

# VERS LE CRASH CLIMATIQUE ? ANALYSE DES SEPT PLUS GROSSES COMPAGNIES AÉRIENNES EUROPÉENNES

## De quoi ce rapport traite-t-il ?

Un **nouveau rapport** commandé par Greenpeace à l'institut de recherche *Observatorio de Responsabilidad Social Corporativa* (Observatorio RSC) passe à la loupe **les responsabilités, les engagements et les performances en matière environnementale, sociale et de gouvernance (ESG)** des sept plus grosses compagnies aériennes européennes avant et après avoir bénéficié des plans d'aide mis en place dans le cadre de l'épidémie de Covid-19. Ces sept entreprises sont (sur la base de leur chiffre d'affaires 2019) : Lufthansa, Air France-KLM, International Airlines Group (IAG), Ryanair, easyJet, SAS et TAP Air Portugal.

Les compagnies aériennes étant de plus en plus critiquées pour leur contribution au changement climatique, le rapport s'attache en particulier à **analyser la crédibilité et l'intégrité de leurs engagements en faveur de la protection du climat**, disséquant leurs promesses et solutions en la matière. Près de deux ans après que le secteur aérien a bénéficié d'aides publiques considérables suite à la pandémie, le rapport détaille également dans quelle mesure ce soutien et ces prêts exceptionnels ont permis d'apporter des améliorations environnementales et des progrès concernant la transparence et les conditions de travail.

## Méthodologie

Les chercheurs et chercheuses ont examiné les engagements et les performances des compagnies aériennes vis-à-vis de quatre thématiques et sous-catégories liées aux critères ESG :

1. Changement climatique : comment les compagnies gèrent-elles leur impact sur le climat ?
2. Dimension sociale et emploi : comment les compagnies gèrent-elles leurs relations avec leurs salariées ?
3. Dividendes et mesures incitatives : comment les compagnies gèrent-elles le versement de dividendes aux actionnaires et de primes à la direction et aux cadres ?
4. Lobbying : comment les compagnies exercent-elles leurs activités de lobbying ?

À partir d'une panoplie de 339 indicateurs<sup>1</sup>, les chercheurs ont établi pour chaque thématique **un score de responsabilité allant jusqu'à 100 %**. Un score faible indique un faible niveau de responsabilité et d'engagement. Un score d'ensemble a ensuite été calculé pour chaque compagnie en pondérant chaque thématique<sup>2</sup>.

Les données ont été extraites de sources publiques, notamment des rapports annuels, des rapports RSE, des comptes annuels, des documents de politiques et réglementations internes des compagnies aériennes pour la période 2018-2020<sup>3</sup>.

→ Pour plus de détails sur la méthodologie, voir le [résumé du rapport](#) ou le [rapport complet](#).

## Quels sont les résultats clés de ce rapport ?

Le rapport montre qu'il existe une marge d'amélioration substantielle concernant les engagements et performances des compagnies aériennes européennes en matière de responsabilité environnementale, sociale et de gouvernance, avec **un score d'ensemble de 39 % en moyenne seulement**. Ce résultat médiocre est principalement dû aux mauvaises performances des entreprises en matière climatique, sociale et de responsabilité employeur. Tout d'abord, elles n'ont pas adopté d'objectifs fiables et ambitieux pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre (GES), ni de plan crédible visant à décarboner le secteur, pariant au contraire sur des solutions de décarbonation fausses ou inefficaces telles que la compensation carbone ou les carburants durables. De plus, elles affichent des taux de licenciement élevés et proposent souvent de mauvaises conditions de travail, caractérisées par une proportion importante de travail temporaire et d'activités externalisées sur lesquelles elles manquent de transparence. Les recherches ont mis en évidence que ces entreprises sont également très peu transparentes sur leurs activités de lobbying, versent d'importantes primes aux membres de leur direction et connaissent des écarts importants de rémunération entre leurs dirigeants et le reste du personnel.

