

Le Tribunal de l'Union européenne a annulé, mardi 24 juin 2026, l'exclusion de la fabrication d'avions d'affaires de la taxinomie verte européenne. La Commission européenne avait pris cette mesure en 2023, en intégrant l'aviation au dispositif tout en écartant le segment des *business jets*. Dassault Aviation, l'un des premiers constructeurs mondiaux du secteur avec sa gamme Falcon, avait contesté cette exclusion en justice.

Dans son arrêt, le Tribunal estime que la décision de la Commission ne tenait « *manifestement pas compte* » des caractéristiques propres à l'aviation d'affaires ni de son rôle pour certaines missions. Les juges reconnaissent notamment les atouts de flexibilité, de rapidité et de connectivité de ces appareils. Ils relèvent également que la possibilité de recourir aux carburants d'aviation durables, les SAF (*Sustainable Aviation Fuels*), n'avait pas été suffisamment prise en compte par la Commission.

Le constructeur français Dassault Aviation a salué la décision dans un communiqué.

La taxinomie verte est un système de classification des activités économiques, instauré par le règlement européen 2020/852 du 18 juin 2020 dans le cadre du Pacte vert. Son but : définir, selon des critères harmonisés, quelles activités peuvent être qualifiées de durables, afin d'orienter les investissements et de limiter le *greenwashing*.

L'enjeu est avant tout financier. Figurer dans la taxinomie facilite l'accès aux financements estampillés durables, que les investisseurs et les banques scrutent de plus en plus. En être exclu peut, à l'inverse, détourner certains capitaux. Une activité doit, pour être reconnue comme alignée, contribuer substantiellement à au moins un des six objectifs environnementaux de l'Union, sans nuire aux autres et en respectant des garanties sociales minimales.

L'aviation a été intégrée à ce cadre par un règlement délégué du 27 juin 2023, publié au Journal officiel de l'Union le 21 novembre suivant. Les critères ouvraient le label aux nouveaux aéronefs sans émission à l'échappement ou dont les émissions de CO₂ restent inférieures aux plafonds fixés par l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'aviation commerciale était concernée ; la fabrication d'avions d'affaires, elle, en était écartée.

Le recours de Dassault

Dassault Aviation a déposé une requête en annulation devant le Tribunal de l'Union européenne le 14 février 2024. Le groupe jugeait injustifiée la différence de traitement entre l'aviation commerciale et l'aviation d'affaires.

À l'appui de sa démarche, le constructeur faisait valoir que l'aviation d'affaires progresse, selon lui, plus vite que l'aviation commerciale vers la neutralité carbone, qu'elle est utilisée à environ 90 % par des entreprises et des États, et qu'elle ne représenterait que 0,04 % des émissions mondiales de CO₂.

L'intégration de l'aviation dans la taxinomie a aussi été attaquée dans le sens inverse. Dès mai 2023, des eurodéputés écologistes avaient écrit à la Commission pour dénoncer des critères

trop souples, jugeant que l'usage de faibles quantités de carburants durables ne plaçait pas le secteur sur une trajectoire compatible avec une limitation du réchauffement à 1,5 °C.

Plusieurs ONG environnementales, dont *Transport & Environment*, ont poursuivi cette contestation devant la Cour de justice de l'Union européenne, en annonçant leur recours le 28 août 2024. Elles y voyaient une forme de *greenwashing*, estimant qu'un secteur encore largement dépendant des énergies fossiles ne devait pas bénéficier du label durable.

La taxinomie « *aviation* » se trouvait ainsi prise entre deux feux : l'industrie jugeait l'exclusion de l'aviation d'affaires infondée, les défenseurs de l'environnement jugeaient l'inclusion de l'aviation trop généreuse.

Ce que change l'arrêt

Le Tribunal a sanctionné une appréciation défailante de la Commission, qui devra réexaminer la question en motivant son analyse à la lumière des spécificités du secteur et du potentiel des carburants durables. Pour Dassault Aviation et la filière, la décision ouvre la voie à une possible éligibilité de la fabrication d'avions d'affaires, et donc à un accès facilité aux financements durables. Elle relance aussi le débat sur la place de l'aviation dans la finance verte, alors que les recours visant à l'en exclure restaient pendants.

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)