



ARTICLE

TAXINOMIE VERTE EUROPÉENNE : LE TRIBUNAL DE L'UNION EUROPÉENNE ANNULE L'EXCLUSION DE LA FABRICATION D'AVIONS D'AFFAIRES

Droit européen | 27/07/26 | Emmanuelle Mignon Marc Mossé David Zygas



AÉRONAUTIQUE & DÉFENSE

Arrêt du Tribunal, 24 juin 2026, affaire T-77/24, Dassault Aviation c. Commission européenne

August Debouzy a obtenu une victoire significative devant le Tribunal de l'Union européenne dans le cadre du recours en annulation introduit par Dassault Aviation à l'encontre des dispositions de la taxinomie verte européenne excluant la fabrication d'avions d'affaires des activités dites « transitoires ».

Le contexte : qu'est-ce que la taxinomie verte européenne ?

Entré en vigueur en 2020, le règlement (UE) 2020/852 établissant une taxinomie verte européenne met en place un système de classification des activités économiques permettant de déterminer dans quelles conditions une activité particulière (dite « éligible » lorsqu'elle est décrite dans la taxinomie) peut être considérée comme durable sur le plan environnemental (c'est-à-dire « alignée »). Concrètement, le règlement impose aux entreprises qui y sont assujetties de publier des informations sur la part de leurs activités éligibles et alignées sur la taxinomie, afin de permettre la réorientation des financements vers les activités durables. Les conditions d'alignement, appelées « critères d'examen technique », sont établies par la Commission européenne dans le cadre de ses pouvoirs délégués.

Parmi les activités possiblement éligibles figurent notamment des activités dites « transitoires », c'est-à-dire pour lesquelles il n'existe pas à ce jour d'alternatives bas carbone, mais qui favorisent la transition vers une économie neutre pour le climat, sous réserve de présenter des niveaux d'émission de gaz à effet de serre qui correspondent aux meilleures performances du secteur.

Le litige : une exclusion de principe de la fabrication d'avions d'affaires

En 2023, la Commission a adopté un règlement délégué (UE) 2023/2485 incluant, sous certaines conditions, la fabrication d'aéronefs dans le champ de la taxinomie verte européenne (laquelle devenait donc une activité éligible et potentiellement alignée).

Ce règlement excluait toutefois par principe la fabrication d'avions d'affaires de la liste des activités susceptibles d'être alignées, à l'exception des aéronefs d'affaires dont les émissions directes de CO₂ (à l'échappement) sont nulles, ce qui est une perspective technique lointaine à ce jour. Le document de travail accompagnant ce texte justifiait cette exclusion au motif que l'empreinte CO₂ par passager-kilomètre de ces aéronefs serait trop élevée par rapport à celle d'autres moyens de transport disponibles.

Dassault Aviation, troisième fabricant mondial d'avions d'affaires, a contesté cette exclusion devant le Tribunal de l'Union européenne, estimant qu'elle reposait sur une analyse erronée et incomplète de cette activité économique.

La décision : une erreur manifeste d'appréciation

Dans son arrêt du 24 juin 2026, le Tribunal donne raison à Dassault Aviation sur le fond et annule l'ensemble de la section contestée (c'est-à-dire toute la taxinomie relative à la fabrication d'avions), retenant une erreur manifeste d'appréciation de la Commission à quatre égards.

En premier lieu, le Tribunal juge que la Commission ne pouvait pas considérer qu'il existe réellement des moyens de transport alternatifs aux avions d'affaires. Les avions d'affaires répondent en effet à plusieurs besoins spécifiques que les autres modes de transport ne peuvent assurer, comme les transferts médicaux urgents, la desserte de territoires enclavés ou insulaires, certaines missions humanitaires ou de surveillance aérienne du territoire, ou encore la connectivité économique sur des liaisons non ou mal couvertes par les réseaux commerciaux aériens ou ferroviaires. Les avions d'affaires ne sont donc pas substituables.

En deuxième lieu, le Tribunal relève que le critère de l'empreinte CO₂ par passager-kilomètre invoqué par la Commission est lié à l'exploitation des aéronefs, et non à leur fabrication. Or, c'est bien l'activité de fabrication qui était ici en cause. Le critère était donc mal choisi.

En troisième lieu, le Tribunal constate que la Commission n'a pas pris en compte la capacité des avions d'affaires à fonctionner avec des carburants d'aviation durables, alors même qu'elle a tenu compte de cette capacité pour les autres aéronefs.



En quatrième lieu, le Tribunal relève que, dans des documents ultérieurs à l'adoption du règlement délégué contesté, la Commission avait elle-même indiqué que des travaux supplémentaires étaient nécessaires pour déterminer si, et à quelles conditions, la fabrication des avions d'affaires de dernière génération pouvait contribuer aux objectifs de la taxinomie. Cette déclaration confirmait qu'au moment de l'adoption du règlement délégué litigieux, la Commission n'avait pas examiné l'ensemble des éléments pertinents.

Le Tribunal ne se prononce donc pas sur le caractère intrinsèquement durable ou non de l'aviation d'affaires. Il juge que la Commission ne pouvait exclure la fabrication des avions d'affaires des activités transitoires sur la base de l'analyse menée et annule, en conséquence, l'ensemble de la section 3.21.

La portée : une décision importante pour la mise en œuvre de la taxinomie

Au-delà du seul cas de Dassault Aviation, cet arrêt est structurant à plusieurs titres.

D'abord, le Tribunal reconnaît qu'un opérateur économique peut disposer d'un intérêt à agir à l'encontre d'un règlement délégué adopté dans le cadre de la taxinomie verte européenne lorsque celui-ci affecte défavorablement sa situation juridique. La classification d'une activité au regard de la taxinomie affecte en effet les conditions dans lesquelles les entreprises peuvent accéder aux financements.

Ensuite, il encadre l'exercice du pouvoir d'appréciation dont dispose la Commission lorsqu'elle établit les critères d'examen technique. Avant d'exclure une activité économique, celle-ci doit examiner avec soin et impartialité l'ensemble des éléments pertinents, en tenant compte notamment de la nature et des caractéristiques propres de ladite activité.

Enfin, l'arrêt est susceptible de produire des conséquences concrètes sur les obligations de reporting des entreprises concernées. Une fois l'annulation de la section 3.21 devenue effective (dépendant de l'introduction d'un pourvoi éventuel), l'activité de fabrication d'avions d'affaires ne sera plus présentée comme une activité éligible, mais nécessairement non alignée sur la taxinomie. Les entreprises concernées devront alors tirer les conséquences de cette modification du cadre juridique dans leurs publications en matière de durabilité.
