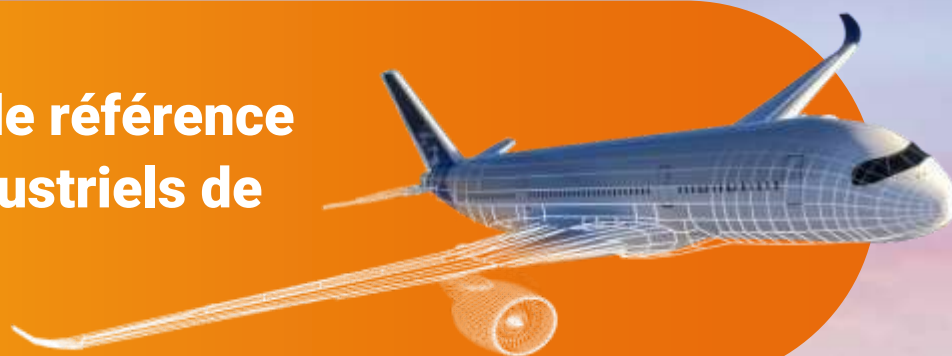


*FIGEAC AERO*

**Le partenaire de référence  
des grands industriels de  
l'aéronautique**



**RAPPORT DE DURABILITÉ 2024/25**

[www.figeac-aero.com](http://www.figeac-aero.com)

*FIGEAC AERO*



# TABLE DES MATIERES

<b>INFORMATIONS GÉNÉRALES .....</b>	<b>6</b>
<i>BP-1 — Base générale pour la préparation des états de durabilité.....</i>	<i>6</i>
<i>BP-2 — Publication d'informations relatives à des circonstances particulières.....</i>	<i>8</i>
<b>GOUVERNANCE.....</b>	<b>11</b>
<i>GOV-1 — Le rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance .....</i>	<i>11</i>
<i>GOV-2 — Informations transmises aux organes d'administration, de direction et de surveillance de l'entreprise et enjeux de durabilité traités par ces organes.....</i>	<i>18</i>
<i>GOV-3 — Intégration des performances en matière de durabilité dans les mécanismes d'incitation .....</i>	<i>20</i>
<i>GOV-4 — Déclaration sur la vigilance raisonnable.....</i>	<i>21</i>
<i>GOV-5 — Gestion des risques et contrôles internes concernant l'information en matière de durabilité .....</i>	<i>21</i>
<b>STRATEGIE.....</b>	<b>23</b>
<i>SBM-1 Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur .....</i>	<i>23</i>
<i>SBM-2 Intérêts et points de vue des parties prenantes .....</i>	<i>30</i>
<i>SBM-3 Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique. ....</i>	<i>32</i>
<b>GESTION DES IMPACTS, RISQUES ET OPPORTUNITÉS .....</b>	<b>38</b>
<i>IRO-1 — Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels.....</i>	<i>38</i>
<i>IRO-2 — Exigences de publication au titre des ESRS couvertes par l'état de durabilité de l'entreprise .....</i>	<i>44</i>
<b>INFORMATION ENVIRONNEMENTALE .....</b>	<b>48</b>
<b>E1 CHANGEMENT CLIMATIQUE .....</b>	<b>48</b>
<i>E1-1 Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique.....</i>	<i>48</i>
<i>E1.IRO-1 évaluation des impacts, risques et opportunités importants liés au changement climatique .....</i>	<i>50</i>
<i>E1-2 Politiques d'atténuation et d'adaptation au changement climatique.....</i>	<i>54</i>
<i>E1-3 Actions en rapport avec les politiques en matière de changement climatique .....</i>	<i>57</i>
<i>E1-4 Cible .....</i>	<i>58</i>
<i>E1-5 Consommation d'énergie et mix énergétique.....</i>	<i>59</i>
<i>E1-6 Émissions brutes de GES de périmètres 1, 2, 3 et émissions totales de GES.....</i>	<i>60</i>
<b>E2 POLLUTION .....</b>	<b>65</b>
<i>E2.IRO-1 / SBM-3 — Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle économique.....</i>	<i>65</i>
<i>E2-1 — Politiques en matière de pollution.....</i>	<i>66</i>
<i>E2-2 — Actions relatives à la pollution .....</i>	<i>69</i>
<i>E2-3 Cibles pollution .....</i>	<i>71</i>
<i>E2-4 Émissions dans l'air.....</i>	<i>72</i>
<i>E2-5 Substances extrêmement préoccupantes .....</i>	<i>72</i>
<b>E5 UTILISATION DES RESSOURCES ET ÉCONOMIE CIRCULAIRE.....</b>	<b>73</b>
<i>SBM-3 — Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle économique .....</i>	<i>73</i>
<i>E5-1 — Politiques concernant les ressources et l'économie circulaire .....</i>	<i>75</i>
<i>E5-2 Actions et ressources relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire.....</i>	<i>77</i>
<i>E5-3 : Cibles relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire .....</i>	<i>78</i>
<i>E5-4 Ressources entrantes .....</i>	<i>78</i>
<i>E5-5 Ressources sortantes .....</i>	<i>79</i>



<b>PUBLICATIONS D'INFORMATION EN VERTU DE L'ARTICLE 8 DU REGLEMENT 2020/852 (REGLEMENT SUR LA TAXONOMIE)</b> .....	<b>80</b>
<b>INFORMATIONS SOCIALES</b> .....	<b>85</b>
<i>S1.SBM-3 — Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle économique</i> .....	85
<i>S1-1 — Politiques concernant le personnel de l'entreprise</i> .....	86
<i>S1-2 — Processus de dialogue avec le personnel de l'entreprise et ses représentants au sujet des impacts</i> .....	88
<i>S1-3 — Processus de réparation des impacts négatifs et canaux permettant au personnel de l'entreprise de faire part de ses préoccupations</i> .....	89
<i>S1-4 — Actions concernant les impacts matériels sur le personnel de l'entreprise, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles concernant le personnel de l'entreprise, et efficacité de ces actions</i> .....	90
<i>S1-5 — Cibles liées à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matériels</i> .....	93
<i>S1-6 — Caractéristiques des salariés de l'entreprise</i> .....	94
<i>S1-7 — Caractéristiques des non-salariés assimilés au personnel de l'entreprise</i> .....	96
<i>S1-8 — Couverture des négociations collectives et dialogue social</i> .....	96
<i>S1-9 — Indicateurs de diversité</i> .....	97
<i>S1-12 — Personnes handicapées</i> .....	98
<i>S1-13 — Indicateurs de formation et de développement des compétences</i> .....	98
<i>S1-14 — Indicateurs de santé et de sécurité</i> .....	99
<i>S1-15 — Indicateurs d'équilibre entre vie professionnelle et vie privée</i> .....	100
<i>S1-16 — Indicateurs de rémunération (écart de rémunération et rémunération totale)</i> .....	101
<i>S1-17 — Cas, plaintes et impacts graves sur les droits de l'homme</i> .....	101
<b>S2 TRAVAILLEURS DE LA CHAÎNE DE VALEUR</b> .....	<b>103</b>
<i>SBM-3 — Impacts, risques et opportunités matériels et interactions avec la stratégie et le modèle économique</i> .....	103
<i>S2-1 — Politiques relatives aux travailleurs de la chaîne de valeur</i> .....	104
<i>S2-2 et S2-3 — Processus de dialogue avec les travailleurs de la chaîne de valeur au sujet des impacts</i> ..	105
<i>S2-4 — Actions concernant les impacts matériels sur les travailleurs de la chaîne de valeur, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles concernant les travailleurs de la chaîne de valeur, et efficacité de ces actions</i> .....	105
<b>S4 CONSOMMATEURS ET UTILISATEURS FINAUX</b> .....	<b>107</b>
<i>SBM-3 — Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle économique</i> .....	107
<i>S4-1 — Politiques relatives aux consommateurs et aux utilisateurs finaux</i> .....	107
<i>S4-2 — Processus de dialogue avec les consommateurs et utilisateurs finaux au sujet des impacts</i> .....	108
<i>S4-3 — Processus visant à remédier aux impacts négatifs</i> .....	108
<i>S4-4 — Actions concernant les impacts matériels sur les consommateurs et utilisateurs finaux et efficacité de ces actions</i> .....	108
<i>S4-5 — Cibles liées à la réduction des impacts négatifs</i> .....	109
<b>INFORMATION GOUVERNANCE</b> .....	<b>111</b>
<b>G1 CONDUITE DES AFFAIRES</b> .....	<b>111</b>
<i>GOV-1 — Le rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance</i> .....	111
<i>IRO-1 — Description des processus d'identification et d'analyse des impacts, risques et opportunités matériels</i> .....	111
<i>G1-1 — Politiques en matière de conduite des affaires et culture d'entreprise</i> .....	112
<i>G1-2 — Gestion des relations avec les fournisseurs</i> .....	112
<i>G1-3 — Prévention et détection de la corruption et des pots-de-vin</i> .....	115



<i>G1-4 — Cas de corruption ou de versement de pots-de-vin .....</i>	<i>117</i>
<i>G1-6 — Pratiques en matière de paiement .....</i>	<i>117</i>
<i>EXCELLENCE INDUSTRIELLE ET SATISFACTION CLIENT (thématique spécifique à l'entreprise) .....</i>	<i>119</i>
<i>RATIONALISATION ET SECURISATION DES SYSTEMES D'INFORMATION (thématique spécifique à l'entreprise).....</i>	<i>122</i>
<b>RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR L'ETAT DE DURABILITE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2025 .....</b>	<b>127</b>



# INFORMATIONS GÉNÉRALES

## BP-1 – Base générale pour la préparation des états de durabilité

### Note de premier exercice

Le présent état de durabilité a été préparé conformément à la directive CSRD sur une base consolidée sauf mention contraire, adoptée par l'Union Européenne et transposée en France, et aux standards de reporting de durabilité (*European Sustainability Reporting Standards* ou « ESRS »).

Il a été établi dans un contexte de première année de publication.

FIGEAC AÉRO a déployé autant de moyens que possible afin d'appliquer les ESRS le plus fidèlement possible. S'agissant d'une première année d'application des dispositions CSRD, un certain nombre d'incertitudes subsistent, notamment en matière d'interprétations de certains standards et d'accessibilité de certaines données qualitatives et quantitatives, dans le temps imparti pour l'établissement du présent rapport.

Dans ce contexte, le rapport de durabilité du Groupe est caractérisé par des spécificités contextuelles liées à la première année d'application des exigences de la directive CSRD :

- L'absence de pratiques établies notamment pour approfondir l'analyse des impacts, risques et opportunités sur la Chaîne de valeur ou encore la définition des seuils de matérialité (cf. SBM-3 Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique et IRO-1 – Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels) ;
- Le recours (i) à des limitations de périmètre, au cas par cas sur certaines données, telles que précisées en regard des valeurs communiquées dans les sections thématiques de l'état de durabilité, et (ii) à des estimations (cf. BP-2 – Publication d'informations relatives à des circonstances particulières). Ces limitations de périmètre et estimations sont précisées sous les tableaux ou en note de bas de page. Un tableau de synthèse de toutes les DP matériel peut se trouver dans la section IRO-2 (cf. IRO-2 – Exigences de publication au titre des ESRS couvertes par l'état de durabilité de l'entreprise du présent rapport) ;
- Le recours à des estimations et projections peut comporter un facteur d'incertitude, notamment en ce qui concerne le calcul des Use of Sold Products (USP) du Scope 3 aval pour la norme ESRS E1. Compte tenu du contexte de ce premier exercice de reporting, FIGEAC AÉRO n'a pas été en mesure de collecter l'ensemble des éléments permettant de calculer les émissions associées à l'utilisation des produits vendus conformément aux orientations méthodologiques de l'IAEG et aux principes discutés au sein du GIFAS (Groupement des Industriels Français de l'Aéronautique et du Spatial). Le Groupe a ainsi mis en place une méthodologie propre qu'il juge être sa meilleure estimation. (cf. E1-6 Émissions brutes de GES de périmètres 1, 2, 3 et émissions totales de GES) ;
- Dans ce cas, le Groupe s'est efforcé de collecter les meilleures données clients disponibles ;
- Certaines informations requises par les normes ESRS n'ont pas pu être publiées en raison de la non-disponibilité des informations à la clôture au 31 mars 2025. La synthèse de ces éléments manquants se trouve ci-dessous :



DP	Motif de l'omission	Plan d'amélioration
E1-3_06 E1-3_07 E1-3_08	Les montants ne sont pas assez significatifs pour avoir été clairement définis dans le processus budgétaire.	Mise en place d'un élément CSRD dans le processus budgétaire courant 2025 / 2026
E2-4_02 E2-4_03 E2-4_04	Difficulté d'harmonisation de la pratique de collecte des polluants au sein du groupe	Un protocole de collecte sera mis en place par la filiale ayant le plus de maturité sur le sujet courant 2025 / 2026
E2-5_10 E2-5_11	Manque de granularité dans le process de suivi.	Accroissement du périmètre de reporting des substances extrêmement préoccupantes afin d'inclure l'ensemble des SVHC courant 2025 / 2026
E5-5_02	Absence de données provenant des clients principaux du groupe.	Sollicitation du GIFAS prévu courant 2025 / 2026 afin d'obtenir des données sectorielles.
E5-5_04 E5-5_08 E5-5_09 E5-5_10 E5-5_11	Rupture de traçabilité à l'issue de la revente de certains déchets produits.	Renforcement des process de suivi après la vente des déchets. Le process sera mis à niveau courant 2025/2026 pour le périmètre France et courant 2026/2027 pour le Maghreb
S1-14_07	Difficulté de fiabiliser la donnée	Le contrôle interne sera renforcé sur ce process courant 2025/2026.
S1-16_02	Impossibilité de calculer l'indicateur dans le temps imparti.	Nous déployons nos meilleurs efforts pour publier cet indicateur l'exercice prochain
G1-3_07	Manque de cohérence entre les populations à former au sein du groupe.	Une centralisation des nomenclatures de poste sera mise en place courant 2025 / 2026 afin d'identifier de façon exhaustive les populations à former.
G1-6_01 G1-6_03 G1-6_04	Difficulté à réconcilier les données inscrites dans le système avec les données issues des factures fournisseurs et manque d'harmonisation des données remontées au niveau des filiales.	Une mise en qualité de la base fournisseur sera effectuée à horizon mars 2027 concernant le paramétrage des délais de paiement et le contrôle interne sera renforcé sur ce process dès l'exercice 2025/2026.
OTD / OQD	Comme expliqué dans la partie S4 – 5 : Les objectifs liés à l'OQD sont communiqués et convenus avec les clients mais ne font pas l'objet d'une communication explicite car les évolutions de l'indicateur nécessitent d'être comprises dans le contexte propre à chacune des productions du Groupe.	Les réflexions ont été engagés sur l'exercice 2025/2026 pour communiquer une mesure pertinente de performance via des indicateurs alternatifs ou des informations qualitatives dès l'exercice 2026/2027.

S'agissant de la taxonomie environnementale européenne, l'évolution des interprétations des critères liés au principe « ne pas causer de préjudice important » ou en anglais, « *do no significantly harm* » (DNSH) en matière de pollution pourrait amener le Groupe à ajuster ses critères d'alignement à l'avenir.