Par ailleurs, le rapport souligne qu'en dépit des 30 milliards d'euros d'aides versés dans le cadre de la Covid-19 aux plus grosses compagnies aériennes européennes, **les gouvernements européens n'ont toujours pas réussi, deux ans après le début de la pandémie, à obtenir d'améliorations en matière d'environnement, de transparence et de conditions de travail dans le secteur aérien.**

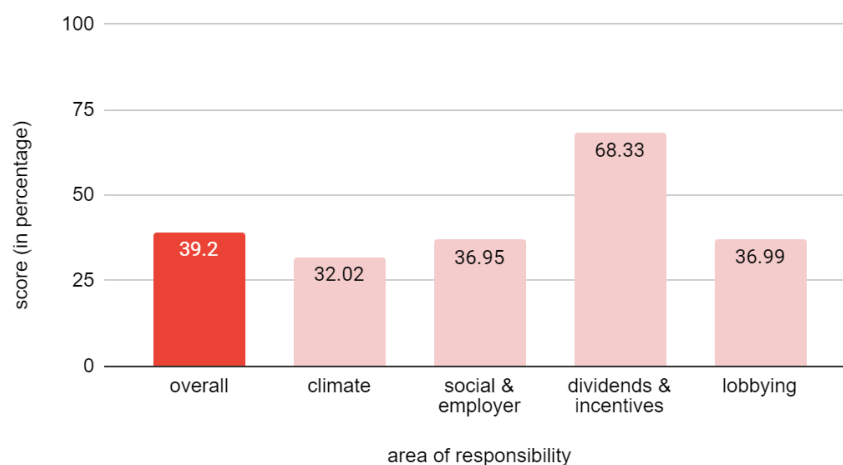
---

<sup>1</sup> La liste complète des indicateurs est disponible à l'annexe 2 du [rapport](#).

<sup>2</sup> Pour plus d'informations, voir le [rapport](#) et le [résumé du rapport](#).

<sup>3</sup> Le rapport s'appuie sur des documents publiés avant le 30 novembre 2021. Greenpeace a ajouté des informations plus récentes dans le présent briefing.

## Corporate responsibility score



## Résultats clés – changement climatique

- Le rapport conclut que **les compagnies aériennes européennes ne prennent pas les mesures nécessaires pour diminuer leur impact climatique**. En moyenne, **leur score en matière de responsabilité et d'engagement pour l'environnement n'est que de 32 %**. Leurs promesses concernant la future baisse de leurs émissions ne sont pas ou peu suivies d'effet. Six des sept compagnies analysées se sont engagées à atteindre la neutralité carbone en 2050<sup>4</sup>, mais ces engagements à long terme n'ont en aucun cas été assortis de mesures à court terme et d'objectifs annuels de réduction d'émission, d'objectifs de réduction des émissions absolues (c'est-à-dire sans miser sur la logique dangereuse de la compensation carbone) ou de trajectoires de réduction concrètes et crédibles.
- Avant la pandémie de Covid-19, les émissions du secteur aérien étaient en augmentation. En 2019, les sept plus grosses compagnies aériennes européennes étaient à elles seules à l'origine de 170 millions de tonnes d'émissions de GES, soit plus que les émissions annuelles de la Norvège, de la Suède, du Danemark et de la Finlande réunies. À elle seule, la Lufthansa émettait autant de GES qu'un pays comme la Finlande. Malgré ces chiffres édifiants, seule une compagnie sur sept s'est engagée sur un objectif de réduction absolue de ses émissions de GES d'ici 2025.
- **Aucune des sept compagnies ne s'est engagée sur un objectif de décarbonation complète et « réelle » (c'est-à-dire qui mise sur la réduction des émissions « à la source » plutôt que de chercher à les compenser)**. Au lieu d'envisager des efforts concrets pour réduire leurs émissions, six des sept compagnies se sont engagées à atteindre la « **neutralité carbone** » en 2050. La TAP ne s'est même pas donné cette peine.

<sup>4</sup> La **neutralité carbone** est un concept **qualifié par les climatologues** de « piège dangereux », fondé sur l'hypothèse selon laquelle un pollueur, plutôt que de réduire ses émissions, peut continuer à émettre du CO<sub>2</sub> en payant une tierce partie pour compenser ses émissions. Six des sept compagnies aériennes étudiées se sont engagées à atteindre la « neutralité carbone » en 2050.

