



*Incompatible!*

# AIRFRANCE KLM

**Une entreprise dont l'activité principale est profondément incompatible avec une trajectoire 2°C, en particulier si elle continue à croître...**



## REPORTING CARBONE

Airfrance-KLM couvre dans son reporting carbone les émissions directes liées à l'utilisation du kérosène qui représentent le poste d'émissions le plus important. Le deuxième poste présenté englobe des émissions du scope 2 et du scope 3 sans différencier les deux.

**Ils manquent des détails sur d'autres postes d'émissions du scope 3** ce qui signifie garder le silence sur les émissions équivalent à l'empreinte carbone de 365 000 personnes habitant en France en 2016.



## OBJECTIF CLIMAT

Airfrance-KLM prévoit une **réduction de 50% en 2050 des émissions par rapport à 2005**. Cet objectif sera atteint en grande partie grâce à la mise en service d'avions plus performants, par l'utilisation de « biocarburants » durables et par des compensations. L'argument de l'efficacité énergétique a ses limites, surtout dans un scénario d'augmentation des passagers\*km (l'objectif de 50% est un objectif en valeur absolue et non pas en efficacité énergétique). D'apparence ambitieux, l'objectif risque d'être compromis par le recours à des compensations pour faire face à une demande grandissante. **Une trajectoire 2°C exige avant tout une baisse du nombre des vols** notamment pour des distances où existent des alternatives comme le train.



## RISQUES CLIMAT

Dans le chapitre dédié à la gestion des risques les deux dimensions des risques climatiques sont mentionnées : le risque physique et celui lié à la mise en place des politiques environnementales. Dans la matrice de matérialité, la question des changements climatiques et des réductions des émissions de CO2 n'a cependant qu'une importance moyenne à la fois pour l'entreprise et les parties prenantes externes. **Aujourd'hui, le kérosène est exempté de toute taxe sur l'énergie et échappe ainsi également à la taxe carbone française.** L'annonce du gouvernement français dans les enceintes du G7 de supprimer les niches fiscales sur les énergies fossiles devrait figurer comme un risque climat.

# 93,4 MILLIONS

de passagers  
en 2016 et  
534 avions en  
exploitation.

# 25 MDE

de chiffre  
d'affaires  
en 2016.

# 3

## MILLIARDS

Le secteur de l'aérien bénéficie d'une niche fiscale à la hauteur de 3 milliards d'euros en 2017 à cause de l'absence de taxation du kérosène... pour Airfrance KLM la mise en place d'une taxe sur le kérosène pourrait signifier des dépenses supplémentaires autour de 75 millions d'euros par an.



## REPORTING CARBONE

Le gros des émissions induites par l'activité d'Airfrance-KLM représente **les émissions directes du scope 1 liées à l'utilisation du kérosène**. Le seul poste du scope 3 pris en compte dans le reporting du document de référence est celui des émissions en amont de l'utilisation du kérosène en lien avec les émissions du scope 1. La présentation fait un amalgame entre scope 2 et 3 au détriment de la transparence des données. **Le reporting fait donc abstraction d'autres postes d'émissions scope 3** moins importants en termes quantitatifs mais considérés par Airfrance comme pertinentes dans le cadre du reporting carbone auprès de l'organisme CDP: les déplacements domicile-travail des salariés, le transport des voyageurs avant ou après le vol effectué par l'entreprise et l'achat des produits notamment pour la restauration à bord.

### Appréciations & commentaires

*Les émissions qu'Airfrance-KLM présente dans le cadre de son reporting sont équivalentes aux émissions de 3,7 millions de Français en 2016.*

*...et les émissions indirectes qu'Airfrance-KLM considère elle-même comme pertinentes mais qui n'apparaissent pas dans le reporting officiel de l'entreprise représentent les émissions équivalentes à 365 000 personnes habitant en France.*

*Même si les émissions les plus significatives pour Airfrance-KLM sont celles du scope 1, ne pas communiquer sur des postes de scope 3 en dehors de celles qui représentent l'amont du kérosène revient à garder le silence sur une quantité d'émissions non négligeables sur lesquelles l'entreprise a une marge de manœuvre (choix des produits pour la restauration et les déplacements de ses salariés).*





## OBJECTIF CLIMAT

Airfrance-KLM a adopté l'objectif climatique pour 2050 de l'IATA (Association internationale du transport aérien) qui prévoit de réduire de 50% les émissions par rapport à 2005. Cet objectif paraît en ligne avec le scénario 2°C de l'Agence Internationale de l'Energie. Cependant, l'accord international CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) qui vise une stabilisation des émissions CO<sub>2</sub> de l'aviation à partir de 2020 tout comme les politiques climatiques d'Airfrance reposent avant tout sur des activités de compensation car l'augmentation de passager\*km ne peut être compensée qu'en partie par une meilleure efficacité et l'utilisation des biocarburants.

**Utiliser la compensation pour combler une bonne partie des réductions paraît risqué pour le climat** car la capacité des compensations possibles dans un monde qui souhaite s'orienter sur une trajectoire de 1,5°C sont extrêmement limitées. Cette situation entrainera des problèmes de mesurabilité, de vérifiabilité, de permanence des réductions des émissions et de l'additionnalité des certificats de compensation.

Utiliser l'option des biocarburants pour combler une deuxième partie des réductions paraît en plus dangereuse car les études aujourd'hui montrent que l'impact climat global des biocarburants actuels peut dépasser celui d'un carburant fossile. Les biocarburants qui ne créent pas de concurrence dans l'usage des sols et qui montrent un bilan global positif se font pour le moment attendre.

**L'aviation fait partie des secteurs qui doivent réduire leurs activités et les passagers\*km notamment sur des distances où existent des alternatives.**

Ce fait n'est aujourd'hui pas pris en compte dans la politique climat d'Airfrance-KLM ni dans celle des autres compagnies aériennes.



L'objectif climatique phare d'Airfrance-KLM à court terme porte sur le scope 1 qui est le poste le plus significatif pour cette entreprise. Il s'agit d'améliorer l'efficacité énergétique de 20% d'ici 2020 (calculée en g. CO<sub>2</sub> par passager\*km) par rapport à 2011. Il s'agit donc **d'un objectif en termes d'intensité**. L'entreprise prévoit une augmentation des passagers\*km de 10% en 2020 ce qui réduit l'objectif de 20% à seulement 12%... Strictement légal mais moralement attaquant : 70% des réductions des émissions de GES entre 2005 et 2015 ont été « achetées » sur le marché européen des quotas (système ETS, carbon offsetting).

La réduction des émissions entre 2005 et 2015 atteint 8,4% mais seulement si on prend en compte l'offset du système ETS de 1482 ktCO<sub>2</sub>. Sinon les émissions auraient baissé de seulement 2,5% entre 2005 et 2015.



## RISQUES CLIMAT

Le rapport du Président du Conseil d'administration précise les risques climatiques qui pèsent et pèseront sur l'entreprise: à la fois **les risques physiques et ceux liés à la mise en place de politiques environnementales et le besoin de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>**.

Ces risques ne guident cependant pas en priorité les choix stratégiques de l'entreprise car la matrice de matérialité montre que la question des changements climatiques et des réductions des émissions de CO<sub>2</sub> n'a qu'une importance moyenne à la fois pour l'entreprise et les parties prenantes externes.

