

CO₂, minerais, frontières: Airbus dicte sa loi à Bruxelles

PAR SYLVAIN MORVAN (MEDIACITÉS)
ARTICLE PUBLIÉ LE MARDI 9 JANVIER 2018

L'avionneur fait partie des entités qui ont le plus de contacts avec la Commission européenne. Mediacités a enquêté sur ce lobbying sulfureux qui a permis à Airbus d'obtenir des réglementations peu contraignantes sur les émissions de CO₂ ou l'usage des « minerais du sang ».

Mediacités Toulouse.- C'est une activité méconnue et pourtant cruciale d'Airbus. Depuis décembre 2014, le constructeur aéronautique toulousain a rencontré à 121 reprises la Commission européenne. L'entreprise figure ainsi sur le podium des organisations les plus actives en matière de lobbying, en troisième position derrière l'association patronale BusinessEurope (175 réunions), dont le Medef est membre, et Google (161). Ces chiffres sont extraits de la base de données Integrity Watch, qui recense les activités de la Commission européenne. Airbus compte 11 lobbyistes accrédités à Bruxelles, équivalant à 6,5 pleins-temps. Les dépenses annuelles de l'avionneur pour le lobbying sont estimées entre 1,75 et 2 millions d'euros, rien que pour l'année 2015 !



Airbus veut préserver son gros porteur A380, gros émetteur de CO₂. © D.R.

Mediacités a décortiqué dans le détail l'activité bruxelloise de l'entreprise toulousaine. Et est allé de surprise en surprise. Car les actions menées sont parfois très contestables. Logiquement, on trouve la Slovène Violeta Bulc, commissaire européenne aux transports, en première position des personnes ayant eu le plus de contacts avec Airbus et ses lobbyistes (7 rencontres en trois ans), entre les déjeuners de travail, les visites d'usines et autres rencontres. S'y ajoutent les nombreuses réunions avec les membres de son

cabinet, notamment Joshua Salsby (6 rencontres) et Matej Zakonjsek (4). Les rejets de CO₂ des avions figurent parmi les sujets les plus récurrents.

• Émissions de CO₂ : les « lignes rouges » d'Airbus

Les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale représentent 2 à 3 % du total des émissions mondiales. Leur part devrait encore largement augmenter puisqu'un doublement du trafic passager est attendu d'ici à 2034. Pourtant, en 2015, le secteur avait été honteusement oublié lors de la COP21. Selon l'ONG Corporate Europe Observatory, l'Association internationale du transport aérien (IATA), lobby qui regroupe les compagnies aériennes, « a soigneusement veillé à ce que les négociations sur le climat à Paris excluent l'aviation de leur champ ». En octobre 2016, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui dépend des Nations unies, a finalement adopté un mécanisme de **limitation des émissions carbone du secteur**.



Les locaux d'Airbus dans le quartier européen de Bruxelles. © Google Street View

En matière de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, l'aviation avance cependant très au ralenti. L'accord ne prévoit que de limiter d'ici à 2035 les émissions carbone sur des niveaux observés en 2020. Le processus doit démarrer en 2021 sur la base du volontariat des pays membres de l'OACI, avant de devenir obligatoire en 2027. Il stipule également que les compagnies aériennes pourront acheter des « crédits carbone » auprès d'autres secteurs économiques pour compenser la croissance de leurs rejets de CO₂. Des mesures insuffisantes **pour l'ONG de protection de la nature WWF** : « Au rythme actuel, les émissions de l'aviation internationale consommeront une part trop importante du budget carbone planétaire restant pour avoir une chance de tenir les engagements de l'accord de Paris. »

Andrew Murphy, responsable de l'aviation au sein de l'ONG européenne Transport et Environnement, basée à Bruxelles, dénonce quant à lui **les nouvelles normes** d'émissions des avions définies par l'OACI en février 2016. Censées réduire les émissions de CO₂ de chaque appareil, elles s'appliqueront aux avions produits à partir de 2020 et aux appareils déjà en production mais livrés à partir de 2023.