- Aucune compagnie n'a adopté d'**objectifs annuels de réduction des émissions de GES**. Trois sur sept se sont fixé des **objectifs climat à court terme**, pour les cinq prochaines années. Cependant, dans deux cas, ces objectifs ne visent pas de réduction absolue des émissions de GES (mais, par exemple, seulement une réduction de 10% des émissions par passager-kilomètre).
- Quatre compagnies sur sept ont adopté des **objectifs de réduction des émissions ou d'efficacité carbone pour 2030**. Toutefois, la plupart des ces initiatives portent sur l'efficacité carbone, c'est-à-dire une réduction des émissions de GES par passager et par kilomètre, ce qui ne permet pas de garantir une réduction absolue des émissions, notamment en cas d'augmentation du nombre de vols.
- **Cinq compagnies sur sept utilisent des « carburants d'aviation durables »** (*Sustainable Aviation Fuels*, SAF), de nouveaux types de carburants produits principalement à partir de la biomasse, dans le cadre de leur stratégie visant à réduire leurs émissions de CO<sub>2</sub>. Une autre compagnie a déclaré avoir bientôt l'intention d'utiliser ce type de carburants. Cependant, les SAF peuvent s'avérer très problématiques, voire entraîner des **dommages environnementaux**, de la déforestation et des pénuries alimentaires. Cette stratégie ne saurait donc être considérée dans ce cas comme une solution viable pour réduire les émissions de GES. **Seules trois compagnies ont rendu compte de leur utilisation de SAF qui, dans tous les cas, reste très marginale** : elle ne représente au mieux que **0,1 % de leur consommation annuelle totale de kérosène**. Avant la pandémie de Covid-19, la production mondiale de « **carburants d'aviation durables** » était de **moins de 200 000 tonnes**, soit bien peu par rapport aux 300 millions de tonnes de kérosène que consomment généralement en une année les compagnies aériennes. L'Agence internationale de l'énergie (AIE) estime que les SAF devraient représenter **19 %** du carburant utilisé par les compagnies aériennes d'ici à 2040 – ce qui signifie que 81 % de leur consommation serait toujours constituée de kérosène fossile à cette date. Cette évolution de l'utilisation des SAF n'est clairement pas assez ambitieuse pour mettre le secteur aérien en conformité avec l'accord de Paris sur le climat.
- Seule une compagnie sur sept **déclare investir dans le développement de carburants de synthèse « durables »** (produits à partir d'électricité renouvelable), ce qui souligne la faiblesse actuelle des compagnies sur ce levier pour réduire leurs émissions.
- Seules trois compagnies sur sept ont **indexé la rémunération de leurs managers sur les performances climatiques de l'entreprise**. Il apparaît donc clairement que la protection du climat n'est toujours pas perçue comme un critère d'évaluation pertinent pour les responsables des plus grosses compagnies aériennes européennes. Notons qu'au vu de l'absence d'objectifs annuels de réduction des émissions pour les compagnies aériennes considérées dans le rapport, le lien soi-disant fait entre la rémunération des dirigeants et leurs performances climatiques est de toute manière questionnable.
- Le rapport présente de nombreux exemples de **greenwashing du secteur aérien**, de la **communication trompeuse** au **parrainage d'initiatives « vertes »** (alors qu'aucune mesure concrète n'est mise en place pour atténuer l'impact climatique de l'aviation),

en passant par la **promotion de solutions dangereuses ou insuffisantes pour pallier les carences environnementales et sociales** du secteur, comme la compensation carbone ou les carburants « durables ». Il existe un décalage énorme entre les plans actuels de réduction des émissions des compagnies aériennes et l'utilisation par ces dernières d'arguments de communication « verts »<sup>5</sup>.