Enfin, le Groupe pourrait revoir ses pratiques de reporting et de communication de durabilité en fonction de nouvelles dispositions réglementaires et normatives. Des réflexions sont en cours sur certaines thématiques pour augmenter la disponibilité des informations demandées. FIGEAC AÉRO s'engage en la matière dans une démarche d'amélioration continue, en tenant compte notamment des bonnes pratiques sectorielles.

Il convient de noter que les métriques utilisées dans le rapport n'ont pas fait l'objet d'une validation indépendante par un tiers autre que les vérificateurs du présent état de durabilité



## Périmètre de reporting

Le périmètre de reporting du présent état de durabilité est aligné avec celui adopté lors de la réalisation des états financiers consolidés du Groupe FIGEAC AÉRO. Il porte sur la même période de reporting, du 1<sup>er</sup> avril 2024 au 31 mars 2025. Il couvre l'ensemble des filiales et entités du Groupe avec toutefois les précisions suivantes :

- Compte tenu de l'absence de contrôle opérationnel exercé par le Groupe sur les co-entreprises dans lesquelles il est impliqué en Arabie Saoudite et en Chine (respectivement Sami Figeac Aero Manufacturing LLC (SFAM) et Nanshan Figeac Aero Industry NFAI)), celles-ci ne sont pas intégrées dans le périmètre de reporting du présent état de durabilité ;
- Les indicateurs de durabilité n'ont pas été consolidés pour TOFER Europe Solutions (TES) en Roumanie et FIGEAC AÉRO North America, hormis pour la partie sociale ;
- Les holding et SCI n'ayant pas d'activité sont intégrés via les sociétés qui les hébergent ;
- Les contrats de travail d'un des établissements stables du groupe – en l'occurrence le site de Chihuahua au Mexique – étant portés par un Shelter, les salariés n'ont pas été intégrés dans l'effectif de l'entreprise.

Par ailleurs, le périmètre de certains indicateurs peut diverger du périmètre général présenté ici. Des précisions sont apportées pour chaque indicateur dans les paragraphes concernés (exclusions, mode de calcul, facteur de conversion spécifique utilisé). Pour certains indicateurs plus complexes, le rapport peut faire référence à un protocole de collecte précisant les méthodologies utilisées.

L'ensemble des déclarations et données communiquées au sein du présent rapport font l'objet d'un processus de certification par des auditeurs spécialisés. Par ailleurs, ce processus de certification est également suivi par le Comité d'Audit.

Au travers des Impacts, Risques et Opportunités (IRO) matériels identifiés à l'issue de l'analyse de double matérialité, le présent état de durabilité couvre la chaîne de valeur en amont et en aval de l'entreprise. (cf. Matrice de double matérialité du Groupe FIGEAC AÉRO)

## BP-2 – Publication d'informations relatives à des circonstances particulières

### Horizons temporels

Conformément à la norme ESRS 1, FIGEAC AÉRO a évalué l'horizon temporel d'occurrence de chaque Impact, Risque et Opportunité (IRO) dès lors que l'IRO en question était jugé matériel, tant sur le plan de la matérialité d'impact que de la matérialité financière.

Les seuils ont été fixés conformément aux lignes directrices de mise en œuvre publiées par l'EFRAG :

- Court terme (CT) : un an ou la période adoptée par le Groupe comme période de référence dans ses états financiers ;
- Moyen terme (MT) : plus d'un an jusqu'à cinq ans ;
- Long terme (LT) : plus de cinq ans.



FIGEAC AÉRO utilise les mêmes définitions dans l'ensemble du rapport, notamment pour les chiffres attendus et pour les objectifs relatifs à différents horizons temporels.

## Estimations et sources d'incertitudes

Le présent rapport de durabilité comporte un certain nombre d'estimations et de sources d'incertitudes :

- En l'absence d'un contrôle opérationnel direct, le présent rapport ne fournit pas d'indicateurs sur la chaîne de valeur ;
- Certains indicateurs quantitatifs, comme notamment les facteurs d'émissions carbone et les mix énergétiques des pays, obtenus à partir de bases de données publiques, entraînent des incertitudes de mesure dues aux décalages temporels entre les données disponibles et l'année de reporting.

Notons ici les deux postes les plus contributifs sur le Bilan Carbone du groupe qui font l'objet d'estimation :

Le facteur d'émission des UPV (utilisation des produits vendus) pour lequel le calcul est détaillé sous le tableau des émissions publiées (cf. E1-6 Émissions brutes de GES de périmètres 1, 2, 3 et émissions totales de GES)

Les facteurs d'émissions utilisés pour les métaux qui sont des facteurs génériques (non ajustés au mix énergétique des pays ou à des taux de réemplois de matière recyclée) car les fournisseurs de la supply chain amont manque de données calculées (cf E1-6 Émissions brutes de GES de périmètres 1, 2, 3 et émissions totales de GES)

De plus amples détails concernant l'utilisation d'estimations et les sources d'incertitudes sont fournis avec chaque indicateur dans les sections correspondantes du présent rapport.

Par ailleurs, le présent rapport de durabilité fait partie intégrante du rapport annuel du Groupe, qui incluait dans ses précédentes éditions une Déclaration de Performance Extra-Financière (DPEF). Au-delà du plus grand nombre d'informations publiées, certains indicateurs et leur calcul se conforment à des normes ESRS et peuvent à ce titre, présenter des différences avec les publications antérieures. Par conséquent, le présent rapport de durabilité n'est pas parfaitement comparable à la DPEF publiée précédemment.

## Politiques

L'ensemble des politiques du Groupe ne sont pas formalisées à la date de publication du présent rapport. Les politiques non encore formalisées le seront à l'occasion de la publication du rapport de durabilité au titre de l'exercice 2025/26.

La formalisation des politiques du Groupe peut être synthétisée comme suit :



Chapitres	Politiques existantes 2024/25	Politiques à créer 2025/26	Politiques à réviser / déployer 2025/26
ESRS E1	Politique HSE FIGEAC AÉRO SA	Politique environnementale Groupe	
ESRS E2	Politique HSE FIGEAC AÉRO SA	Politique environnementale Groupe	
ESRS E5	Politique HSE FIGEAC AÉRO SA	Politique environnementale Groupe	
ESRS S1	Politique HSE FIGEAC AÉRO SA	Politique sociale Groupe	Charte des valeurs CARE
ESRS S2	Politique achats	Politique Achats responsables	
ESRS S4	Politique qualité		
ESRS G1	Règlements intérieurs		Charte des valeurs CARE
	Code de conduite		
	Politique achats		Procédure de lanceurs d'alertes

Pages	DP	Renvoi
12	GOV-1 – Le rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance	(Cf. chapitre 2.3 du RFA du Groupe)
13	GOV-1 – Le rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance	(Cf. Rapport sur le gouvernement d'entreprise du RFA du Groupe)
23	SBM-1 Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur	(Cf. chapitre 1 du RFA du Groupe)
24	SBM-1 Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur	(Cf. chapitre 1 du RFA du Groupe)
25	SBM-1 Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur	(Cf. chapitre 1 du RFA du Groupe)
28	SBM-1 Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur	(Cf. chapitre 4 du RFA du Groupe)
29	SBM-1 Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur	(Cf. chapitre 2.5 du RFA du Groupe)
30	SBM-1 Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur	(Cf. chapitres 1 et 2 du RFA du Groupe)
54	E1-2 Politiques d'atténuation et d'adaptation au changement climatique	(Cf. Note 18 de l'annexe aux comptes consolidés du RFA du Groupe)
59	E1-5 Consommation d'énergie et mix énergétique	(Cf. Note 22 de l'annexe aux comptes consolidés du RFA du Groupe)
59	E1-5 Consommation d'énergie et mix énergétique	(Cf. Note 22 de l'annexe aux comptes consolidés du RFA du Groupe)
60	E1-6 Émissions brutes de GES de périmètres 1, 2, 3 et émissions totales de GES	(Cf. Note 22 de l'annexe aux comptes consolidés du RFA du Groupe)
80	Publications d'information en vertu de l'article 8 du règlement 2020/852 (Règlement sur la Taxonomie)	(Cf. Note 22 de l'annexe aux comptes consolidés du RFA du Groupe)
81	Publications d'information en vertu de l'article 8 du règlement 2020/852 (Règlement sur la Taxonomie)	(Cf. Note 4 et Note 5 de l'annexe aux comptes consolidés du RFA du Groupe)
94	S1-6 – Caractéristiques des salariés de l'entreprise	(Cf. Note 30 de l'annexe aux comptes consolidés du RFA du Groupe)
101	S1-16 – Indicateurs de rémunération (écart de rémunération et rémunération totale)	(Cf. chapitre 2.3 du RFA du Groupe)



## GOUVERNANCE

### GOV-1 – Le rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance

#### Organes d'administration, de direction et de surveillance

##### *Conseil d'Administration*

La Société est administrée par un Conseil d'Administration, instance collégiale mandatée par l'ensemble des actionnaires pour agir en toute circonstance dans l'intérêt social de l'entreprise.

Outre les pouvoirs qui lui sont expressément reconnus par la loi, le rôle du Conseil d'Administration est notamment de valider la stratégie de l'entreprise, contrôler sa gestion, examiner les conséquences d'évolutions législatives ou réglementaires, veiller à la qualité de l'information fournie aux actionnaires et aux parties prenantes de la Société, et plus généralement veiller que la Direction Générale agisse pour la création de valeur à long terme pour les parties prenantes de la Société.

Composé statutairement de 3 membres au minimum et 18 membres au maximum, il est dirigé par le Président du Conseil d'Administration, M. Jean-Claude Maillard.

La durée statutaire du mandat des administrateurs est de 6 ans, renouvelable par l'Assemblée Générale Ordinaire des actionnaires.

Enfin, le Conseil d'Administration est assisté dans ses différentes missions de supervision par 3 différents comités spécialisés :

- Comité d'Audit ;
- Comité des Nominations et des Rémunérations ;
- Comité Stratégique.

La composition, le fonctionnement et les attributions de ces Comités sont fixés et supervisés par le Conseil d'Administration, qui désigne leurs membres parmi les administrateurs. Ils ont pour rôle d'assister le Conseil d'Administration dans certaines tâches spécialisées et faire des recommandations.

##### *Comité d'Audit*

Créé par le Conseil d'Administration en juillet 2016, le Comité d'Audit comporte 3 membres, nommés au regard de leur compétence financière et/ou comptable. Ces compétences s'apprécient en particulier en fonction de l'expérience professionnelle (fonctions au sein d'une direction générale ou financière, fonctions au sein d'un établissement bancaire) et de la connaissance intime du secteur d'activité de la Société. Il ne comporte aucun dirigeant mandataire social et est présidé par un administrateur indépendant.

Le Comité d'Audit a notamment pour missions de suivre l'élaboration de l'information financière et en garantir l'intégrité, de contrôler la qualité et la pertinence des normes comptables adoptées par la Société, de contrôler les budgets, comptes prévisionnels, arrêtés semestriels et annuels, et d'assurer la bonne organisation de la mission des Commissaires aux Comptes.



### *Comité des Nominations et des Rémunérations*

Créé par le Conseil d'Administration en mai 2022, le Comité des Nominations et des Rémunérations comporte 3 membres. Il est présidé par un administrateur indépendant et ne comporte aucun dirigeant mandataire social.

Le Comité des Nominations et des Rémunérations a pour missions de faire des propositions au Conseil d'Administration concernant notamment la cooptation de nouveaux administrateurs, le renouvellement et la succession des mandataires sociaux, ou les rémunérations des cadres dirigeants mandataires sociaux du Groupe y compris les avantages en matière de retraite, les régimes supplémentaires et les avantages de toute nature.

### *Comité Stratégique*

Créé par le Conseil d'Administration en mai 2022, le Comité Stratégique comporte 3 membres et est présidé par un administrateur indépendant.

Il a notamment pour mission de proposer au Conseil d'Administration des axes de développement de la Société.

Une description plus complète du fonctionnement et des missions du Conseil d'Administration et de ses comités spécialisés, et des conditions d'exercice du mandat d'administrateur est disponible dans la section Rapport sur le gouvernement d'entreprise du Rapport de Gestion (cf. chapitre 2.3 du RFA du Groupe).

### *Direction Générale*

La Direction Générale de la Société est assumée par le Président du Conseil d'Administration. Il est assisté dans ce rôle par un Directeur Général Adjoint, en charge de la gestion opérationnelle, et un Directeur Administratif et Financier, en charge de la gestion financière.

La Direction Générale a principalement pour rôle d'assurer au jour le jour la gestion opérationnelle et financière de la Société, en accord avec la stratégie validée par le Conseil d'Administration, auquel elle reporte ainsi qu'à ses comités spécialisés, à l'occasion de réunions régulières, a minima trimestriels. Dans ce cadre, elle a en charge la prise de décision concernant les activités, les finances et l'allocation des ressources du Groupe, en alignement avec ses objectifs de long-terme.

Elle est enfin assistée dans ses missions par un Comité Exécutif, dont les expertises respectives leur permettent d'assurer la supervision de l'ensemble des fonctions de la Société, pour le compte de la Direction Générale.

## **Composition des organes d'administration, de direction et de surveillance**

### *Conseil d'Administration et comités spécialisés*

Conformément aux résolutions adoptées par l'Assemblée Générale de la Société le 27 septembre 2024, le Conseil d'Administration est composé au 31 mars 2025 de 10 membres, dont 5 cinq représentants de la famille Maillard, 3 représentants ou personnes physiques proposées par Tikehau Capital, et 2 administrateurs indépendants. Il est présidé par Jean-Claude Maillard, Directeur Général de la Société.



Nom	Genre	Fonctions au sein du Conseil	Rôle au de la société / non-exécutif	Principales fonctions hors de la société	Expertises
Jean-Claude MAILLARD	M	Président	Exécutif Directeur Général	cf. chapitre 2.3 du RFA du Groupe	Direction de société, secteur aéronautique
Rémi MAILLARD	M	Administrateur	Non-exécutif	Négociateur immobilier	
Simon MAILLARD	M	Administrateur	Non-exécutif	Salarié	
Rahima BELEMCILI	F	Administratrice	Non-exécutif	Travailleur Non-Salarié	
Eliane ROUCHON	F	Administratrice Membre du Comité d'Audit Membre du Comité des Nominations et Rémunérations	Non-exécutif	Retraité Radio France	
Marie-Line MALATERRE	F	Administratrice indépendante Présidente du Comité d'Audit	Non-exécutif	Directrice Financière Groupe Fauché jusqu'au 30/06/2024	Gestion financière, audit
Albert VARENNE	M	Administrateur indépendant Président du Comité des Nominations et Rémunérations	Non-exécutif	Retraité cadre de haut niveau grande société aéronautique	Achats, développement international, secteur aéronautique
Fabien ROUALDES	M	Administrateur Membre du Comité d'Audit	Non-exécutif (représentant Tikehau Capital)	Directeur de Participation Tikehau Capital	M&A, direction de société, opérations, traitement de surface, secteur aéronautique
Adrien DASSAULT	M	Administrateur	Non-exécutif (proposé par Tikehau Capital)	Directeur de Participation Tikehau Capital	Private equity, direction de société, financement, secteur aéronautique
Anne TAUBY	F	Administratrice Membre du Comité des Nominations et Rémunérations En charge de la RSE	Non-exécutif (proposée par Tikehau Capital)	Consultant en développement international Juge au Tribunal de Commerce de Paris	Communication, développement international, secteur aéronautique

À la date de ce rapport, le Conseil d'Administration de la Société compte 2 administrateurs indépendants, sur un total de 10 membres, soit 20%.