Le hic, c'est qu'un délai de cinq années supplémentaires a été accordé pour les avions qui n'arrivent pas à atteindre ces standards ! *« Ce délai de 5 ans correspond précisément aux besoins d'Airbus pour adapter son A380 qui, selon les travaux de l'International Council on Clean Transportation (ICCT), dépasse la norme établie par l'OACI, assure-t-il. Hormis cela, l'intérêt de ces nouvelles normes d'émissions de CO₂ est faible puisque la plupart des avions actuels y correspondent déjà. L'OACI a adopté des règles totalement insuffisantes pour les nouveaux avions. Elles sont essentiellement le résultat de négociations entre les États-Unis, l'Union européenne et le duo Boeing-Airbus. »*

La conclusion d'Andrew Murphy est claire et nette : *« En matière de climat, l'Europe laisse Airbus écrire ses propres règles. Le résultat ? Des normes conformes au désir d'Airbus et le climat et la santé publique qui apparaissent comme les grands perdants. »* De son côté, Airbus juge ces nouveaux standards *« ambitieux et réalistes »*, car *« ce que veut une ONG n'est pas forcément ce que peut un groupe industriel »*. L'entreprise souligne par ailleurs qu'il est *« complètement logique »* que la Commission européenne dialogue avec les industriels concernés par la question.

Des échanges de mails, dont l'ONG Transport et Environnement a eu connaissance fin novembre, démontrent la position privilégiée d'Airbus auprès de la Commission européenne lors de la négociation de

ces normes. L'institution nous a confirmé avoir mené des consultations sur les émissions de CO₂ des avions auprès des entreprises du secteur et de plusieurs ONG.

From: [mailto:] To: deliver [mailto:airbus.com]
Sent: Monday, February 01, 2016 3:49 PM
To: (MOVE)
Cc: (MOVE);
Subject: Airbus redlines

As promised, there has been a full review this morning in Toulouse on the subject of CO2 Standard.

Please confirm that the Commission and Europe will support Airbus and respect those red lines.

With best regards,

AIRBUS Central Entity
Phone:
Mobile:
Fax:
Mailto: [mailto:airbus.com]
Address:
1 rond point Maurice Bellonte
31707 Mureaux cedex, France.
www.airbus.com

« Mais les différentes parties prenantes y ont participé sans connaître la position officielle de l'Union européenne et donc sans pouvoir l'amender, poursuit Andrew Murphy. Pendant ce temps, Airbus a eu connaissance de la position de l'Europe et a pu apporter des modifications. Ces courriers électroniques prouvent que la Commission a mené une consultation parallèle avec Airbus sur le sujet. »

La correspondance d'Airbus avec la direction des transports de la Commission européenne, dont nous publions ici des extraits, montre comment l'avionneur a pesé sur la position de l'Union européenne. Un mail du 4 décembre 2015 établit par exemple qu'Airbus a validé les modifications apportées par la Commission, tout en ajoutant ses *« commentaires finaux »*. Un autre courrier électronique, daté du 1^{er} février 2016, indique qu'Airbus a explicitement demandé confirmation à la direction des transports que l'Europe *« respecterait ses lignes rouges »* (notre document ci-dessus).

En matière de réchauffement climatique, il y a pourtant urgence à agir : une réduction de 30 % des émissions annuelles mondiales de gaz à effet de serre est nécessaire d'ici à 2030 pour espérer contenir le réchauffement planétaire sous le seuil de 2 degrés.