## Résultats clés – responsabilités et engagements en matière sociale et responsabilité employeur

- Les compagnies aériennes européennes manquent souvent à leurs responsabilités envers leurs salarié·es. En moyenne, les compagnies ont affiché un **score de 37 % concernant leurs responsabilités et engagements en matière sociale et salariale**. Ce résultat est essentiellement lié à une réduction importante des effectifs, un manque de transparence concernant les contrats de sous-traitance et une part élevée ou non déclarée de contrats de travail temporaire et à temps partiel.
- Bien qu'elles aient bénéficié de fonds publics considérables dans le cadre de la pandémie, les compagnies ont **réduit leur main-d'œuvre de 14 % en moyenne entre 2019 et 2020**. Aucune d'entre elles ne s'est engagée à maintenir son nombre d'employé·es, en dépit des aides reçues. Les réductions d'effectifs n'ont pas été assorties d'engagements de réembauche une fois la pandémie terminée, ni de dispositifs facilitant la réintégration du personnel licencié. Le nombre d'emplois ne devrait pas repartir à la hausse, et certaines compagnies ont même annoncé de nouvelles réductions d'effectifs. Les premières données disponibles pour 2021 montrent d'ailleurs que les effectifs de certaines entreprises ont continué de diminuer. Si l'on prend également en compte la nécessaire réduction du trafic aérien pour faire face à la crise climatique, il est urgent d'établir un plan de transition juste pour le secteur. Cependant, rien ne semble prévu dans ce sens.
- Le rapport souligne des carences non négligeables en matière de droits du travail : seules deux compagnies, **SAS et IAG, indiquent avoir conclu des accords collectifs couvrant plus de 80 % de leur personnel**. Lufthansa, l'une des plus grosses compagnies aériennes mondiales, signale également que 83 % de ses salarié·es en Allemagne sont couverts par un accord collectif.
- Le **ratio entre le salaire moyen et la rémunération des PDG est élevé** dans le secteur aérien, ces derniers gagnant beaucoup plus que leurs salariés. Lufthansa affiche l'écart le plus élevé : en 2020, le PDG gagnait 64 fois le salaire moyen. Malgré la crise du Covid-19, l'écart entre la rémunération des PDG et le salaire moyen s'est encore creusé pour la moitié des compagnies analysées.
- De façon générale, le **« reporting » concernant les politiques d'égalité et de non-discrimination n'est pas une pratique très répandue**. Seule la compagnie IAG fait état des écarts de salaire basés sur l'âge, le genre et la catégorie professionnelle, et

---

<sup>5</sup> Pour plus d'informations et d'exemples, voir le [résumé du rapport](#) et dans le chapitre consacré au « Greenwashing ».

seules deux compagnies indiquent le nombre ou le pourcentage d'employé·es handicapé·es.

- **Les femmes sont sous-représentées dans les conseils d'administration de toutes les entreprises analysées**, en particulier à la présidence de ces instances. Le pourcentage de femmes siégeant aux conseils d'administration en 2020 était de 27 à 45 %, et seul le conseil d'Air France-KLM est présidé par une femme.
- Seules deux compagnies, SAS et Air France-KLM, ont déclaré l'existence d'un **plan certifié de santé et de sécurité pour leur salarié·es**. L'intervention de spécialistes externes et indépendants est importante pour identifier les failles dans les dispositifs de santé et de sécurité du personnel et pour mettre en place des améliorations.