À la date de ce rapport, le Conseil d'Administration n'inclut pas de représentants des salariés et autres travailleurs.

#### Direction Générale

Nom	Rôle au sein de la société
Jean-Claude MAILLARD	Président-Directeur Général
Thomas GIRARD	Directeur Général Adjoint

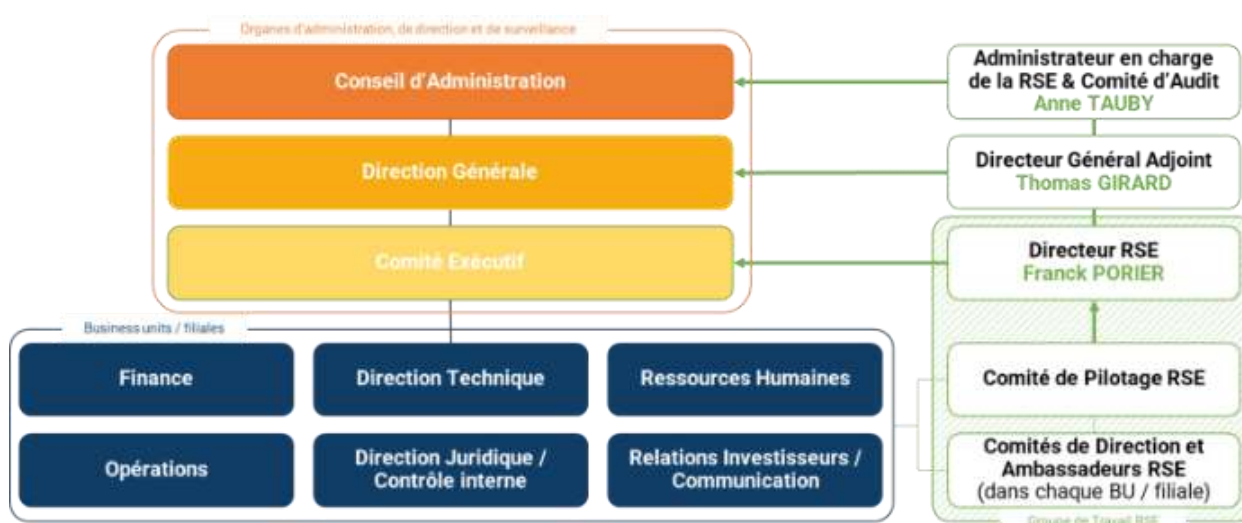


## Diversité du Conseil d'Administration et des autres organes de direction

Le Conseil d'Administration est soucieux de la diversité appliquée en son sein, ainsi qu'au sein des autres organes de direction de la Société. Dans cette perspective, le Conseil d'Administration estime qu'un large éventail de candidats avec une expérience et des perspectives variées ne peut qu'influencer positivement l'orientation des organes de directions du Groupe. Le Conseil d'Administration s'attachera lors des prochaines nominations à promouvoir la reconnaissance de cette diversité.

À la date de ce rapport, sur un total de 10 membres, le Conseil d'Administration compte 4 femmes, et 6 hommes, soit un taux de féminisation du conseil de 66%<sup>1</sup>.

## Gouvernance sur les enjeux de durabilité



### Structure de gouvernance de la durabilité

Au cours de l'exercice clos au 31 mars 2025, le Groupe a finalisé la mise en place d'une structure de gouvernance de la durabilité, permettant une surveillance à tous les niveaux hiérarchiques du Groupe des impacts, risques et opportunités (IRO). Afin d'intégrer pleinement les IRO au sein de sa prise de décision, les strates de la gouvernance RSE reflètent les différents échelons opérationnels, décisionnels et stratégiques du Groupe :

- Un administrateur, en la personne d'Anne Tauby, a été désignée administrateur en charge de la RSE au sein du Conseil d'Administration, en date du 18 juillet 2024, assistée par le Comité d'Audit, présidée par Marie-Line Malaterre, administratrice indépendante ;
- La Direction Générale inclut un référent RSE en la personne de Thomas Girard, Directeur Général Adjoint ;
- Au sein du Comité Exécutif, un directeur de la RSE a été nommé en la personne de Franck Porier (depuis octobre 2023) ;
- Au cours de l'exercice précédent avaient été mis en place :
  - À l'échelle centrale, un Comité de Pilotage RSE ;

<sup>1</sup> Nombre d'administrateurs femmes rapporté au nombre d'administrateurs hommes.



- À l'échelle locale, les Comités de Direction des sites, assistés par un réseau d'Ambassadeurs RSE, dans chacune des *business units* et filiales du Groupe.

La Direction RSE, le Comité de Pilotage RSE, les Comités de Direction des sites et le réseau d'Ambassadeurs RSE constituent ensemble le Groupe de Travail RSE.

Le Comité de Pilotage RSE est composé de 10 membres permanents issus de l'ensemble des fonctions stratégiques, opérationnelles et support. Il est présidé par le Directeur Général Adjoint, et animé par le Directeur RSE. Y sont régulièrement invités en fonction des enjeux un ensemble d'intervenants internes, comme des membres du Comité Exécutif, ou des Ambassadeurs RSE - et externes, comme des conseils externes mandatés sur ces enjeux.

Ont également été mises en place en parallèle quatre commissions thématiques, qui assistent le Comité de Pilotage RSE dans ses missions et travaux :

- Commission Droits de l'Homme et ressources humaines ;
- Commission santé, sécurité et environnement ;
- Commission achats et relations avec la communauté locale ;
- Commission gouvernance et loyauté des pratiques.

Les Ambassadeurs RSE sont des salariés travaillant dans une des entités du Groupe, sous contrat permanent. Ils peuvent être à tous niveaux hiérarchiques, dans toutes fonctions, représentant du personnel ou non. Ils peuvent également être intégrés aux travaux des commissions et invités au Comité de Pilotage RSE.

Enfin, la Direction RSE échange de manière régulière avec la fonction Communication du Groupe afin de déterminer les axes de communication autour des enjeux de durabilité.



## Responsabilités au sein de la structure de gouvernance de la durabilité

Les responsabilités des différents organes d'administration, de direction et de surveillance, et des personnes en charge de la surveillance des IRO peut ainsi être résumée :

Organes d'administration, de direction et de surveillance ou personnes	Principales responsabilités en matière de surveillance des IRO
<b>Conseil d'Administration et Comité d'Audit</b> Anne TAUBY	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Valide la stratégie de durabilité, les plans de transition climatique, les moyens alloués, les objectifs et les politiques adoptées en la matière</li> <li>▪ Supervise la progression des plans d'action, en alignement avec la stratégie, politiques et objectifs adoptés</li> <li>▪ S'assure de la présence et valide les indicateurs de durabilité rentrant dans la structure de rémunération de la Direction Générale</li> <li>▪ Emet des recommandations quant au développement de nouvelles compétences de surveillance des IRO</li> </ul>
<b>Direction Générale</b> Thomas GIRARD	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Valide les décisions opérationnelles et d'investissement en matière de durabilité</li> <li>▪ Supervise la progression des plans d'action, en alignement avec la stratégie, politiques et objectifs adoptés</li> </ul>
<b>Direction RSE</b> Franck PORIER (Au sein du <b>Comité Exécutif</b> )	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anime, coordonne et exécute la stratégie de durabilité, validée par la Direction Générale et la Conseil d'Administration</li> <li>▪ Initie les investissements décidés en matière de durabilité et le plan de transition climatique</li> <li>▪ Suit la progression vers les objectifs de durabilité</li> <li>▪ Centralise et consolide les données de durabilité</li> <li>▪ Reporte au Comité Exécutif, la Direction Générale et le Conseil d'Administration</li> <li>▪ Chargé du suivi de la pertinence des IRO</li> </ul>
<b>Comité de pilotage RSE</b> (dont commissions thématiques)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Analyse les enjeux de durabilité et identifie les impacts, risques et opportunités du Groupe</li> <li>▪ Définit les objectifs de durabilité</li> <li>▪ Suivi du plan de transition climatique et du budget associé</li> <li>▪ Entretient un dialogue régulier avec les parties prenantes, notamment dans le cadre de la révision de l'analyse de double matérialité</li> <li>▪ Participe au reporting de la direction RSE auprès du Comité Exécutif</li> </ul> <p><b>Commission Droits de l'Homme et ressources humaines :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Décline la stratégie et pilote un plan d'action en termes de politique sociale</li> <li>▪ Compile les indicateurs clés en la matière</li> </ul> <p><b>Commission santé, sécurité et environnement :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Décline la stratégie et pilote un plan d'action en termes de politique HSE, réalise les bilans carbone</li> <li>▪ Compile les indicateurs clés en la matière</li> </ul> <p><b>Commission achats et relations avec la communauté locale :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Décline la stratégie en termes de relations avec partenaires extérieurs, entretient un dialogue avec acteurs locaux et fournisseurs</li> <li>▪ Compile les indicateurs clés en la matière</li> </ul> <p><b>Commission gouvernance et loyauté des pratiques :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Décline la stratégie en termes de relations avec les partenaires financiers, supervise la lutte anticorruption et le devoir de vigilance</li> <li>▪ Compile les indicateurs clés en la matière</li> </ul>
<b>Comité de Direction des sites et Réseau d'ambassadeurs RSE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Relaient les plans d'action et la stratégie décidés par le Groupe de Travail RSE à l'échelle locale, au niveau de chaque business unit ou filiale du Groupe</li> <li>▪ Facilitent le dialogue avec les parties prenantes</li> <li>▪ Participent localement à la prise de conscience autour des enjeux de durabilité</li> <li>▪ Remontent trimestriellement les données de durabilité locales à la direction RSE</li> <li>▪ Reportent à la Direction RSE sur les progrès des plans d'action</li> </ul>



CONSEIL D'ADMINISTRATION		Unité	2024/25
Nombre d'administrateurs	No.		10
Nombre d'administrateurs indépendants	No.		2
Pourcentage d'administrateurs indépendants	%		20%
Nombre d'administrateurs non-exécutifs	No.		9
Nombre d'administrateurs exécutifs	No.		1
Pourcentage de femmes	%		40%
Pourcentage d'hommes	%		60%
Taux de féminisation	%		66%
Âge moyen	Année		52
Nombre de nationalités	No.		1 (France)
Ancienneté moyenne	Année		6,6 ans

CONSEIL EXÉCUTIF		Unité	2024/25
Nombre de femmes	No.		1
Nombre d'hommes	No.		17
Pourcentage de femmes	%		6%
Nombre de réunions du Comité exécutif	No.		49

*Expertise et compétences des organes d'administration, de direction et de surveillance en matière de durabilité, en lien avec les IRO*

Les membres du Conseil d'Administration et les membre du Comité Exécutif de FIGEAC AÉRO disposent d'un large éventail de compétences, d'expertise et d'expérience dans le domaine de la durabilité et la conduite des affaires, leur permettant d'analyser les divers IRO propres au périmètre du Groupe en matière environnementale, sociale et de gouvernance.



Le tableau ci-dessous résume les compétences principales dans le domaine de la durabilité et de la conduite des affaires des membres ayant la responsabilité du suivi des enjeux de durabilité au sein des organes d'administration, de direction et de surveillance :

Instance		Compétences
Anne TAUBY	Conseil d'Administration	Conseil aux entreprises Administration d'entreprises Direction marketing et commercial Direction générale Développement international Communication Formation : Droit, Sciences Politiques, Histoire, et Négociation (Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et Harvard University)
Thomas GIRARD	Direction Générale Comité Exécutif	Direction des achats Direction commerciale Direction générale Marketing et communication Formation : Génie Mécanique, Sciences de l'Ingénieur et Productique (Université Toulouse et Bordeaux)
Franck PORIER	Comité Exécutif Direction et Comité de Pilotage RSE	Expert traitements de surfaces et procédés spéciaux Direction <i>business units</i> Direction de filiale Formation : Gestion (IFG), lean management et conduite stratégique RSE

Le Comité de Pilotage RSE inclut également, notamment au sein de ses commissions thématiques, un certain nombre d'autres directeurs (achats, ressources humaines, qualité...) apportant chacun leurs compétences en matière de durabilité, dans leur domaine respectif.

Depuis 2023, l'ensemble des membres du Comité Exécutif sont régulièrement sensibilisés aux enjeux de durabilité et de transition climatique, notamment au travers de comptes-rendus trimestriels, d'ateliers thématiques sur l'adaptation au changement climatique et d'une fresque du climat.

## GOV-2 – Informations transmises aux organes d'administration, de direction et de surveillance de l'entreprise et enjeux de durabilité traités par ces organes

### Modalités de reporting au sein de la gouvernance de durabilité

Les enjeux de durabilité sont intégrés à chaque strate du Groupe, que ce soit localement au sein d'une *business unit* ou d'une filiale, ou centralement au sein de chaque échelon hiérarchique. Au centre de ce dispositif de gouvernance, la Direction RSE porte la responsabilité principale de la gestion des IRO au sein du Groupe, et notamment de la remontée des actions relatives aux IRO matériels auprès des organes d'administration, de direction et de surveillance.

À ce titre, les modalités de reporting au sein de la gouvernance de durabilité sont les suivantes :

- Au sein du Groupe de Travail RSE :
  - La Direction RSE échange au fil de l'eau avec les ambassadeurs RSE et les directions des sites ;
  - La Direction RSE se réunit avec les commissions thématiques et le Comité de Pilotage RSE au minimum de manière trimestrielle ;



- Conformément au manuel de gouvernance du Comité Exécutif, le Groupe de Travail RSE ainsi formé rend compte au Comité Exécutif, incluant la Direction Générale, de l'avancement des plans d'actions en la matière, sur une base à minima trimestrielle ;
- Enfin, la direction RSE présente ses travaux au Conseil d'Administration et notamment à son administrateur en charge de la RSE et son Comité d'Audit, à minima semestriellement.

