>.

Cependant, ces hypothèses sont grevées d'incertitudes. S'agissant en premier lieu des carburants durables, il faut encore que ceux-ci soient disponibles, ce qui du reste n'est pas sans causer des problèmes au regard de l'utilisation des terres comme le relève le GIEC. Quant au déploiement de l'avion à hydrogène, son introduction sur le marché ainsi que son effet en termes de décarbonation restent incertains.

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 changement climatique, la société Airbus 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 ;**
- **un engagement chiffré de réduction des émissions CO<sub>2</sub> et non-CO<sub>2</sub> portant sur votre scope 3 de 50% en 2030, ainsi qu'une meilleure prise en compte des impacts sur l'utilisation des terres du recours à des carburants durables dits "SAF" ;**
- **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>8</sup>.

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

---

<sup>4</sup> URD 2022, chapitre 1.2.2, p. 69.

<sup>5</sup> <https://www.carbone4.com/analyse-faq-aviation-climat>.

<sup>6</sup> URD 2022, chapitre 1.2.2, p. 72.

<sup>7</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>8</sup> Conseil constitutionnel, Décision n° 2011-116 QPC du 8 avril 2011, *Michel Z. et autre*.

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 Président, en l'assurance de notre respectueuse considération.



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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jérémie Suissa', written over a light blue horizontal line.

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