## Résultats clés – responsabilités et engagements en matière de dividendes et de mesures incitatives

- En moyenne, les compagnies aériennes ont obtenu un score de 68,33 % concernant le versement de dividendes et d'incitations financières, soit le score le plus élevé toutes thématiques confondues. **Ce résultat est principalement lié au fait que peu de dividendes ont été versés**. La situation économique du secteur en 2020 a entraîné de larges pertes ; de fait, de nombreuses compagnies n'ont pas versé de dividendes et ont gelé les mesures incitatives pour les membres de leurs directions.
- Quatre des sept compagnies analysées n'ont pas versé de dividendes entre 2018 et 2020. Cependant, les trois autres **ont versé des sommes très importantes à leurs actionnaires**. Par exemple, IAG leur a distribué 1,3 milliard d'euros pour la seule année 2019, soit plus de trois fois le montant que la compagnie envisage d'investir dans les alternatives au kérosène au cours des 20 prochaines années. De plus, les sommes généreuses octroyées aux actionnaires par ces trois entreprises ont exacerbé leur besoin de renflouement par les aides publiques, ce qui montre que ces entreprises n'ont pas été à la hauteur de la responsabilité qui leur incombe de garantir la résilience en période de crise.
- La plupart des compagnies aériennes ont distribué des **primes élevées à leurs dirigeants, ce qui a accru la nécessité de percevoir des aides publiques pendant la crise sanitaire**. Air France-KLM a même vu le montant de ces primes augmenter en 2020, quand la pandémie avait commencé.
- Six des sept compagnies aériennes ont **assorti la rémunération variable de leurs dirigeants à des critères environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG)**, et cinq d'entre elles se réfèrent à la protection du climat et de l'environnement. Toutefois, ces critères ne sont pas assez précis et conditionnent dans le meilleur des cas seulement 30 % de la rémunération à des critères non financiers.

## Résultats clés – responsabilités en matière de lobbying

- En moyenne, les compagnies aériennes ont obtenu un **score assez médiocre dans cette thématique (37 %)**, essentiellement en raison du manque de transparence et des efforts déployés pour affaiblir les politiques climatiques via les pratiques de lobbying.
- Seule Air France-KLM a publié le montant total **de ses dépenses en matière de lobbying. Cependant, aucune compagnie ne communique le détail des montants engagés dans les différents groupes de pression ou sur les différents sujets d'intérêt.** Pour connaître les priorités politiques clés de ces compagnies, ces dépenses doivent être soumises à une transparence totale.
- **Les compagnies publient très peu d'informations sur leurs activités de lobbying liées aux réglementations sociales et financières.** Seule Lufthansa fournit certaines données concernant son lobbying en lien avec la pandémie de Covid-19.
- Le rapport montre que **les compagnies aériennes européennes concentrent en particulier leur lobbying sur la réglementation environnementale en s'efforçant d'affaiblir les politiques climatiques et de promouvoir à la place des mesures volontaires.** Par exemple, la plupart des compagnies ont tenté d'influencer la directive européenne sur les énergies renouvelables et celle sur la taxation de l'énergie afin d'empêcher l'augmentation des taxes et des coûts de l'énergie. Aucune ne soutient un système de taxation nationale du secteur, et la plupart s'engagent spécifiquement contre ces taxes. Enfin, la plupart des compagnies soutiennent explicitement le système de compensation CORSIA, que Greenpeace considère comme un outil de greenwashing car il freine la transformation du secteur aérien vers une décarbonation complète.
- **Seules trois compagnies aériennes ont mis en place des politiques qui interdisent de façon explicite les contributions aux partis et candidat-es politiques.** Parmi les quatre compagnies ne disposant pas de telles politiques, une déclare ne pas faire de contributions en ce sens. Les contributions financières aux partis et candidat-es politiques sont susceptibles de créer des conflits d'intérêt. Ceci peut s'avérer particulièrement problématique lorsque des responsables politiques qui ont reçu des contributions financières de la part de compagnies aériennes doivent durcir les réglementations du secteur aérien. Étant donné que les compagnies sont opposées au renforcement des politiques climatiques nationales et européennes, il existe alors clairement un risque que de nouvelles réglementations ambitieuses sur le climat soient affaiblies ou retardées.
- Aucune compagnie ne précise avoir dispensé de formations aux membres de leurs directions sur les questions environnementales. La formation des managers sur des enjeux comme le changement climatique est indispensable pour garantir une meilleure compréhension et prise en compte de la crise du climat et de la biodiversité avant de s'engager dans des activités de lobbying sur les réglementations environnementales.

## Conclusion et demandes

Le rapport expose les mauvaises performances des compagnies aériennes européennes concernant la protection du climat, leur responsabilité sociale et employeur, leurs activités de lobbying et le versement de dividendes et de primes.

Le fait que les compagnies aériennes n'abandonnent pas leurs pratiques polluantes et misent principalement sur de fausses solutions comme la compensation carbone ou des solutions (au mieux) insuffisantes comme les carburants d'aviation « durables » pour lutter contre le changement climatique, montre quelles peuvent être les graves conséquences de l'absence de législations et réglementations européennes strictes pour atténuer les émissions de gaz à effet de serre du secteur.