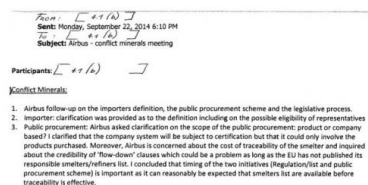
• **Airbus et les « minerais du sang » : les dessous d'un accord édulcoré**

Les lobbyistes d'Airbus se sont également montrés actifs auprès de la Suédoise Cecilia Malmström et de son équipe. Une rencontre entre Airbus et Cécile Billaux, membre du cabinet de la commissaire européenne au commerce, le 27 février 2015, a particulièrement attiré notre attention. Son objet : les minerais de conflits. Téléphones, tablettes, ordinateurs, voitures : nous achetons, sans le savoir, des objets fabriqués à partir de minerais dont le commerce profite à des groupes armés sanguinaires. Ces « minerais du sang », on les trouve notamment en République démocratique du Congo (RDC). Les ressources de cette région, nécessaires à de nombreux secteurs d'activités comme l'électronique, la joaillerie ou l'aéronautique, sont au cœur de conflits qui ont fait plus de 3,5 millions de victimes depuis le début des années 2000.

En 2015, l'Europe doit se prononcer sur la responsabilité des entreprises qui commercent avec des groupes armés. Le 10 novembre 2015, dans **une tribune publiée par Le Monde**, Lala Hakuma Dadci, coordinatrice d'Aitec, une association de solidarité internationale engagée pour la justice économique, sociale et écologique, et Emmanuel Umpula Nkumba, directeur exécutif de l'ONG African Resources Watch, accusent les lobbys industriels de vouloir alléger la nouvelle réglementation au profit des entreprises qui vendent des produits issus des minerais de conflits : « *Business Europe (dont le Medef est membre), Eurométaux (dont l'Alliance des Minerais, Minéraux et Métaux est membre), Safran Industrie, Airbus, ou encore Digital Europe (dont les groupes français Alcatel Lucent, Technicolor et Cassidian sont membres) ont abreuvé la Commission européenne de courriers, de documents et de demandes de rendez-vous. Ces groupes n'ont cessé de défendre l'approche volontaire et d'invoquer tour à tour les coûts et les difficultés qu'impliquerait une réglementation contraignante.* »

Airbus ne veut pas trop dépenser pour tracer les « minerais du sang »

« *Airbus soutient l'Union européenne dans sa volonté de s'attaquer à ce sujet* », nous a assuré le constructeur aéronautique. Des échanges de mails de la Commission européenne, obtenus par l'Aitec et transmis à Mediacités, confirment pourtant l'inquiétude d'Airbus sur la question. On y trouve notamment le compte rendu d'une rencontre portant sur les minéraux de conflits, le 22 septembre 2014. Airbus y demande des précisions sur le processus législatif et se montre « *préoccupé par le coût de la traçabilité* » qu'elle devrait mettre en place pour respecter la nouvelle réglementation.



Compte rendu d'une réunion de la Commission européenne avec Airbus, le 22 septembre 2014. © D.R.

Le Parlement européen voulait initialement imposer à toutes les entreprises de se doter d'instruments précis pour contrôler l'origine et le cheminement des minerais qu'elles achètent ou qui composent leurs produits. **L'accord européen, obtenu le 22 novembre 2016** après de longues négociations, est bien moins ambitieux : seules les entreprises qui importent des ressources minières à l'état brut sont soumises au règlement. Celles qui importent sous forme de composants ou de produits finis sont exemptées. De plus, son entrée en vigueur n'est pas immédiate : il est précisé que les importateurs européens de minerais provenant de zones de conflit devront procéder à des contrôles de leurs fournisseurs à compter de... 2021 ! Pendant ce temps, le désastre se poursuit en République démocratique du Congo : les **violations des droits de l'homme dans le pays** ont augmenté de près de 30 % entre 2015 et 2016.

• **Airbus et le business lucratif de la sécurité aux frontières**

À Bruxelles, Airbus ne se contente pas d'agir en son nom. L'entreprise, qui est également spécialisée dans les avions et équipements militaires, est aussi active à travers plusieurs lobbys sulfureux. Elle est membre de l'European Organisation for Security (Organisation européenne pour la sécurité), une structure créée en 2007 « *qui joue un rôle important dans le lobbying du secteur de l'armement et qui s'est particulièrement focalisée ces derniers temps sur la sécurité aux frontières* », précise l'ONG Corporate Europe Observatory. À Bruxelles, le lobby emploie 5 personnes et dépense annuellement 200 000 à 300 000 euros, selon Integrity Watch.