### IRO matériels traités par les organes d'administration, de direction et de surveillance au cours de la période

IRO matériels traités	Organe d'administration de direction et de surveillance	Actions et décisions prises	Date
Tous les IRO	Comité Exécutif Conseil d'Administration	Validation analyse de double matérialité réalisée par le Comité de Pilotage RSE	Février 2024
Tous les IRO	Conseil d'Administration	Présentation stratégie RSE Présentation axes contributifs au plan PILOT 28	Juillet 2024
Tous les IRO	Comité Exécutif	Point d'avancement Comité de Pilotage RSE Présentation analyse d'écart CSRD	Juin 2024
Adaptation et atténuation du changement climatique, Émissions de GES	Comité Exécutif	Atelier thématique adaptation au changement climatique Lancement d'une étude de vulnérabilité des sites Initiation du plan de résilience pour l'année 2025/26 Point d'avancement Comité de Pilotage RSE Présentation analyse d'écart CSRD	Septembre 2024
Tous les IRO	Comité Exécutif	Point d'avancement Comité de Pilotage RSE Revue structure du rapport de durabilité Revue outils de collecte des indicateurs de durabilité	Décembre 2024
Tous les IRO	Comité Exécutif	Point d'avancement Comité de Pilotage RSE Validation du plan d'atténuation intermédiaire Revue <i>roadmap</i> ISO 14001 Revue finale analyse de double matérialité	Mars 2025
Tous les IRO	Comité Exécutif Conseil d'Administration	Validation rapport de durabilité avant publication	Juillet 2025



## GOV-3 – Intégration des performances en matière de durabilité dans les mécanismes d’incitation

### Intégration des performances en matière de durabilité dans les mécanismes d’incitation

Avec une structure de gouvernance de la durabilité désormais finalisée, le Groupe a commencé au cours de l’exercice 2024/25 à mettre en place des mécanismes d’incitation liés à des enjeux de durabilité :

Organe d’administration, de direction et de surveillance	Mécanisme d’incitation	Principales caractéristiques	Evaluation par rapport à des objectifs ou impacts spécifiques	Pourcentage de la rémunération variable liée aux mécanismes d’incitation
Direction RSE et Comité Exécutif	Oui	Prime variable basée sur : Développement de la capacité de reporting relative au présent rapport	Non	2%
Managers de site	Oui	Prime variable basée sur : Développement de la capacité de reporting relative au présent rapport	Non	2%

Au titre de l’exercice 2024/25, la rémunération variable liée aux mécanismes d’incitation ne prend pas en compte des mécanismes d’incitation lié au climat. En revanche, l’accord d’intéressement de la société FIGEAC AÉRO SA, couvrant l’ensemble des salariés des sites de Figeac et Saint-Nazaire, consacre une part de la prime annuelle à la réalisation d’objectifs collectifs, basés sur deux indicateurs de durabilité (tri des déchets et consommation d’énergie).

Le Groupe prévoit au travers de son Conseil d’Administration, la mise en place et le développement des mécanismes d’incitation liés aux enjeux de durabilité pour l’ensemble des organes d’administration, de direction et de surveillance au cours de l’exercice 2025/26. Ceux-ci ont vocation à être basé sur des objectifs et des impacts spécifiques relatifs à la durabilité.

À la date du présent rapport, il n’existe pas de mécanismes d’incitation individuels basés sur des indicateurs de durabilité.



## GOV-4 – Déclaration sur la vigilance raisonnable

### Déclaration sur la vigilance raisonnable

Éléments essentiels de la vigilance raisonnable	Paragraphes dans le rapport de durabilité
a) Intégrer la vigilance raisonnable dans la gouvernance, la stratégie et le modèle économique	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ GOV-1 Rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance</li> <li>▪ GOV-2 Informations transmises aux organes d'administration, de direction et de surveillance de l'entreprise et enjeux de durabilité traités par ces organes</li> <li>▪ GOV-3 Intégration des performances en matière de durabilité dans les mécanismes d'incitation</li> <li>▪ SBM-1 Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur</li> </ul>
b) Dialoguer avec les parties prenantes affectées à toutes les étapes du processus de vigilance raisonnable	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ IRO-1 Description des processus d'identification</li> <li>▪ SBM-2 Intérêts et points de vue des parties prenantes</li> </ul>
c) Identifier et évaluer les impacts négatifs	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ IRO-1 Description des processus d'identification</li> <li>▪ SBM-3 Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique</li> </ul>
d) Agir pour remédier à ces impacts négatifs	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ E1 Changement climatique</li> <li>▪ E2 Pollution</li> <li>▪ E5 Gestion des ressources et économie circulaire</li> <li>▪ S1 Personnel de l'entreprise</li> <li>▪ S2 Travailleurs de la chaîne de valeur</li> </ul>
e) Suivre l'efficacité de ces efforts et communiquer	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ GOV-1 Rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance</li> </ul>

## GOV-5 – Gestion des risques et contrôles internes concernant l'information en matière de durabilité

### Gestion des risques et contrôles internes concernant l'information en matière de durabilité

#### Système de gestion des risques et de contrôle interne

Le Groupe a largement renforcé au cours de l'exercice 2024/25 ses capacités de reporting en matière de durabilité, tout en finalisant la structure de gouvernance de la durabilité, tel que décrit dans la section GOV-1. Les processus de remontée de l'information en matière de durabilité intègrent ainsi une évaluation des risques ayant pour but de minimiser les risques d'erreurs matérielles. Ces processus sont sensiblement calqués sur les processus existants liés à la consolidation de la donnée financière issue chaque *business units* et filiale du Groupe.

Outre la gestion des risques incorporée à la collecte et la consolidation de la donnée de durabilité, un dispositif de contrôle interne de premier niveau a été mis en œuvre en collaboration étroite avec les responsables des commissions concernées. Ce contrôle a mis en avant de nombreuses opportunités d'amélioration quant à la rapidité et l'uniformité des méthodes de collecte de données. Ce dispositif intégrera progressivement le système de contrôle interne global, appelé à se renforcer lors des prochains exercices. Dans cet objectif, le Groupe s'est doté de nouvelles compétences en renforçant sa fonction centrale de contrôle interne.



### *Méthode d'évaluation et de priorisation des risques*

L'évaluation et la priorisation des risques identifiés est réalisée au sein du Groupe de Travail RSE (regroupant au niveau central la Direction RSE, le Comité de Pilotage RSE et ses commissions, et au niveau local, les managers de site et les ambassadeurs RSE), ou avec le concours de la Direction Générale et du Conseil d'Administration en fonction du degré de matérialité.

### *Risques principaux identifiés et stratégie d'atténuation*

Les risques principaux identifiés sont essentiellement liés à :

- Des erreurs, que ce soit en termes d'exhaustivité, d'exactitude et de cohérence, dont l'impact serait matériel dans l'évaluation du reporting de durabilité du Groupe par toute partie prenante ;
- La qualité et adéquation de la donnée de durabilité issue de tiers externes au Groupe, principalement au sein des fournisseurs du Groupe, et sur laquelle le Groupe n'a qu'un degré de contrôle limité.

Outre l'atténuation des risques née des systèmes de gestion des risques et de contrôle interne mis en place, le Groupe engage un dialogue régulier avec ses fournisseurs, basé notamment sur la procédure Achats en vigueur.

### *Intégration et communication des résultats de l'évaluation des risques*

L'exercice 2024/25 a vu le renforcement des systèmes de gestion des risques et de contrôle interne de l'information en matière de durabilité. Outre ce renforcement, le Groupe vise une amélioration régulière du contrôle qu'il exerce sur les données de durabilité, notamment grâce au gain d'expérience du Groupe de Travail RSE, et du reporting de durabilité réalisée par la Direction RSE auprès du Conseil d'Administration.



# STRATEGIE

## SBM-1 Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur

### Stratégie

Le Groupe FIGEAC AÉRO est un leader de l'industrialisation de pièces et de sous-ensembles de petite, moyenne et grande dimension, principalement pour le secteur aéronautique. Son cœur de métier est le travail des métaux utilisés dans l'industrie aéronautique – les alliages légers comme l'aluminium ou les métaux durs comme le titane, l'acier et l'inconel.

'Pure player' du secteur aéronautique, le chiffre d'affaires de FIGEAC AÉRO est réalisé au travers de deux divisions distinctes :

- **Aérostructures et Aéromoteurs**, qui représente plus de 90% du chiffre d'affaires. Cette division regroupe les pièces de structure (cockpit, train d'atterrissage, fuselage, ailes, empennages, mâts réacteurs et nacelles) et les pièces de précision à destination des moteurs, produites pour les principaux programmes aéronautiques actuels (avions commerciaux, jets d'affaires et régionaux, hélicoptères) principalement civils, mais également dans une moindre mesure, militaires ;
- **Activités de Diversification - Défense et Énergie**, qui représentent moins de 10% du chiffre d'affaires du Groupe. Portée principalement par les filiales Mécabrive Industries, MTI et TOFER, cette division regroupe les activités d'étude, de chaudronnerie et d'usinage de précision de pièces et sous-ensembles complexes, principalement à destination des secteurs de l'énergie (hydroélectricité, exploration & production pétrolière, nucléaire) et de la défense.

La mission du Groupe est d'accompagner de manière durable l'aéronautique d'aujourd'hui et de demain, et a adopté pour cela une stratégie basée sur trois piliers majeurs :

1. **Être un partenaire incontournable des industriels de l'aéronautique**, avec une offre de *one-stop shop* de la pièce métallique aéronautique, à l'échelle mondiale, et une présence sur les principaux programmes actuels ;
2. **Offrir l'excellence industrielle**, basée sur la combinaison unique de savoir-faire, de technologie et d'innovation ;
3. **S'engager pour une industrie responsable** et une aviation décarbonée.

Une description plus complète des activités et du positionnement stratégique du Groupe FIGEAC AÉRO est disponible dans le chapitre Introduction : Présentation du Groupe FIGEAC AÉRO (cf. chapitre 1 du RFA du Groupe).

### *Être un partenaire incontournable des industriels de l'aéronautique*

Le Groupe propose à ses clients une offre de *one-stop shop* de la pièce métallique aéronautique, couvrant l'intégralité de la chaîne de valeur :

- Approvisionnement en matières premières ;
- Industrialisation (méthodes) ;
- Travail du métal au travers d'activités d'usinage, de tôlerie et de chaudronnerie ;



- Contrôle non-destructif ;
- Traitement de surface ;
- Assemblage ;
- Support et logistique.

Il dispose également de la technologie et du savoir-faire pour proposer des solutions industrielles pour tous types de métaux utilisés dans l'aéronautique (principalement aluminium, titane, acier, inconel), tous types de pièces (pièces élémentaires, profilés, pièces de tour, assemblages complexes, etc...), de toutes dimensions (allant jusqu'à des pièces de 15 mètres de longueur), et à destination de toutes les parties de l'appareil.

Le Groupe dispose aujourd'hui d'une présence commerciale et industrielle mondiale au travers de 14 sites de production répartis dans 8 pays sur tous les continents (France, Roumanie, Tunisie, Maroc, États-Unis, Mexique, et 2 co-entreprises en Arabie Saoudite et en Chine). Cette localisation de nos sites, au cœur des hubs aéronautiques mondiaux, nous permet :

- D'être au plus proche de nos clients – une proximité favorisée par ces derniers tant pour des raisons opérationnelles que de durabilité ;
- De combiner une couverture globale et présence locale forte, pour pouvoir capter les opportunités de croissance sur l'ensemble des marchés aéronautiques, où qu'elles soient.

FIGEAC AÉRO dispose enfin d'une main d'œuvre spécialisée, répartie sur ses différents sites à travers le monde :

Zone géographique	France	Maghreb	Amérique du Nord <sup>2</sup>	Total
Effectif	1 564	1 684	114	3 362

Au cœur de l'écosystème aéronautique, FIGEAC AÉRO travaille pour l'ensemble des grands donneurs d'ordre du secteur, qui peuvent être catégorisés en trois grandes parties : les constructeurs, aussi appelés 'OEM' (Airbus, Boeing, Embraer, Bombardier, Gulfstream, Dassault Aviation...), les systémiers / motoristes (Safran, Collins Aerospace, General Electric, Rolls-Royce, Latécoère ...), et les sous-ensembliers (Airbus Atlantic, Spirit Aerosystems, GKN Aerospace ...) avec qui le Groupe agit en tant que fournisseur de rang 1 et de rang 2.

Depuis sa création en 1989, FIGEAC AÉRO a su développer des positions stratégiques sur l'ensemble des principaux programmes aéronautiques actuels :

- Avions commerciaux, notamment sur les Airbus A320 et A350 ;
- Moteurs, notamment sur le programme LEAP qui équipe la très grande majorité des appareils monocouloirs actuels ;
- Jets d'affaires et régionaux, notamment sur le Global 7500 de Bombardier et le Gulfstream G650 ;
- Avions militaires, notamment sur le Rafale de Dassault Aviation ;
- Hélicoptères, notamment sur les programmes d'Airbus Helicopters.

Une description plus complète des activités et du positionnement stratégique du Groupe FIGEAC AÉRO est disponible dans le chapitre Introduction : Présentation du Groupe FIGEAC AÉRO (cf. chapitre 1 du RFA du Groupe).

<sup>2</sup> Ce chiffre n'inclut pas les effectifs du site mexicain, dont les effectifs sont portés au travers d'un *Shelter*.



### *Offrir l'excellence industrielle*

L'excellence industrielle se définit principalement au travers de la capacité de livrer de manière compétitive les quantités attendues, dans la qualité attendue, et dans les temps attendus. L'excellence industrielle que FIGEAC AÉRO offre à ses clients est basée sur une combinaison unique :

- Un savoir-faire inégalé, né de plus de 30 ans d'expérience dans la pièce mécanique pour l'aéronautique ;
- Une technologie de pointe, avec un parc industriel de plus de 350 machines-outils d'usinage à la pointe de la modernité, réparties sur l'ensemble des sites du Groupe ;
- Une forte capacité d'innovation, avec un fort investissement en Recherche & Développement.

Cette combinaison permet à FIGEAC AÉRO d'offrir à ses clients les meilleures solutions industrielles, quels que soient leurs besoins spécifiques. Avec des machines de pointe dupliquées sur différents sites, le Groupe est également en mesure de d'optimiser la localisation de la production, tant en termes de coût que de solution industrielle de substitution.

Une description plus complète des activités et du positionnement stratégique du Groupe FIGEAC AÉRO est disponible dans le chapitre Introduction : Présentation du Groupe FIGEAC AÉRO (cf. chapitre 1 du RFA du Groupe).

### *S'engager pour une industrie responsable et une aviation décarbonée*

Sous-traitant de rang 1 au service des grands donneurs d'ordre du secteur aéronautique, le Groupe accompagne ses clients dans la démarche de décarbonation de la filière dans son ensemble.

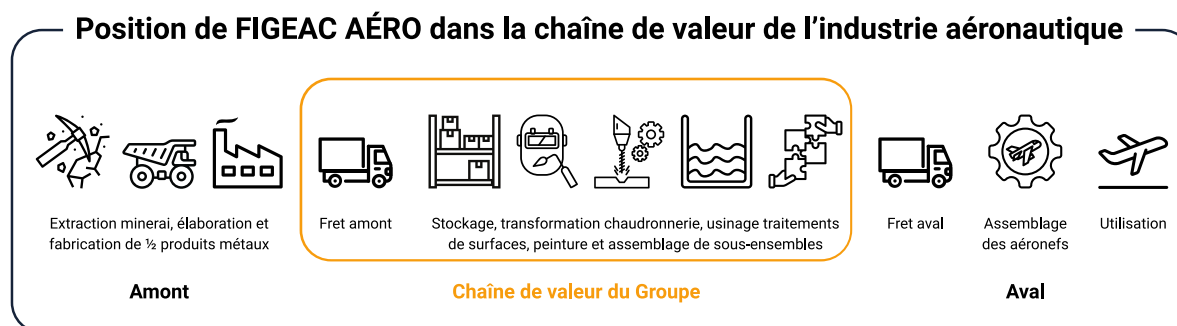
FIGEAC AÉRO n'étant en revanche pas concepteur des produits qu'il réalise, il n'aura qu'un impact relatif sur les émissions de la filière. Le Groupe a néanmoins entrepris un net renforcement de sa démarche RSE afin d'améliorer sa performance extra-financière, avec un focus important sur le volet environnemental, et de s'inscrire dans la démarche de décarbonation de la filière.