Greenpeace demande aux responsables politiques de garantir que les compagnies aériennes seront tenues de respecter des objectifs annuels contraignants de réduction des émissions absolues de GES qui les placent sur une trajectoire cohérente avec l'Accord de Paris, ainsi que de **développer des plans crédibles et contraignants pour décarboner entièrement le secteur**, sans avoir recours à de fausses solutions comme la compensation carbone, les agrocarburants ou les bioénergies, à l'exception des carburants produits à partir de déchets. Ces derniers resteront toutefois une petite niche et ne doivent pas faire de l'ombre aux principes de réduction des déchets et d'économie circulaire.

L'aérien est le secteur des transports dont les émissions augmentent le plus rapidement depuis ces dernières décennies dans l'UE ; c'est aussi le moyen de transport **le plus nocif pour le climat** en kilomètre par passager. Afin de mettre le secteur en conformité avec l'accord de Paris, la première chose à faire est de réduire le nombre de vols. Selon les calculs de Greenpeace, au niveau européen, le trafic aérien doit **être réduit d'au moins 2 % par an** afin de contribuer à limiter le réchauffement climatique à moins de 1,5 °C. L'UE et les gouvernements nationaux doivent accélérer la réduction du trafic aérien en commençant par la **suppression progressive des vols courts et des vols d'affaires, y compris les vols de correspondance**, notamment quand il existe déjà une alternative ferroviaire ou maritime convenable.

La décarbonation du secteur aérien passe par **deux axes clés** : d'une part la **réduction du trafic aérien** et d'autre part le développement de **carburants alternatifs basés sur 100 % d'énergies renouvelables**. D'autres stratégies, comme l'amélioration de l'efficacité des avions, l'optimisation des taux de remplissage, une meilleure logistique, etc. peuvent compléter ces deux axes prioritaires mais en aucun cas les remplacer.

Afin de décarboner le secteur aérien, des mesures fortes doivent être mises en place pour réguler l'offre et la demande de transport aérien, notamment via la remise à plat de la fiscalité du secteur, la fermeture des vols courts et le développement et la priorisation des moyens de transport qui émettent moins de carbone comme le train,



l'abandon des projets d'infrastructures visant à augmenter les capacités des aéroports existants voire à en créer de nouveaux, des mesures visant à agir sur le besoin de mobilité (via par exemple la promotion des technologies de réunion à distance pour les entreprises ou encore le développement d'un tourisme plus local) ; d'autres mesures pourraient et devraient également être envisagées, telles que la restriction des créneaux de vols, la suppression des programmes de fidélité des compagnies aériennes ou l'interdiction de la publicité pour les voyages en avion<sup>6</sup>.

Dans ce contexte de nécessaire réduction du trafic aérien, l'UE et les États membres doivent aussi garantir une transition juste du secteur et mettre fin à l'instabilité croissante des conditions de travail.

**Retrouvez l'ensemble de nos demandes aux compagnies aériennes et aux responsables politiques dans le [résumé du rapport](#).**

## Contacts

### **Sarah Fayolle**

Chargée de campagne Transports, Greenpeace France

[sarah.fayolle@greenpeace.org](mailto:sarah.fayolle@greenpeace.org)

### **Manon Laudy**

Chargée de communication Transports, Greenpeace France

[manon.laudy@greenpeace.org](mailto:manon.laudy@greenpeace.org)

---

<sup>6</sup> Pour Greenpeace, les responsables politiques européens doivent empêcher l'industrie fossile de diffuser sa propagande et d'acheter son acceptabilité sociale, en interdisant notamment les publicités, partenariats et mécénats pour toutes les entreprises vendant des biens et services fossiles, y compris les compagnies aériennes. Si l'[Initiative Citoyenne Européenne](#) engagée en ce sens par Greenpeace et plus de 30 associations parvient à obtenir plus d'un million de signatures en un an, la Commission européenne sera tenue d'examiner cette demande.