Un examen approfondi des réunions de l'EOS auprès de la Commission européenne permet de mettre en lumière son vif intérêt pour le contrôle des frontières. Car il s'agit d'un business très lucratif, qui ne cesse d'augmenter avec la crise migratoire. Plus les réfugiés tentent d'affluer en Europe, plus les entreprises du secteur s'enrichissent !

Airbus est également membre de l'AeroSpace and Defence Industries Association of Europe (ASD), l'association des industries aérospatiales et de la défense, qui emploie 11 personnes à Bruxelles, et a dépensé en 2016 la coquette somme de 298 000 euros pour le lobbying. Cette organisation se distingue aussi par son activité auprès de Matthias Ruete, directeur général de la DG Home, chargée des affaires intérieures et des migrations. Début septembre 2015, une **photo du petit Aylan**, 3 ans, enfant syrien retrouvé mort sur une plage de Turquie, bouleversait le monde entier et devenait le symbole du drame des migrants. La même année, loin de cet émoi planétaire, les lobbys industriels multipliaient les réunions auprès

de la Commission européenne pour défendre leurs intérêts économiques et promouvoir le renforcement des frontières...

Meetings of Director-General Alfred Matthias Ruete with organisations and self-employed individuals

Date	Location	Entities met	Subjects
23/01/2015	Brussels, Belgium	AeroSpace and Defence Industries Association of Europe (ASD)	Exchange of views on Security Industrial issues The European Agency on Security and Proposals for National programmes in Cybersecurity and Border Management

Meetings of Director-General Alfred Matthias Ruete with organisations and self-employed individuals

Date	Location	Entities met	Subjects
16/11/2015	Brussels, Belgium	Migration Policy Institute Europe (MPI Europe)	Reflection on the State and Nature of the Migratory Crisis
09/11/2015	Brussels, Belgium	Berlinerinnen Stiftung	Integration of Refugees into the Labour Market
05/11/2015	Brussels, Belgium	AeroSpace and Defence Industries Association of Europe (ASD)	EC Industry's Role in the Migration Crisis

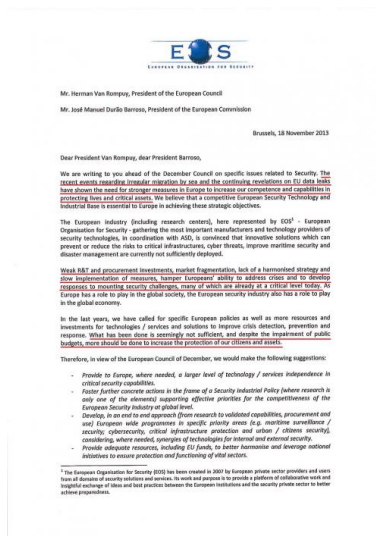
Activité de l'ASD auprès de la Commission européenne au sujet de la crise migratoire et de la sécurité aux frontières. © Integrity Watch

Transnational Institute, un think tank installé à Amsterdam qui étudie les conséquences de la mondialisation économique, et l'ONG Stop Wapenhandel (Stop au commerce des armes) ont publié ensemble **un rapport** sur la « *guerre des frontières* ». Ils rappellent que « *la crise des réfugiés à laquelle est confrontée l'Europe a créé la consternation dans les coulisses du pouvoir, ainsi que des débats animés à travers ses pays membres. Ceux qui souffrent le plus sont les réfugiés qui fuient la terrible violence et la misère, qui finissent piégés aux frontières et sont poussés vers des routes encore plus dangereuses. Cependant, certains groupes d'intérêts ont profité de la crise des réfugiés, en particulier des investissements de l'Union européenne dans la sécurisation de ses frontières. Ce sont principalement l'industrie militaire et les compagnies de sécurité, qui fournissent l'équipement des douaniers, la technologie de surveillance des frontières ainsi que l'infrastructure informatique pour suivre les mouvements des populations* ». Le marché de la sécurité aux frontières était estimé en 2015 à environ 15 milliards d'euros et il devrait atteindre plus de 29 milliards d'euros par an en 2022.