À court terme, il s'agit donc notamment pour le Groupe de réduire l'empreinte carbone des procédés industriels existants, incluant l'impact des matières premières métalliques utilisées.

Enfin, à plus long terme, si FIGEAC AÉRO n'exerce aucun contrôle sur l'empreinte carbone relative à l'exploitation des avions existants, il est en revanche largement impliqué dans la production des pièces métalliques des prochaines générations d'appareils plus économes en carburant, puis propres. Le Groupe prend également part dans des projets de Recherche & Développement structurants, en collaboration avec ses grands partenaires industriels. Ces projets doivent développer les briques technologiques qui serviront de base pour les plateformes aéronautiques propres de demain.

Grâce à ses capacités industrielles d'aujourd'hui et demain, le Groupe entend ainsi continuer à créer de la valeur pour l'ensemble de ses parties prenantes en accompagnant ses clients, grands industriels de l'aéronautique, et en prenant activement part à la décarbonation de l'aviation dans son ensemble.





## La chaîne de valeur aéronautique

En tant qu'acteur clé de la sous-traitance aéronautique, FIGEAC AÉRO s'inscrit dans une chaîne de valeur regroupant un nombre très important de parties prenantes à l'échelle mondiale, toute concourant à la production de produits finaux particulièrement complexes que sont des aéronefs civils ou militaires :

### En amont

- Approvisionnement en matières premières métalliques et en petites pièces auprès d'un réseau de fournisseurs spécialisés et qualifiés par les clients finaux ;
- Achats de machines-outils, d'outillages et de consommables spécialisés pour les services d'usinage, de tôlerie et de chaudronnerie ;
- Achats de biens d'équipement spécialisés pour les services de traitement de surface et de contrôle non-destructif ;
- Recours à des services de transport et de logistique.

Comme indiqué plus haut, FIGEAC AÉRO propose à ses clients une offre de *one-stop shop* de la pièce et du sous-ensemble métallique aéronautique, couvrant notamment les services suivants :

- Industrialisation (méthodes) ;
- Travail du métal au travers d'activités d'usinage, de tôlerie et de chaudronnerie ;
- Contrôle non-destructif ;
- Traitement de surface ;
- Assemblage.

FIGEAC AÉRO réalise lui-même l'ensemble des activités de marketing et vente de ses services, au travers d'une équipe de commerciaux spécialisés, répartis sur l'ensemble des bureaux commerciaux du Groupe.

### En aval

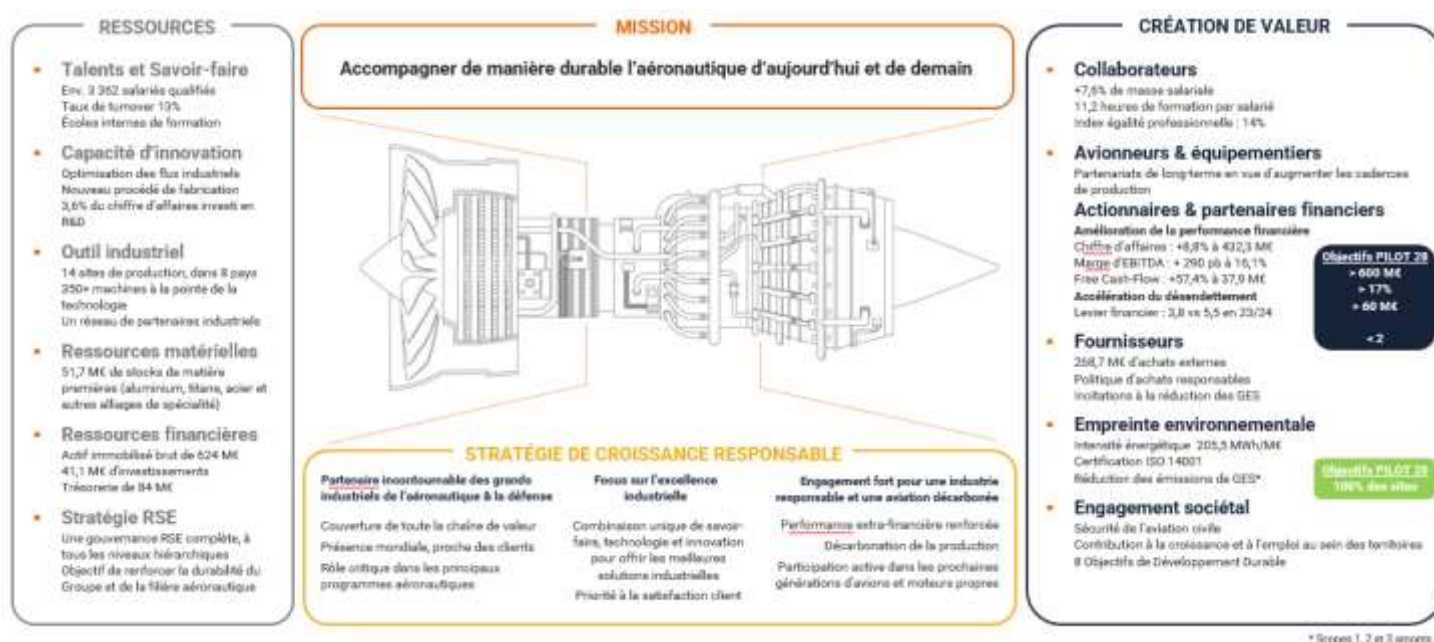
- Recours à des services de transport et de logistique ;
- Vente à des clients grands industriels de l'aéronautique : avionneurs (par exemple, Airbus, Boeing, Bombardier, Gulfstream, Dassault Aviation, Airbus Helicopters...) et équipementiers (Safran, Collins Aerospace, Airbus Atlantic, Spirit Aerosystems, GKN Aerospace...) ;
- Assemblage final des très nombreux sous-ensembles et systèmes sous la forme d'un aéronef prêt à être opéré ;



- Opération des aéronefs produits par divers acteurs spécialisés, comme notamment les compagnies aériennes, pour du transport de passagers ou de fret, ou les forces armées pour du matériel militaire ;
- Les utilisateurs finaux de la chaîne de valeur aéronautique – le grand public pour les besoins civils (loisir et affaires) – et des utilisateurs spécialisés pour les besoins militaires.

## Modèle économique de FIGEAC AÉRO

Le schéma ci-dessous résume le modèle économique de FIGEAC AÉRO, et indique un certain nombre d'indicateurs clés parmi ceux que le Groupe estime pertinent pour le pilotage de son activité :



Une description plus complète des produits et services fournis par le Groupe FIGEAC AÉRO est disponible dans le chapitre Introduction : Présentation du Groupe FIGEAC AÉRO (cf. chapitre 1 du RFA du Groupe).

### RESSOURCES – Talents et Savoir-faire

Au cœur du modèle d'affaires de FIGEAC AÉRO se trouvent ses 3 500 salariés. Afin de répondre à l'exigence stratégique d'excellence industrielle, il est essentiel pour le Groupe de disposer de personnels qualifiés et engagés, ce qui implique de disposer pour l'ensemble de ses sites de viviers de recrutement suffisants, et d'être en mesure de retenir les talents afin d'accumuler expérience et savoir-faire.

D'une manière générale, FIGEAC AÉRO noue des liens étroits avec les communautés locales, comme par exemple, des partenariats avec lycées, écoles, universités et centres de formation. Le Groupe a par ailleurs procédé à la création pour ces plus grands sites de centres d'excellence, en interne ou avec des partenaires externes, afin d'assurer un niveau de formation optimal. Par



ailleurs, le Groupe focalise ses efforts de rétention sur la rémunération, la qualité de vie au travail, et la satisfaction des employés.

#### *RESSOURCES – Capacité d'innovation*

La capacité d'innovation du Groupe est une ressource essentielle dans la mesure où elle a été, et continuera d'être clé pour se différencier de la concurrence et offrir à ses clients des solutions industrielles optimales en termes de volumes, de qualité et de prix. FIGEAC AÉRO dédie une part importante de son chiffre d'affaires annuel à des activités de Recherche & Développement lui permettant de gagner en productivité, en améliorant de manière continue ses flux industriels, et en développant de nouveaux procédés de fabrication.

#### *RESSOURCES – Outil industriel*

FIGEAC AÉRO dispose d'un parc de machines à la pointe de la technologie, lui permettant d'offrir notamment des services d'usinage, de tôlerie, de chaudronnerie et de traitement de surface. Composé de plus de 350 machines d'usinage, son niveau technologique constitue un élément déterminant de la pertinence technique ou financière de l'offre de FIGEAC AÉRO à ses clients.

Par ailleurs, l'outil industriel du Groupe est reparti sur l'ensemble de ses sites à travers le monde et régulièrement dupliqué d'un site à l'autre. Ainsi, il n'existe pas de différence de performance industrielle entre l'outil de production d'un site par rapport à un autre, ce qui permet au Groupe d'offrir les meilleures solutions industrielles, quel que soit l'endroit où doit être localisée la production.

Enfin, en fonction du besoin, le Groupe dispose d'un réseau de partenaires industriels sous-traitants, en France comme à l'étranger, susceptible de fournir certaines productions et/ou de prendre en charge un certain nombre d'opérations.

#### *RESSOURCES – Ressources matérielles*

Afin de répondre aux exigences de production de l'ensemble de ses contrats, le Groupe dispose de stocks importants, principalement composé de matières premières métalliques (blocs, barres, forgés, par ordre de volumes d'aluminium, titane, acier et autres alliages de spécialité), commandées auprès de fournisseurs spécialisés et qualifiés par les clients. Le reste des stocks est essentiellement composé d'encours de production et de produits finis.

#### *RESSOURCES – Ressources financières*

Pour ses opérations, FIGEAC AÉRO dispose d'une structure financière solide, qui lui permet de disposer de liquidités confortables et d'investir chaque année une part importante de son chiffre d'affaires (8,5% au titre de l'exercice 2024/25). La politique volontariste d'investissement s'est traduite par l'accumulation d'un actif brut immobilisé de 624 M€.

Plus d'informations sur les ressources financières du Groupe FIGEAC AÉRO sont disponibles dans la section « Comptes consolidés de l'exercice » (cf. chapitre 4 du RFA du Groupe).



## RESSOURCES – Stratégie RSE

Au cours de l'exercice 2024/25, le Groupe a finalisé la structure de gouvernance RSE, en l'établissant à tous ses niveaux hiérarchiques, de niveau local au niveau central, incluant le Conseil d'Administration, et lui permettant ainsi de définir, suivre et ajuster une stratégie RSE à court, moyen et long terme.

Plus d'informations sur la stratégie RSE du Groupe FIGEAC AÉRO sont disponibles dans le présent rapport de durabilité (cf. chapitre 2.5 du RFA du Groupe).

## CREATION DE VALEUR – Collaborateurs

Au travers de ses différentes politiques et notamment en matière de ressources humaines, FIGEAC AÉRO permet à l'ensemble des salariés de bénéficier d'un emploi stable, avec une rémunération compétitive et équitable, et d'entretenir et de développer leurs compétences techniques et managériales. Par ailleurs, le Groupe entend poursuivre ses efforts en faveur d'initiatives de féminisation de la filière aéronautique.

## CREATION DE VALEUR – Avionneurs et équipementiers

FIGEAC AÉRO vise le maintien d'une performance industrielle optimale, matérialisée par la livraison aux clients des pièces et sous-ensembles au nombre et au moment convenus (indicateur *One-Time Delivery* ou OTD, mesuré en pourcentage des commandes honorées), strictement conformes aux exigences de qualité (indicateur *On-Quality Delivery* ou OQD, mesuré en nombre de pièces livrées non-conformes par million).

Dans ces conditions, les clients peuvent intégrer les productions réalisées par le Groupe, ainsi que celles réalisées par les milliers d'autres fournisseurs, conformément à leur propre planning de production, et ainsi, livrer à leur tour les sous-ensembles, systèmes et aéronefs à leurs clients au nombre, moment et qualité convenus.

Face à une demande très soutenue et des carnets de commandes très chargés, tant dans les domaines civils que militaires, il est essentiel pour les acteurs de la chaîne de valeur aéronautique d'être en mesure d'accélérer les cadences de production. C'est notamment dans ce contexte que FIGEAC AÉRO noue des partenariats de long-terme avec ses clients afin de répondre adéquatement à ces nouvelles exigences.

## CREATION DE VALEUR – Actionnaires et partenaires financiers

Depuis sa création, et notamment depuis la sortie de la crise, FIGEAC AÉRO a été en mesure d'offrir à ses parties prenantes financières une croissance rentable de son chiffre d'affaires. Au titre des plans stratégiques Route 25 et PILOT 28, le Groupe continue de travailler sur la croissance de son chiffre d'affaires et de sa rentabilité mais est désormais également focalisé sur l'amélioration d'un indicateur clé, la génération de Free Cash-Flow (FCF ou génération de trésorerie libre), c'est-à-dire la trésorerie générée par les opérations du Groupe après prise en compte des variations du Besoin en Fonds de Roulement et des investissements.

Le FCF ainsi généré peut dès lors être affecté au désendettement du Groupe, objectif principal du plan stratégique PILOT 28, créateur de valeur pour ses parties prenantes financières.



Plus d'informations sur le plan PILOT 28 et ses objectifs financiers sont disponibles dans les sections « Introduction : présentation du Groupe FIGEAC AÉRO » et « Rapport de Gestion du Conseil d'Administration » du rapport annuel. (cf. chapitres 1 et 2 du RFA du Groupe)

#### *CREATION DE VALEUR – Fournisseurs*

Au travers de ses achats, FIGEAC AÉRO participe directement et indirectement au développement de l'écosystème d'acteurs présents en amont de la chaîne de valeur. Par ailleurs, le Groupe dispose de politiques mises en place concernant les relations avec ses fournisseurs : Conditions Générales d'Achats, Principe des achats et règles déontologiques. Une charte d'achats responsables est en cours de rédaction (cf. G1-2 – Gestion des relations avec les fournisseurs)

#### *CREATION DE VALEUR – Empreinte environnementale*

En alignement avec l'objectif de long terme de la filière aéronautique de décarboner le transport aérien, la stratégie RSE de FIGEAC AÉRO, définie et implémentée par le Groupe de Travail RSE, se concentre notamment sur la réduction de l'empreinte environnementale des activités du Groupe.

Elle interviendra au travers de la certification ISO 14001 de l'ensemble des sites à l'horizon du plan PILOT 28 et de la réduction des émissions de GES, pour lesquels le périmètre retenu est celui des scopes 1, 2 et 3 amonts (sur lesquels le groupe est raisonnablement susceptible d'exercer un certain degré de contrôle).

#### *CREATION DE VALEUR – Engagement sociétal*

D'une manière générale, les activités du Groupe sont créatrices de valeur pour de nombreuses parties prenantes et la société dans son ensemble, notamment au travers de sa participation directe à :

- La croissance de l'activité économique et l'emploi au cœur de l'ensemble des territoires sur lesquels le Groupe est implanté ;
- La sécurité de l'aviation civile.

