

## ASSEMBLEE GENERALE DU 23 MAI 2024

### REPONSES AUX QUESTIONS ECRITES D'UN ACTIONNAIRE

#### Questions de l'IPAC (Initiative pour un Actionariat Citoyen)

Conformément à l'article R. 225-84 du Code de commerce, les actionnaires ont eu la possibilité de poser des questions écrites à la Société, jusqu'au vendredi 17 mai 2024 à minuit.

Dans ce cadre, ces questions écrites, ainsi que les réponses qui y sont apportées, figurent ci-après.

**1) Le programme CFM RISE vise une diminution de la consommation de carburant et des émissions de CO2 de plus de 20 % par rapport aux meilleurs moteurs actuels. La mise en service de ces moteurs pourrait se faire vers le milieu de la prochaine décennie. Combien de temps sera-t-il nécessaire pour remplacer tous nos moteurs en service par ces nouvelles générations de moteurs ?**

Le programme CFM Rise est aujourd'hui au stade de programme de développement technologique. Les technologies développées dans le cadre de ce programme serviront de fondement à la nouvelle génération de moteurs CFM qui pourrait être mise sur le marché vers le milieu de la prochaine décennie. Dans le cadre de sa stratégie de réduction des émissions liées à l'usage de ses produits (scope 3), Safran s'engage depuis plusieurs années à améliorer l'efficacité énergétique des aéronefs, contribuant ainsi à la réduction des émissions du secteur aérien. Sa dernière génération de produits, le moteur LEAP, est 15 % plus efficace que le moteur CFM56, plus ancien. Il contribue à économiser 120 000 tonnes de CO2 par avion, sur la durée de vie des avions court et moyen-courriers de dernière génération.

Les avionneurs doivent confirmer des décisions de mise en service de plateforme avion utilisant ces nouvelles motorisations, qui pourrait intervenir à partir de 2035.

**2) Quel est le volume total de CO2 émis par les avions munis de moteurs Safran entre 2011 et 2023 (12 ans) ?  
A combien estimez-vous le volume de CO2 qui sera émis par les avions munis de moteurs Safran entre 2023 et 2035 (12 ans) ?**

Safran publie dans son document d'enregistrement universel (DEU) les **émissions liées à l'usage de ses produits** depuis 2018, année de référence de nos objectifs de réduction d'émissions.

Conformément au GHG Protocol et aux principes discutés au sein du GIFAS, Safran présente les émissions liées à l'usage de ses produits selon deux sous-catégories pour lesquelles la méthodologie mise en œuvre est similaire :

- **les émissions directement liées à l'usage des produits** : cela correspond, pour Safran, aux émissions liées à l'usage des produits dans le domaine de la propulsion (moteurs ou sous-systèmes des moteurs, et nacelles). L'énergie non-propulsive consommée par les autres équipements fabriqués par Safran apparaît en effet négligeable ;
- **les émissions indirectement liées à l'usage des produits** : il s'agit des émissions allouées aux équipements et intérieurs de cabine ne consommant pas d'énergie, comme les sièges ou les trains d'atterrissage. L'usage de ces équipements est associé à des émissions de l'avion sur lesquels ils sont embarqués, mais ces équipements ne sont pas la source des émissions considérées.

Selon la méthodologie du *GHG Protocol*, les émissions liées à l'usage des produits de Safran, qui sont des biens intermédiaires, correspondent à une allocation d'une partie des émissions des avions (biens finaux) sur lesquels les produits du Groupe sont embarqués. Safran a choisi de retenir un ratio d'allocation physique, égal à la masse de ses produits sur la masse de l'avion. Ce ratio permet *in fine* de valoriser les deux leviers technologiques directs de Safran que sont l'efficacité énergétique des moteurs et la réduction de masse de l'ensemble des produits. Safran a pris la masse moyenne des avions comme masse de référence pour le calcul du ratio d'allocation, plutôt que la masse opérationnelle à vide. Cela permet de se rapprocher de la réalité opérationnelle et de mieux aligner les gains futurs sur les émissions liées au scope 3 de Safran et les émissions liées au scope 1 des compagnies aériennes, qui pourraient être apportées par l'allègement des équipements.

L'évaluation des émissions liées à l'usage des produits de Safran suppose donc d'élaborer un scénario d'utilisation des avions sur lesquels ces produits sont embarqués, permettant d'évaluer les émissions correspondantes des avions. Safran a retenu une **durée de vie des avions commerciaux de 22 ans**, reflétant les pratiques déclarées par ses deux principaux clients, Airbus et Boeing. Safran s'est appuyé autant que possible sur des données externes (taux de remplissage moyen en 2019 fourni par l'Association du transport aérien international - IATA, données de vol de la flotte disponible en source ouverte). En fonction de la diversité des produits, des familles de moteurs ont été définies pour simplifier le calcul, correspondant aux types les plus vendus par Safran et donc les plus représentatifs.