« *Airbus est bien membre de l'ASD et de l'EOS, nous a confirmé l'avionneur toulousain. Mais nous sommes peu actifs sur cette question car nous ne sommes pas membres des groupes de travail sur la sécurité aux frontières au sein de ces organisations.* » Le chiffre d'affaires d'Airbus Defence and Space, la division d'Airbus spécialisée dans les avions et équipements militaires tels que les drones ou les missiles, s'élevait

à 2,2 milliards d'euros en 2016. En 2014, Airbus avait prévu de céder une partie de son activité de sécurité aux frontières, avant de se raviser. En mars 2017, Airbus a finalement vendu pour 1,1 milliard d'euros ses activités dans l'électronique de défense au fonds d'investissement KKR, tout en gardant une participation de 25,1 %.

« *L'industrie de l'armement est profondément enracinée dans les cercles décisionnels de Bruxelles, dénonce le chercheur Frank Slijper, membre de l'ONG Stop Wapenhandel. Sa capacité à définir les termes du débat et à orienter la politique est préoccupante.* » Transnational Institute et Stop Wapenhandel affirment que plusieurs propositions de l'European Organisation for Security ont fini par être prises en compte dans la politique de l'Union européenne au cours des dernières années.



Une lettre, datée du 18 novembre 2013, adressée par l'EOS aux présidents du Conseil européen et de la Commission européenne (*notre document ci-dessus*), est particulièrement éloquent : le lobby y critique le manque d'investissements et la lenteur de la mise en œuvre des mesures qui, selon lui, freinent la capacité de l'Europe à « *faire face aux crises et à répondre aux défis de sécurité* ». Pour l'EOS, « *l'immigration clandestine* », notamment, a montré le besoin de

mesures plus fortes de l'Europe « *pour accroître la protection de nos vies et de nos biens* ». Et l'EOS de demander davantage de financements européens.

Le message est visiblement bien reçu. Depuis 2002, l'Union européenne a financé 56 projets de recherches dans le domaine de la sécurité frontalière et le contrôle des frontières, pour un total de 316 millions d'euros. Sur cette enveloppe, Airbus a obtenu 9 784 181 euros d'aides, selon le service communautaire d'information sur la recherche et le développement de la Commission européenne (Cordis), cité par Transnational Institute et Stop Wapenhandel. Si l'avionneur dépense autant en lobbying, c'est aussi parce que ça peut lui rapporter gros...

Boîte noire



Cette enquête a été réalisée par **Mediacités**. Créé en décembre 2016, c'est un journal en ligne d'investigation locale présent à Lille, Lyon, Toulouse et Nantes, qui renoue avec les fondamentaux du journalisme en mettant à l'honneur des sujets d'enquête. Media indépendant, sans publicité ni actionnaire financier ou industriel, Mediacités a fait le choix d'un modèle payant par abonnement (6,90 euros par mois ou 59 euros par an).

En octobre 2017, Mediacités a accueilli Mediapart dans son capital. Cette prise de participation minoritaire prolonge un partenariat éditorial engagé depuis un an. Mediapart a enquêté avec Mediacités sur le club de football de Lille (*à lire ici, ici, et là*) et le groupe d'assurances lyonnais April (*à lire ici et là*). Mediapart a également publié plusieurs enquêtes réalisées par Mediacités, notamment sur le **train de vie du directeur de l'opéra de Lyon** et sur le **système clientéliste mis en place par Gérard Collomb**.

Directeur de la publication : Edwy Plenel

Directeur éditorial : François Bonnet

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, Thierry Wilhelm. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

Courriel : contact@mediapart.fr

Téléphone : + 33 (0) 1 44 68 99 08

Télécopie : + 33 (0) 1 44 68 01 90

Propriétaire, éditeur, imprimeur : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 24 864,88€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.