Le Groupe a identifié 9 Objectifs de Développement Durable (ODD) en lien avec ses enjeux de durabilité :



## **SBM-2 Intérêts et points de vue des parties prenantes**

FIGEAC AÉRO a identifié l'ensemble de ses parties prenantes susceptibles d'exercer une influence sur les activités de l'ensemble du Groupe, tant dans la sphère économique, que dans la sphère civile et publique. FIGEAC AÉRO, au travers de son Comité de Pilotage RSE, entretient un dialogue et une coopération régulière avec chacune d'entre elles, la fréquence de consultation étant



directement associée au niveau d'influence de la partie prenante. Pour une partie prenante avec un fort niveau d'influence, le Groupe sera dans une logique de communication permanente, tandis que pour une partie prenante avec un faible niveau d'influence, le dialogue se fera sur une base ponctuelle ou au cas par cas.

Dans le cadre de leurs travaux d'analyse de double matérialité, la Direction RSE et le Comité Exécutif procèdent à une actualisation de la hiérarchisation de ses parties prenantes, en fonction de leur niveau d'influence.

Les principales parties prenantes identifiées et nos relations avec celles-ci peuvent être résumées comme suit :

- **Les clients**

FIGEAC AÉRO interagit et échange très régulièrement avec ses clients. Au-delà des relations commerciales et contractuelles, ces échanges incluent l'organisation de revues de performances logistiques et qualité régulières, permettant entre autres aux clients d'exprimer leurs exigences sur les enjeux de durabilité. Parmi ces exigences se trouve notamment un reporting sur nos niveaux de notation extra-financière selon différents référentiels (CDP, Ecovadis, échelle CO<sub>2</sub>, Maturité Safran, etc...) ;

- **Les salariés et/ou leurs représentants**

Dans les relations quotidiennes qui lient FIGEAC AÉRO et ses collaborateurs, de nombreuses initiatives et instances permettent de recueillir les attentes des salariés et de leurs représentants (Commissions CSE et autres commissions obligatoires ou non, Réunions Qualité de Vie au Travail, enquête de satisfaction employés, entretiens annuels ...)

- **Les actionnaires ou investisseurs**

Au travers de ses échanges très réguliers avec actionnaires et investisseurs potentiels, FIGEAC AÉRO recueille au fil de l'eau leurs exigences en matière de durabilité. Les actionnaires et investisseurs professionnels ont le plus souvent recours à des notations extra-financières réalisées en interne ou au travers de prestataires spécialisés pour filtrer une sélection de valeurs au sein de leur univers investissable. Enfin, FIGEAC AÉRO compte également parmi ses actionnaires des investisseurs dont la philosophie d'investissement est principalement basée sur des enjeux extra-financiers, qu'ils soient sociaux ou environnementaux ;

- **Les banques et compagnies d'assurances**

Au travers des relations régulières que le Groupe entretient avec ces parties prenantes au travers de sa direction administrative et financière, financeurs et assureurs expriment de façon très nette leur préférence pour une orientation des financements et pour la prise en compte dans le risque assuré de politiques et projets durables ou socialement responsables ;

- **Les fournisseurs stratégiques**

Comme avec ses clients, le FIGEAC AÉRO entretient avec ses fournisseurs une relation commerciale et contractuelle. Toutefois, dans le cadre du renforcement de sa démarche de durabilité, le Groupe a étendu le cadre de ses échanges avec ses fournisseurs afin d'y inclure les enjeux de durabilité. A titre d'illustration, la fonction en charge de superviser la performance des fournisseurs inclut désormais un service chargé de relayer notre politique d'achats durables et d'engager les fournisseurs dans une évaluation de leur empreinte carbone.

Dans le cadre de son analyse de double matérialité, FIGEAC AÉRO avait procédé en janvier 2023 à une enquête auprès de l'ensemble de ses parties prenantes externes. A chaque mise à jour de la matrice de double matérialité, le Groupe procédera à une nouvelle enquête, outre le dialogue entretenu régulièrement avec les parties prenantes principales détaillé ci-dessus.



Au travers du reporting de la Direction RSE et du Comité de Pilotage RSE, le dialogue avec les parties prenantes et la matrice de double matérialité viennent informer les organes d'administration, de direction et de surveillance sur les attentes des parties prenantes, permettant ainsi leur prise en compte dans la stratégie et l'évolution du modèle économique du Groupe.

#### Approche spécifique retenue pour identifier, hiérarchiser et coter les IRO

Au-delà du travail de fond pour identifier les parties prenantes et leurs attentes, le Groupe a choisi de travailler au travers de commissions avec des contributeurs des différentes *business units* et filiales pour mieux cibler les enjeux pertinents en termes de durabilité, les classer et les coter (cf. IRO-1 – Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels )



Chaque commission est composée des Directeurs des Ressources Humaines, des responsables HSE, des responsables Achats, des responsables financiers de chaque site du Groupe. Ces commissions sont pilotées par des Directeurs du Groupe et membres du Comité Exécutif. Les responsables des commissions rendent compte au Comité de Pilotage RSE qui se réunit une fois par trimestre.

### **SBM-3 Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique**

Les tableaux ci-dessous répertorient les impacts, risques et opportunités (IRO) que FIGEAC AÉRO a identifiés et jugés matériels, lors de l'analyse de double matérialité réalisée en 2024 et mise à jour en 2025, conformément à la directive CSRD, en application des méthodologies développées par la Commission Européenne et par l'EFRAG.

La matrice de double matérialité publiée de façon volontariste dans la Déclaration de Performance Extra-Financière de l'exercice 2023 /24 a été retravaillée dans le cadre de la première application de la CSRD.



La majorité des impacts, risques et opportunités matériels proviennent directement du modèle économique et de l'activité industrielle de FIGEAC AÉRO.

Deux IRO ont été repositionnés au-dessus des seuils de matérialité, par rapport à leur positionnement initial :

- E2\_Reducire les pollutions liées aux substances extrêmement préoccupantes ;
- S2\_Travailleurs de la chaîne de valeur.

## Changement climatique

Sous-thématique	IRO	Description de l'IRO	Chaîne de valeur			Horizon temporel		
			Amont	Groupe	Aval	Court terme	Moyen terme	Long terme
Adaptation au changement climatique (Risques physiques)	Risque	Risques financiers liés à l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des phénomènes climatiques extrêmes (canicules, tensions sur la ressource en eau, tempêtes, tornades...)		x		x	x	x
Adaptation au changement climatique (Risque de transition, modèle économique)	Risque	Risques financiers liés aux investissements à réaliser pour s'adapter à l'évolution des marchés (aéronautique durable et diversification hors secteur aéronautique)		x	x		x	x
	Opportunité	Opportunités financières liées à l'évolution des marchés (aéronautique durable et diversification hors secteur aéronautique)		x	x		x	x
Adaptation au changement climatique (Risque de transition, outil de production)	Risque	Risques financiers liés à la relocalisation de certaines productions par les clients pour leur propre bilan d'émission de GES		x	x		x	x
	Opportunité	Opportunités liées à la relocalisation de certaines productions par les clients pour leur propre bilan GES		x	x		x	x
	Opportunité	Économies résultantes de la reconfiguration des schémas industriels du groupe en <i>local to local</i> et de l'optimisation des transports (en interne)	x	x	x		x	x
Atténuation du changement climatique	Impact	Impact négatif sur le climat des activités du Groupe et de sa chaîne de valeur amont et aval	x	x	x			x
	Risque	Un plan de transition climatique trop peu ambitieux ou non adapté pourrait se traduire par des pertes de marchés	x	x	x		x	x
	Risque	Risques financiers liés à la mise en œuvre du plan de transition climatique du Groupe et des investissements "verts" à prévoir		x			x	x
Énergie	Opportunité	Optimisation des coûts énergétiques		x	x		x	x



## Pollution

Sous-thématique	IRO	Description de l'IRO	Chaîne de valeur			Horizon temporel		
			Amont	Groupe	Aval	Court terme	Moyen terme	Long terme
Pollution de l'air	Impact	Impact négatif de certaines activités du groupe (traitement de surface et peinture notamment) sur la qualité de l'air et la santé des collaborateurs du fait de l'utilisation de substances polluantes	x	x		x	x	x
	Risque	Risque de transition, en termes techniques et financiers, liés aux évolutions réglementaires		x		x	x	x
Pollution des eaux et des sols	Impact	Risque financier lié à la mise en conformité de l'ensemble des sites : renforcement de l'étanchéité des bassins de rétention et des conduites		x		x	x	x
	Risque	Risque financier lié à la mise en conformité de l'ensemble des sites : renforcement de l'étanchéité des bassins de rétention et des conduites		x			x	x
Substances extrêmement préoccupantes (SVHC)	Impact	Impact négatif sur l'environnement et les collaborateurs du fait de l'utilisation de substances extrêmement préoccupantes (e.g. Chrome VI).	x	x		x	x	x
	Risque	Risque lié à l'évolution des réglementations : hausse des coûts pour surveiller et suivre ; mise à niveau des sites (ventilation, lavage...)		x		x	x	x

## Économie circulaire

Sous-thématique	IRO	Description de l'IRO	Chaîne de valeur			Horizon temporel		
			Amont	Groupe	Aval	Court terme	Moyen terme	Long terme
Ressources entrantes, y compris l'utilisation des ressources	Impact	Impact négatif sur l'environnement de l'extraction des matières premières (émissions de GES, pollutions de l'air, des eaux et des sols, dégradation des écosystèmes, raréfaction des ressources).	x	x		x	x	x
	Opportunités	Opportunités financières liées à l'optimisation des processus de valorisation des ressources entrantes, à la revente des copeaux métalliques et à la réutilisation des métaux		x		x	x	x
Déchets	Risque	Risques liés à l'augmentation du coût de traitement des déchets liés aux activités de traitement de surface et de peinture, ainsi qu'aux investissements à réaliser		x		x	x	x



## Effectifs de l'entreprise

Sous-thématique	IRO	Description de l'IRO	Chaîne de valeur			Horizon temporel		
			Amont	Groupe	Aval	Court terme	Moyen terme	Long terme
Conditions de travail	Impact	En cas de non-rétention des talents : baisse d'activité, voire perte de marchés et hausse des coûts directs et/ou indirects qui impactent la rentabilité des activités du Groupe		x			x	x
Égalité de traitement et égalité des chances pour tous	Impact	La qualité de la formation et du travail fourni peut participer de l'accomplissement personnel et du bien-être en entreprise et peuvent être renforcés dans le cadre d'une formation continue s'inscrivant dans un parcours d'entreprise, voire un plan de carrière au sein du Groupe		x				x
	Risque	Si défaut de formation du personnel : dégradation des indicateurs de qualité et des coûts associés, et par conséquent de la rentabilité des activités du Groupe		x			x	x
Conditions de travail	Risque	En cas d'excès de rotation du personnel : coûts de remplacement des départs par des nouveaux embauchés ou des prestataires, coûts de formation interne, impacts possibles sur le niveau d'activité ou sur les indicateurs de performance industrielle OTD et OQD		x			x	x
	Impact	Impacts négatifs sur le personnel en cas d'accidents de travail ou de maladies professionnelles		x			x	x

## Travailleurs de la chaîne de valeur

Sous-thématique	IRO	Description de l'IRO	Chaîne de valeur			Horizon temporel		
			Amont	Groupe	Aval	Court terme	Moyen terme	Long terme
Conditions de travail	Impact	Impact potentiellement négatif sur les conditions de travail des travailleurs de la chaîne de valeur en l'absence de processus de vigilance	x			x	x	x
	Risque	Pertes de marchés consécutives du non-respect des exigences clients chez un fournisseur	x	x	x	x	x	x

## Utilisateurs finaux

Sous-thématique	IRO	Description de l'IRO	Chaîne de valeur			Horizon temporel		
			Amont	Groupe	Aval	Court terme	Moyen terme	Long terme
Sécurité des consommateurs et/ou des utilisateurs finaux	Impact	Impact potentiellement négatif sur les personnes en cas de défaillance des appareils liée aux pièces produites par le groupe FIGEAC AÉRO		x	x	x	x	



## Conduite des affaires

Sous-thématique	IRO	Description de l'IRO	Chaîne de valeur			Horizon temporel		
			Amont	Groupe	Aval	Court terme	Moyen terme	Long terme
Corruption et versement de pots-de-vin	Impact	Traitement équitable des fournisseurs	x			x	x	x
Gestion des relations avec les fournisseurs, y compris les pratiques en matière de paiement	Risque	Pénalités en cas de retard et détérioration de la relation commerciale		x		x	x	x

## Thématique propre à l'entreprise

Sous-thématique	IRO	Description de l'IRO	Chaîne de valeur			Horizon temporel		
			Amont	Groupe	Aval	Court terme	Moyen terme	Long terme
Excellence industrielle et satisfaction client (Thématique propre à l'entreprise)	Impact	Impacts positifs sur les clients car FIGEAC AÉRO accompagne leur développement industriel, y compris pour leurs nouveaux programmes d'aviation durable	x	x	x	x	x	x
	Risque	Le non-respect des objectifs de performance industrielle OTD et OQD se traduirait par des demandes de compensations par les clients et des pertes de marché	x	x	x	x	x	x
	Opportunité	Si défaut de formation du personnel : dégradation des indicateurs de qualité et des coûts associés, et par conséquent de la rentabilité des activités du Groupe	x	x	x	x	x	x
Rationalisation et sécurisation des Systèmes d'Information (Thématique propre à l'entreprise)	Risque	Risques en lien avec la sécurisation des Systèmes d'Information, notamment face aux cyber-attaques Coût du déploiement à l'échelle du Groupe et complexité de la gestion de projet visant l'harmonisation	x x	x	x	x	x	x

Des enjeux matériels, identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité, sont directement liés au plan stratégique PILOT 28, à sa feuille de route et aux plans d'actions associés :

- Contribution à l'atténuation du changement climatique ;
- Réduire la pollution de l'air ;
- Réduire la pollution des eaux et des sols ;
- Renforcer l'attractivité du groupe ;
- Former les équipes ;
- Retenir les talents ;
- Garantir la santé et la sécurité du personnel ;
- Garantir la sécurité des utilisateurs finaux ;
- Excellence industrielle et satisfaction client ;
- Rationalisation et sécurisation des Systèmes d'Information.



Par ailleurs, suite à l'analyse de double matérialité, le Groupe FIGEAC AÉRO travaille à la formalisation de politiques, de plans d'actions et d'objectifs permettant de minimiser ses impacts négatifs sur l'environnement et les personnes, gérer les risques et saisir les opportunités en lien avec ses enjeux matériels :

- Définition d'un plan de transition climatique pour réduire ses émissions de GES ;
- Formalisation d'une politique de lutte contre la pollution, incluant notamment un plan de sortie du Chrome hexavalent (ou Chrome 6), substance extrêmement préoccupante utilisée dans les activités de traitement de surface ;
- Formalisation d'une politique d'économie circulaire, concentrée notamment sur la réutilisation des matières premières métalliques ;
- Actualisation de la politique Ressources Humaines pour tenir compte des IRO matériels relatifs aux effectifs de l'entreprise ;
- Actualisation de la politique Achats Durables et Responsables en lien avec les IRO matériels identifiés et le respect des conditions de travail dans la chaîne de valeur ;
- Formalisation de la politique Qualité, en lien notamment avec la sécurité des utilisateurs finaux ;
- Formalisation d'une politique relative à la culture d'entreprise, en lien avec l'excellence industrielle et la satisfaction des clients ;
- Formalisation d'une politique de lutte contre la corruption ;
- Formalisation d'une politique de rationalisation et de sécurisation des Systèmes d'Information ;
- Analyse et formalisation au cours de l'exercice 2025/26 d'un plan de résilience climatique, afin de construire la politique d'adaptation aux risques climatiques physiques.

