



Société AÉROPORTS DE PARIS
Représentée par son Président – Directeur Général
Monsieur Augustin DE ROMANET DE BEAUNE
1, rue de France
93290 Tremblay-en-France

Paris, le 7 novembre 2023

Objet : Interpellation relative à votre plan de vigilance en matière climatique¹

Monsieur le Président 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 plan de vigilance, intégré dans son document d'enregistrement universel 2022 (URD 2022) déposé à l'AMF le 14 avril 2023², étant ici précisé qu'en complément des informations communiquées dans ce rapport, votre société publie désormais un plan de vigilance *ad hoc* sur son site Internet³.

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

¹ La présente lettre d'interpellation, de même que l'analyse sur laquelle elle se fonde, se rapporte principalement à l'étude du plan de vigilance contenu dans votre document d'enregistrement universel 2022 (URD 2022) déposé le 14 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.

² URD 2022, chapitre 4, partie 6.3.3.

³ Le plus récent date du mois de juin 2023, publié postérieurement au rapport « *Benchmark de la vigilance climatique des multinationales, Rapport 2023* ».

Tout d'abord, votre société reconnaît certes la « contribution [de son activité] au changement climatique », sa participation au « renforcement des événements climatiques extrêmes »⁴ et elle « acte la nécessité d'une transition climatique rapide (...) dans un souci du respect d'une trajectoire carbone conforme au scénario 1,5 °C du GIEC (...) pour ses émissions internes et « well below 2 °C » pour ses émissions scope 3, en cohérence avec les Accords de Paris. »⁵. Néanmoins, elle ne fait pas état des risques sur les droits humains et l'environnement avenant au-delà de 1,5 °C de réchauffement.

De plus, si ADP reporte les émissions directes et indirectes liées à l'énergie (scope 1 et 2), il ne divulgue qu'une partie de ses émissions indirectes de scope 3 pour les aéroports de Paris, d'Amman, Ankara et Izmir⁶, alors que le groupe s'appuie sur un réseau de 27 aéroports exploités en contrat de gestion ou en concession⁷. À cet égard, la comptabilisation du scope 3 ne prend toujours pas en compte l'intégralité des trajets réalisés depuis ou vers les aéroports d'ADP, car seulement 50 % des émissions de la phase vol des avions sur l'ensemble du trajet origine-destination sont prises en considération⁸. Cette limitation du périmètre du scope 3 ne reflète pas ainsi dûment l'impact des aéroports sur l'augmentation du trafic. **Une réduction de 50% de vos émissions de scope 1+2+3 en 2030 reste quoi qu'il en soit nécessaire**⁹.

Une attention accrue est également attendue de votre groupe sur l'impact des émissions non-CO₂ (traînée 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 »¹⁰.

En outre, la stratégie d'ADP de lutte contre le changement climatique souffre encore d'une limite fondamentale, puisqu'elle concerne principalement les émissions directes et indirectes du groupe (scopes 1 et 2), alors que ce sont les émissions indirectes de scope 3, soit les émissions des avions empruntant les infrastructures d'ADP, qui demeurent le poste d'émission le plus important et problématique pour le secteur aérien.

L'ambition d'ADP de voir le trafic aérien se développer met les objectifs climatiques en danger, dans un contexte où la décarbonisation des avions par l'électricité ou l'hydrogène demeure très incertaine.

En effet, l'ambition de votre société fait face à la contradiction existentielle du secteur d'aviation, dans la mesure où sa croissance est contraire aux nécessités climatiques et que le principe de précaution commande à ce stade une baisse du trafic aérien, ou du moins une baisse de sa croissance.

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, le groupe ADP devra intégrer dans son prochain plan de vigilance notamment :**

- **une analyse rigoureuse des risques climatiques liés à l'expansion attendue du trafic aérien, dont ADP est l'un des acteurs majeurs, ainsi qu'une meilleure prise en compte, au nom du principe de précaution, des émissions non-CO₂ (traînée de condensation et NOx notamment) provoquées par les vols à haute altitude ;**
- **une reconnaissance de l'incompatibilité de la croissance de vos activités avec la réalisation des objectifs de l'Accord de Paris, ainsi que l'engagement de réduire vos émissions scope 3 de 50% en 2030 en limitant le trafic aérien transitant par vos plateformes ;**

⁴ URD 2022, chapitre 4, partie 6.3.3, p. 297.

⁵ Plan de vigilance 2022 publié en juin 2023 sur le site Internet d'ADP.

⁶ Plan de vigilance 2022 publié en juin 2023, p. 29.

⁷ Plan de vigilance 2022 publié en juin 2023, p. 25.

⁸ URD 2022, chapitre 4, partie 6.3.3, p. 251.

⁹ 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.

¹⁰ <https://www.carbone4.com/analyse-faq-aviation-climat>.

- **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'environnement¹¹.

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.

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 Directeur Général, 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 in a cursive style.

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

¹¹ Conseil constitutionnel, Décision n° 2011-116 QPC du 8 avril 2011, *Michel Z. et autre*.