La méthodologie adoptée montre que ces émissions évoluent principalement en fonction des facteurs suivants :

- **la croissance des livraisons d'avions** : son impact se reflète uniquement sur les émissions absolues et n'affecte pas l'intensité des émissions par siège-kilomètre ;
- **l'évolution de la part de marché de Safran** : une hausse des parts de marché dans la fourniture d'équipements sur des programmes existants entraînerait mécaniquement une augmentation des émissions de Safran, mais n'aurait pas d'incidence sur les émissions totales du marché ;
- **l'évolution technologique des produits vendus** : les progrès peuvent se situer à la fois au niveau des plateformes équipées (avions de dernière génération entrant en service, fin de production d'avions plus anciens) et au niveau des produits (par exemple, allègement de sièges entre deux générations pour l'équipement d'un même avion) ;
- **le développement des carburants durables**, qui devrait être pris en compte dans les prochaines années avec l'incorporation croissante de ces carburants dans l'évaluation des émissions. Pour sa déclaration d'émissions, Safran a pris pour hypothèse centrale la trajectoire croissante d'incorporation de carburants durables décrite par le scénario Sustainable Development de 2020 de l'Agence internationale de l'énergie.

En complément de ses émissions absolues du scope 3 liées à l'usage des produits, Safran déclare également ses émissions sous la forme d'une intensité par sièges-kilomètre : cette intensité est égale aux émissions absolues, divisées par le volume de trafic (exprimée en capacité de sièges) générée, sur leur durée de vie, par tous les avions livrés dans l'année considérée, sur lesquels sont embarqués des équipements du Groupe. Safran a fait évoluer cet indicateur d'intensité en 2022, pour l'exprimer en émissions par siège-kilomètre plutôt que par passager-kilomètre, à la suite des échanges avec SBTi et afin de mieux refléter son rôle de motoriste-équipementier, et non d'opérateur aérien. Safran n'a en effet pas d'influence sur le taux de remplissage des avions (nombre de passagers rapporté au nombre de sièges), qui résulte des choix d'opération des compagnies aériennes.

Ainsi calculées, les émissions liées à l'usage des produits de Safran pendant leur durée de vie (pour rappel, la durée de vie des avions commerciaux est estimée à 22 ans) sont indiquées dans le DEU 2023 comme suit :

Émissions de GES liées au scope 3 – usage des produits	2018	2021 <sup>(2)</sup>	2022	2023 <sup>(1)</sup>
Émissions directement liées à la phase d'utilisation des produits (tCO <sub>2</sub> e) – moteurs	31 400 000	14 700 000	16 300 000	19 500 000
Émissions indirectement liées à la phase d'utilisation des produits (tCO <sub>2</sub> e) – autres équipements vendus	82 300 000	37 600 000	39 800 000	42 300 000
<b>ÉMISSIONS TOTALES LIÉES À LA PHASE D'UTILISATION DES PRODUITS</b>	<b>113 800 000</b>	<b>52 300 000</b>	<b>56 100 000</b>	<b>61 800 000</b>
Émissions totales liées à la phase d'utilisation des produits, rapportées au trafic passagers des avions équipés par les produits de Safran (gCO <sub>2</sub> /siège-kilomètre)	5,9	5,1	4,5	4,3

(1) En 2023, les activités non propulsives de catering et cargo de Safran Cabin ont été vendues. Elles génèrent des émissions indirectes, qui représentaient en moyenne 4,86 % des émissions du scope 3 sur l'usage des produits sur la période 2018-2022.

(2) La réduction significative des émissions en 2021 est largement due à l'impact de la crise sanitaire liée à la pandémie de Covid-19 sur le niveau d'activité de Safran.

Dans le cadre de sa stratégie de réduction des émissions liées à l'usage de ses produits (scope 3), Safran s'engage depuis plusieurs années à améliorer l'efficacité énergétique des aéronefs, contribuant ainsi à la réduction des émissions du secteur aérien. Safran s'est ainsi fixé l'objectif de réduire ses émissions de gaz à effet de serre, rapportées aux sièges-kilomètres, de 42,5 % en 2035 par rapport à 2018, soit une réduction annuelle moyenne de 2,5 %. Cet objectif a été validé par la SBTi et s'inscrit dans un scénario de réchauffement inférieur à 2 °C (réduction annuelle linéaire de 2,5% minimum).