Suite à la publication de ce premier rapport de durabilité, le Groupe entend formaliser ses politiques au cours de l'exercice 2025/26.

L'ensemble des IRO identifiés ne sont pas propres à FIGEAC AÉRO, mais plutôt commun aux acteurs de la filière aéronautique. En améliorant sa capacité à identifier et gérer les risques, saisir les opportunités liées aux enjeux de durabilité, et les traduire dans les évolutions de son modèle économique et de sa stratégie, FIGEAC AÉRO conforte sa position et sa résilience économique en tant qu'acteur central de la sous-traitance aéronautique

Quant à sa résilience face au risque d'adaptation climatique, une analyse de vulnérabilité sera engagée sur l'exercice 2025/26.



# GESTION DES IMPACTS, RISQUES ET OPPORTUNITÉS

## IRO-1 – Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels

Le groupe FIGEAC AÉRO s'est appuyé sur les éléments suivants pour faire sa matrice de double matérialité :

ESRS	Matérialité d'impact	Matérialité financière
E1 Changement climatique	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rapport du GIEC : SSP5-8.5</li> <li>Émissions 2022 de GES (Scope 1 &amp; 2, Scope 3)</li> <li>Analyse des schémas de production</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rapport du GIEC : SSP5-8.5</li> <li>Analyse des investissements nécessaire pour s'adapté à l'évolution du marché aéronautique</li> </ul>
E2 Pollution	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlementation REACH</li> <li>Analyse piézométrie site TS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Analyse de coût de substitution FRD produits contenant du CR6</li> </ul>
E3 Eau	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prélèvements et consommation d'eau du Groupe en 2023</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Néant</li> </ul>
E4 Biodiversité	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implémentation Géographique des sites en zone d'activité industrielle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Néant</li> </ul>
E5 Economie circulaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>Données relatives aux métaux achetés (par exemple : quantité de titane, quantité d'aluminium)</li> <li>Démarche ISO 14001</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Analyse du coût des déchets, notamment sur les sites TS</li> </ul>
S1 Effectif de l'entreprise	<ul style="list-style-type: none"> <li>Besoin de recrutement Pilot 28</li> <li>Suivit du besoin de formation interne</li> <li>Taux de rotation DPEF 2022/23</li> <li>Taux d'accidentologie 2022/23</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Besoin de recrutement Pilot 28</li> <li>Taux de rotation DPEF 2022/23</li> </ul>
S2 Travailleur de la chaîne de valeur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politique Achat du groupe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dépense de sous-traitance</li> </ul>
S3 Communautés touchées	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implémentation Géographique des sites en zone d'activité industrielle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Néant</li> </ul>
S4 Utilisateurs finaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>Audit EN9100, ISO 9001</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Analyse des coûts de non-qualité</li> </ul>
G1 Conduites des affaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dépenses annuelles aux fournisseurs</li> <li>Règlementation Anti-corruption</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Règlementation Anti-corruption</li> </ul>

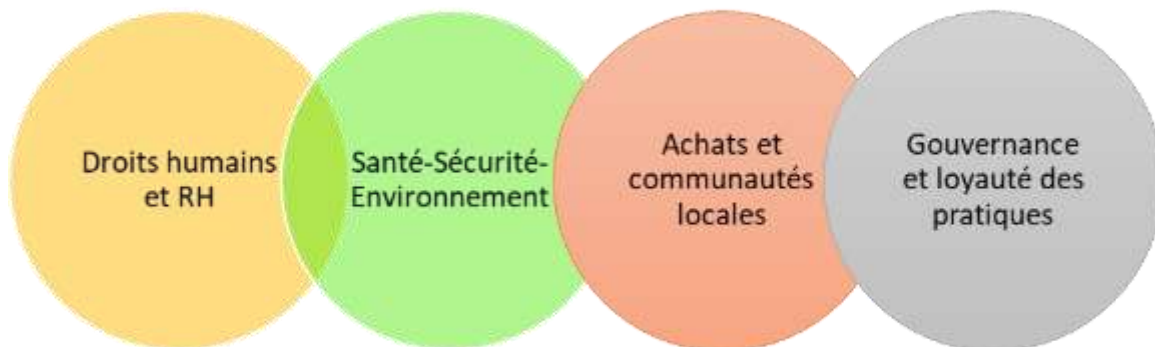
### Processus d'identification et d'évaluation des IRO

L'analyse de double matérialité s'est appuyée sur une démarche collective interne menée par le Comité de Pilotage RSE, en bénéficiant de l'appui d'un cabinet externe. Le processus et l'analyse ont été validés par le Comité Exécutif du Groupe.

Lors de la réalisation de cette analyse, FIGEAC AÉRO a pris en compte la liste des thèmes de durabilité couverts par les normes ESRS (AR-16), conjointement au processus de détermination des enjeux matériels.

Afin de couvrir l'ensemble des thématiques des normes ESRS sur l'ensemble des filiales du Groupe hors co-entreprises (entités dont le groupe n'a pas le contrôle opérationnel) et sur l'intégralité de la chaîne de valeur amont et aval, la démarche s'est appuyée sur les contributions des quatre Commissions Thématiques, rassemblant experts et managers :





Chaque Commission inclut un membre désigné comme animateur, qui est également le référent du Groupe en la matière :

- Directeur des Ressources Humaines pour la commission des droits humains et RH ;
- Directeur de la RSE pour la commission santé, sécurité et environnement ;
- Directeur des Achats pour la commission achats et communautés locales ;
- Et enfin, Directeur Administratif et Financier pour la commission gouvernance et loyauté des pratiques.

Les animateurs des Commissions assurent la qualité des échanges et veillent à la participation de chacun des membres, afin que les enjeux relatifs à l'ensemble des filiales, des parties prenantes concernées et de la chaîne de valeur soient reflétés de manière adéquate et représentative. L'ensemble des filiales du Groupe y sont représentées et les ambassadeurs RSE interviennent également dans les travaux des commissions.

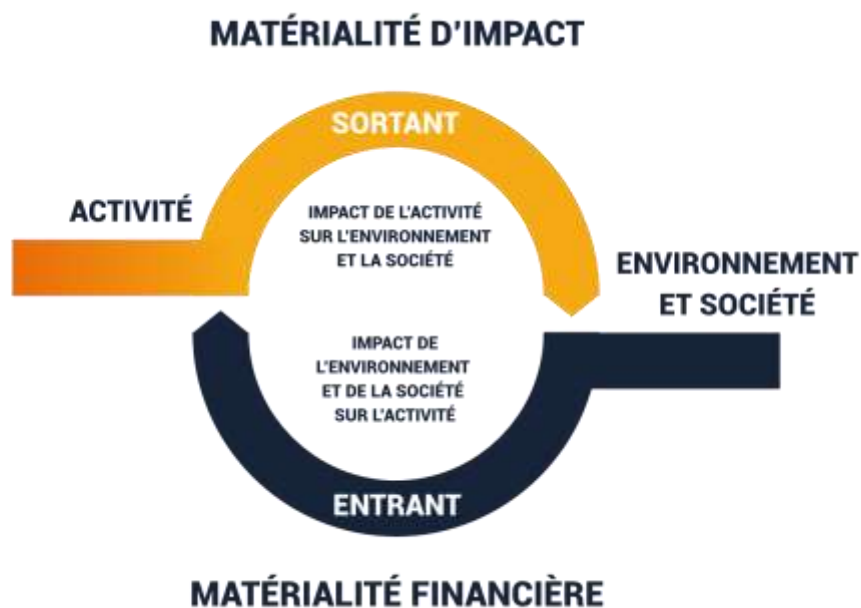
Trois ateliers ont été organisés pour chacune des trois commissions thématiques pour :

- Identifier les enjeux de durabilités matériels pour le Groupe ;
- Décomposer les enjeux importants en IRO ;
- Réaliser le travail de cotation permettant d'évaluer la matérialité des enjeux du point de vue de la matérialité de l'impact et de la matérialité financière.

Dans ce cadre, et afin de veiller à la cohérence des cotations entre différentes commissions et des estimations financières, la Direction RSE et le Contrôle du Gestion du Groupe ont tous deux participé à l'ensemble des ateliers ainsi organisés. Le comité de pilotage RSE a validé les IRO et la Double Matérialité associée. Pour l'exercice 2024/25, les enjeux de durabilité ne sont pas intégrés dans le processus de gestion des risques de l'entreprise.

L'expertise des Commissions Thématiques a permis une analyse des thématiques de durabilité sous le prisme de l'incidence des activités de l'entreprise et de sa chaîne de valeur sur la société dans son ensemble et l'environnement (matérialité d'impact), mais également sous le prisme de l'impact de la société dans son ensemble et de l'environnement sur les risques et les opportunités de l'entreprise (matérialité financière) :





Chaque thématique de durabilité a été évaluée en matière d'incidences, de risques et d'opportunités pour ensuite déterminer son niveau de matérialité :

#### Matérialité d'impact

Elle traduit les **impacts** que l'entreprise a ou pourrait avoir **sur son environnement écologique et social (Inside out)**

Un impact matériel peut-être :

- Réel ou potentiel
- Positif ou négatif
- Sur les personnes ou l'environnement
- A **court, moyen et long terme.**

Il s'agit d'**impacts** :

- **Directement causés par l'entreprise** ou auxquels elle a contribué
- **Directement liés aux activités, produits et services de l'entreprise** par le biais de ses relations commerciales



## Matérialité financière

Elle traduit les **risques et opportunités** des enjeux développement durable sur la performance financière de l'entreprise (**Outside in**)

Un sujet de durabilité est matériel d'un point de vue financier s'il déclenche ou peut déclencher des **effets financiers** importants sur l'entreprise.

Effet financier = risque ou opportunité (effectif ou probable) à **court, moyen ou long terme** sur :

- Les flux de trésorerie
- La performance
- La position le développement
- Le coût du capital ou
- L'accès au financement

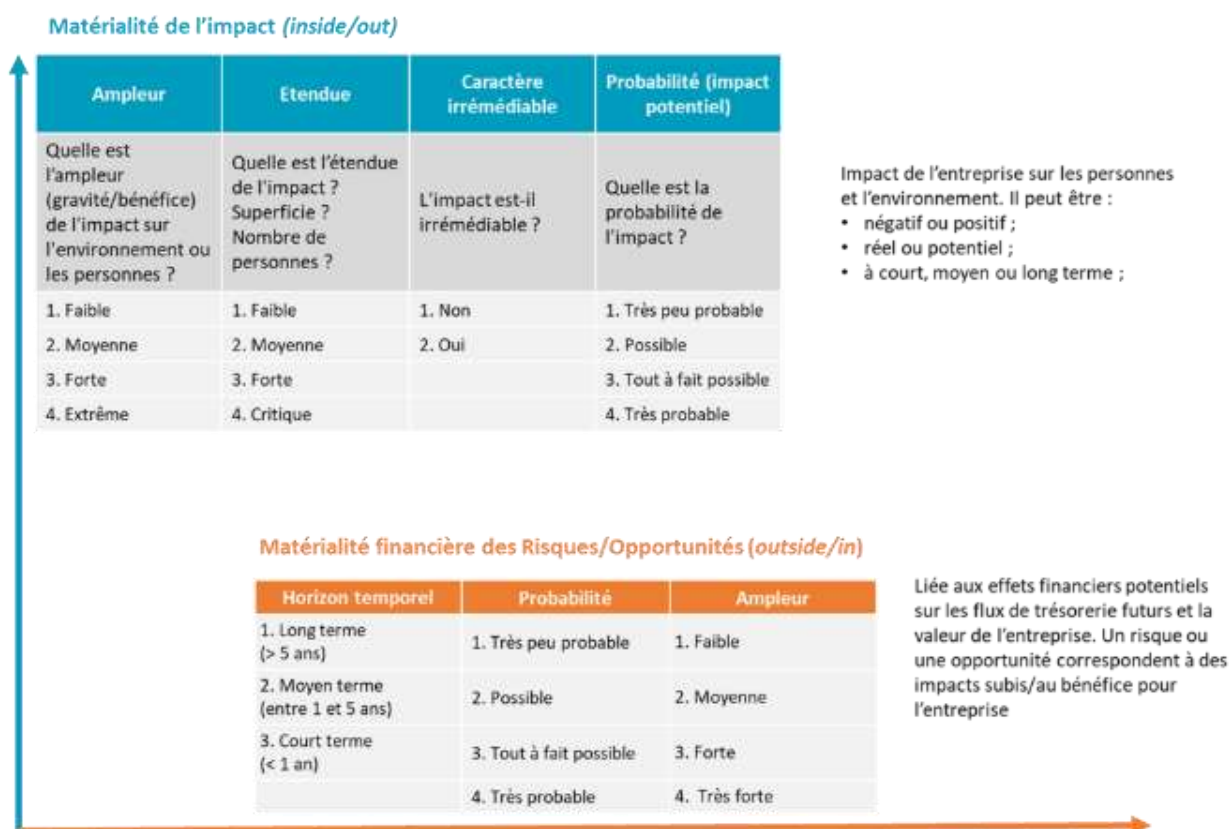
La matérialité d'impact a permis d'évaluer les incidences positives et négatives, réelles ou potentielles, liées à la durabilité, et qui sont associées aux opérations du Groupe et à sa chaîne de valeur, y compris à travers ses services et relations commerciales :

- L'incidence négative est évaluée au regard de deux dimensions : la gravité (ampleur, étendue, caractère irrémédiable) et la probabilité d'occurrence ;
- L'incidence positive est évaluée au regard de deux dimensions : la gravité (ampleur, étendue) et la probabilité d'occurrence. Elle ne tient pas compte du caractère irrémédiable.

Les risques et opportunités sont associés à la durabilité de la Société, y compris ceux découlant de la dépendance aux ressources naturelles, humaines et sociales. L'impact financier des risques et opportunités est évalué sur la base d'une conjonction de la probabilité de leur réalisation et de leur ampleur potentielle.



Chaque évaluation de risque ou d'opportunité est justifiée au regard des niveaux de notation choisis, en particulier l'ampleur de l'impact et la probabilité d'occurrence, pondérée par l'horizon temporel :



L'échelle de probabilité appliquée pour évaluer les impacts, risques et opportunités potentiels est cohérente avec les échelons utilisés dans la cartographie des risques réalisés par le Groupe en 2020 :

**Probabilité de l'impact, risque ou opportunité**

1) Très peu probable	Jamais ou une fois tous les 100 ans
2) Possible	Une fois tous les 10 ans
3) Tout à fait possible	Une fois tous les ans
4) Très probable	Une fois tous les mois

La méthode employée a pris en compte les principales dépendances des différentes activités du Groupe et de sa chaîne de valeur :

- Dépendance aux énergies d'origine fossile sur l'ensemble de la chaîne de valeur : extraction des matières premières, transport amont/aval des activités du groupe, activités des clients ;
- Dépendance aux gisements de matières premières métalliques ;
- Dépendance aux ressources humaines sur l'ensemble de la chaîne de valeur : disponibilité et qualification des ressources humaines.



Ces dépendances ont été identifiées dans le cadre de l'analyse de double matérialité en relation avec les enjeux suivants :

- Adapter la stratégie et le modèle économique aux risques climatiques de transition (ESRS E1 – Changement Climatique) ;
- Adapter l'outil de production aux risques climatiques de transition (ESRS E1 – Changement Climatique) ;
- Contribuer à l'atténuation du changement climatique et respecter les Accords de Paris (ESRS E1 – Changement Climatique) ;
- Optimiser les procédés reposant sur l'enlèvement de matière et la réduction de la part de matière entrante (ESRS E5 – Economie Circulaire) ;
- S'assurer que les travailleurs de la chaîne de valeur travaillent dans de bonnes conditions sociales et d'hygiène, de sécurité, et d'environnement (HSE) (ESRS S2 – Travailleurs de la chaîne de valeur).

### Prise en compte des attentes des parties prenantes

Les principales parties prenantes du Groupe sont les clients, les salariés et leurs représentants, les actionnaires et investisseurs, les banques et assureurs, et les fournisseurs, les autorités publiques et plus généralement, la société civile.

L'analyse de double matérialité a été réalisée par les Comité de Pilotage RSE et les Commissions Thématiques, dont les membres ont une bonne perception des intérêts et points de vue des parties prenantes. Les résultats ont été confrontés à ceux d'une première enquête réalisée en janvier 2023 auprès de l'ensemble de ses parties prenantes externes.

Les parties prenantes qui ont été interrogées dans le cadre de cette évaluation sont les suivantes :

- Clients ;
- Fournisseurs stratégiques ;
- Actionnaires et investisseurs ;
- Analystes financiers et analystes ESG.

Les résultats de ces échanges montrent une hiérarchisation des enjeux cohérente avec les résultats de l'analyse de double matérialité.

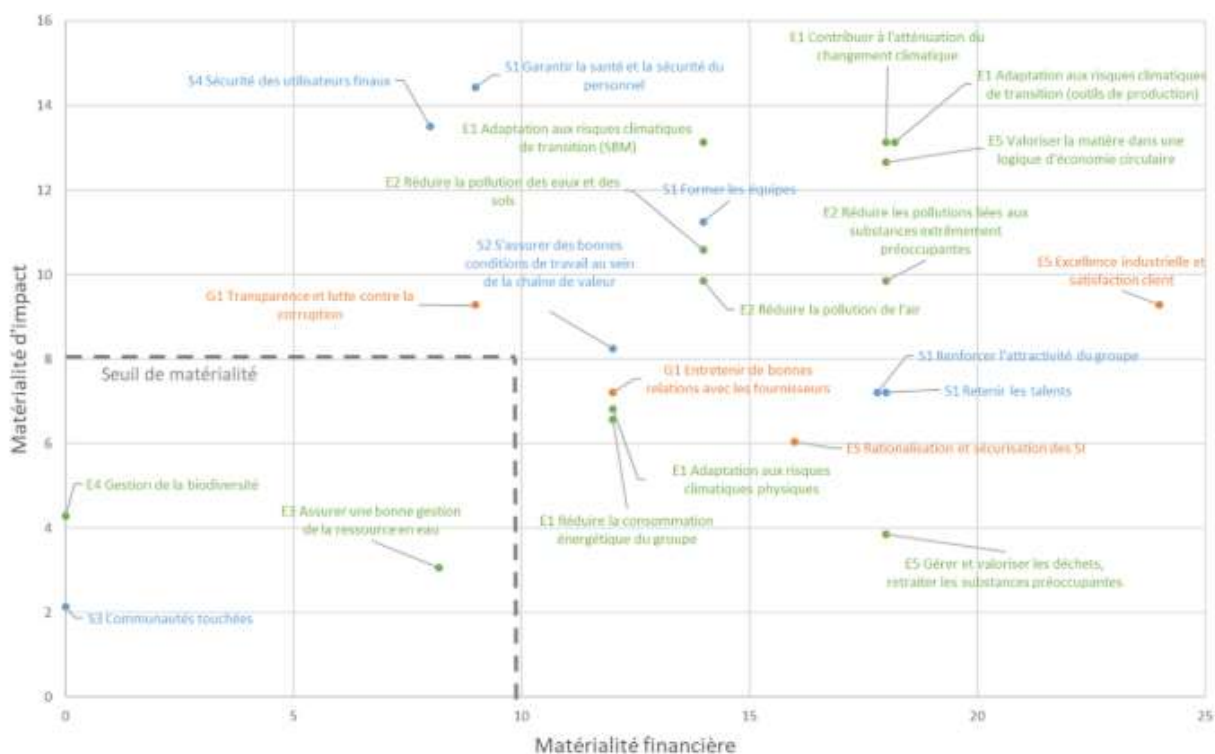
Afin d'améliorer la qualité et la fiabilité de son rapport de durabilité, le Groupe a fait appel au cabinet Esclat Conseil, partenaire historique depuis la première DPEF du groupe.

Une fois le travail de cotation réalisé et la hiérarchie des enjeux établie, la matrice de double matérialité a été présentée au Comité RSE du Groupe qui a déterminé les seuils à partir desquels sont considérés comme étant matériels les Impacts d'une part, et les Risques/Opportunités d'autre part.



## Matrice de double matérialité du Groupe FIGEAC AÉRO

La matrice de double matérialité des enjeux de durabilité du Groupe FIGEAC AÉRO est présentée ci-dessous :



## IRO-2 – Exigences de publication au titre des ESRS couvertes par l'état de durabilité de l'entreprise

À partir de l'Analyse de Double Matérialité réalisée et mise à jour, en complément de l'analyse d'écart de la DPEF réalisée jusqu'alors, FIGEAC AÉRO a déterminé les ESRS matériels qui font l'objet de la présente publication. (cf. BP-1 – Base générale pour la préparation des états de durabilité)

### Conditions générales d'établissement de la déclaration

La directive (UE) 2022/2464 sur le reporting de durabilité des entreprises (CSRD) exige la publication d'informations sur la durabilité. Cet état de durabilité remplace la Déclaration de Performance Extra Financière (DPEF), que FIGEAC AÉRO publie depuis l'exercice 2015/16.

Pour cette première année de publication, FIGEAC AÉRO s'est appliqué à respecter autant que possible les exigences normatives fixées par les ESRS.

L'absence de pratiques établies ou des politiques non établies à la date du présent rapport feront l'objet d'une mise à jour pour la prochaine publication. Certaines informations requises par la norme n'ont pu être collectées dans les temps sur certaines filiales. Ces exclusions ou défauts de périmètre sont explicites pour chaque indicateur concerné en note sur les chapitres correspondants.



ESRS	Exigences de publication	Matérialité	Référence dans la publication	Pages
ESRS 2	BP-1	Matériel	BP-1 – Base générale pour la préparation des états de durabilité	6
ESRS 2	BP-2	Matériel	BP-2 – Publication d'informations relatives à des circonstances particulières	8
ESRS 2	GOV-1	Matériel	GOV-1 – Le rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance	11
ESRS 2	GOV-2	Matériel	GOV-2 – Informations transmises aux organes d'administration, de direction et de surveillance de l'entreprise et enjeux de durabilité traités par ces organes	18
ESRS 2	GOV-3	Matériel	GOV-3 – Intégration des performances en matière de durabilité dans les mécanismes d'incitation	20
ESRS 2	GOV-4	Matériel		21
			<b>GOV-4 – Déclaration sur la vigilance raisonnable</b>	
ESRS 2	GOV-5	Matériel	GOV-5 – Gestion des risques et contrôles internes concernant l'information en matière de durabilité	21
ESRS 2	SBM-1	Matériel	SBM-1 Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur	23
ESRS 2	SBM-2	Matériel	SBM-2 Intérêts et points de vue des parties prenantes	30
ESRS 2	SBM-3	Matériel	SBM-3 Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique	32
ESRS 2	IRO-1	Matériel	IRO-1 – Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels	38
ESRS 2	IRO-2	Matériel	IRO-2 – Exigences de publication au titre des ESRS couvertes par l'état de durabilité de l'entreprise	44
ESRS E1	E1-1	Matériel	E1-1 Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique	48
ESRS E1	E1.IRO-1	Matériel	E1.IRO-1 évaluation des impacts, risques et opportunités importants liés au changement climatique	50
ESRS E1	E1-2	Matériel	E1-2 Politiques d'atténuation et d'adaptation au changement climatique	54
ESRS E1	E1-3	Matériel	E1-3 Actions en rapport avec les politiques en matière de changement climatique	57
ESRS E1	E1-4	Matériel	E1-4 Cible	58
ESRS E1	E1-5	Matériel	E1-5 Consommation d'énergie et mix énergétique	59
ESRS E1	E1-6	Matériel	E1-6 Émissions brutes de GES de périmètres 1, 2, 3 et émissions totales de GES	60
ESRS E2	E2.SBM-3	Matériel	SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle économique	65
ESRS E2	E2.IRO-1	Matériel	E2.IRO-1 / SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle économique	65
ESRS E2	E2-1	Matériel	E2-1 – Politiques en matière de pollution	66
ESRS E2	E2-2	Matériel	E2-2 – Actions relatives à la pollution	69
ESRS E2	E2-3	Matériel	E2-3 Cibles pollution	71
ESRS E2	E2-4	Matériel	E2-4 Émissions dans l'air	72
ESRS E2	E2-5	Matériel	E2-5 Substances extrêmement préoccupantes	72
ESRS E3	N/A	Non-Matériel	Ressources hydriques et marines	N/A
ESRS E4	N/A	Non-Matériel	Biodiversité et écosystèmes	N/A
ESRS E5	E5-1.SBM-3	Matériel	SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle économique	73
ESRS E5	E5-1	Matériel	E5-1 – Politiques concernant les ressources et l'économie circulaire	75
ESRS E5	E5-2	Matériel	E5-2 Actions et ressources relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire	77



ESRS E5	E5-3	Matériel	E5- 3 : Cibles relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire	78
ESRS E5	E5-4	Matériel	E5-4 Ressources entrantes	78
ESRS E5	E5-5	Matériel	E5-5 Ressources sortantes	79
ESRS S1	S1.SBM-3	Matériel	S1.SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle économique	85
ESRS S1	S1-1	Matériel	S1-1 – Politiques concernant le personnel de l'entreprise	86
ESRS S1	S1-2	Matériel	S1-2 – Processus de dialogue avec le personnel de l'entreprise et ses représentants au sujet des impacts	88
ESRS S1	S1-3	Matériel	S1-3 – Processus de réparation des impacts négatifs et canaux permettant au personnel de l'entreprise de faire part de ses préoccupations	89
ESRS S1	S1-5	Matériel	S1-5 – Cibles liées à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matériels	90
ESRS S1	S1-6	Matériel	S1-6 – Caractéristiques des salariés de l'entreprise	94
ESRS S1	S1-7	Matériel	S1-7 – Caractéristiques des non-salariés assimilés au personnel de l'entreprise	96
ESRS S1	S1-8	Matériel	S1-8 – Couverture des négociations collectives et dialogue social	96
ESRS S1	S1-9	Matériel	S1-9 – Indicateurs de diversité	97
ESRS S1	S1-10	Non-Matériel	S1-10 Salaire Décent	N/A
ESRS S1	S1-11	Non-Matériel	S1-11 Protection Sociale	N/A
ESRS S1	S1-12	Matériel	S1-12 – Personnes handicapées	98
ESRS S1	S1-13	Matériel	S1-13 – Indicateurs de formation et de développement des compétences	98
ESRS S1	S1-14	Matériel	S1-14 – Indicateurs de santé et de sécurité	99
ESRS S1	S1-15	Matériel	S1-15 – Indicateurs d'équilibre entre vie professionnelle et vie privée	100
ESRS S1	S1-16	Matériel	S1-16 – Indicateurs de rémunération (écart de rémunération et rémunération totale)	101
ESRS S1	S1-17	Matériel	S1-17 – Cas, plaintes et impacts graves sur les droits de l'homme	101
ESRS S2	S2.SBM-3	Matériel	SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et interactions avec la stratégie et le modèle économique	103
ESRS S2	S2-1	Matériel	S2-1 – Politiques relatives aux travailleurs de la chaîne de valeur	104
ESRS S2	S2-2	Matériel	S2-2 et S2-3 – Processus de dialogue avec les travailleurs de la chaîne de valeur au sujet des impacts	105
ESRS S2	S2-3	Matériel	S2-2 et S2-3 – Processus de dialogue avec les travailleurs de la chaîne de valeur au sujet des impacts	105
ESRS S2	S2-4	Matériel	S2-4 – Actions concernant les impacts matériels sur les travailleurs de la chaîne de valeur, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles concernant les travailleurs de la chaîne de valeur, et efficacité de ces actions	105
ESRS S3	N/A	Non-Matériel	Communautés affectées	N/A
ESRS S4	S4.SBM-3	Matériel	SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle économique	107
ESRS S4	S4-1	Matériel	S4-1 – Politiques relatives aux consommateurs et aux utilisateurs finaux	107
ESRS S4	S4-2	Matériel	S4-2 – Processus de dialogue avec les consommateurs et utilisateurs finaux au sujet des impacts	108
ESRS S4	S4-3	Matériel	S4-3 – Processus visant à remédier aux impacts négatifs	108
ESRS S4	S4-4	Matériel	S4-4 – Actions concernant les impacts matériels sur les consommateurs et utilisateurs finaux et efficacité de ces actions	108
ESRS S4	S4-5	Matériel	S4-5 – Cibles liées à la réduction des impacts négatifs	109
ESRS G1	G1.GOV-1	Matériel	GOV-1 – Le rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance	111
ESRS G1	G1.IRO-1	Matériel	IRO-1 – Description des processus d'identification et d'analyse des impacts, risques et opportunités matériels	111
ESRS G1	G1-1	Matériel	G1-1 – Politiques en matière de conduite des affaires et culture d'entreprise	112
ESRS G1	G1-2	Matériel	G1-2 – Gestion des relations avec les fournisseurs	112
ESRS G1	G1-3	Matériel	G1-3 – Prévention et détection de la corruption et des pots-de-vin	115
ESRS G1	G1-4	Matériel	G1-4 – Cas de corruption ou de versement de pots-de-vin	117



ESRS G1	G1-5	Non-Matériel	G1-5 – Activité de Lobbying	N/A
ESRS G1	G1-6	Matériel	G1-6 – Pratiques en matière de paiement	117
Thématique spécifique à l'entreprise	N/A	Matériel	EXCELLENCE INDUSTRIELLE ET SATISFACTION CLIENT (thématique spécifique à l'entreprise)	119
Thématique spécifique à l'entreprise	N/A	Matériel	RATIONALISATION ET SECURISATION DES SYSTEMES D'INFORMATION (thématique spécifique à l'entreprise) RATIONALISATION ET SECURISATION DES SYSTEMES D'INFORMATION (thématique spécifique à l'entreprise)	122



# INFORMATION ENVIRONNEMENTALE

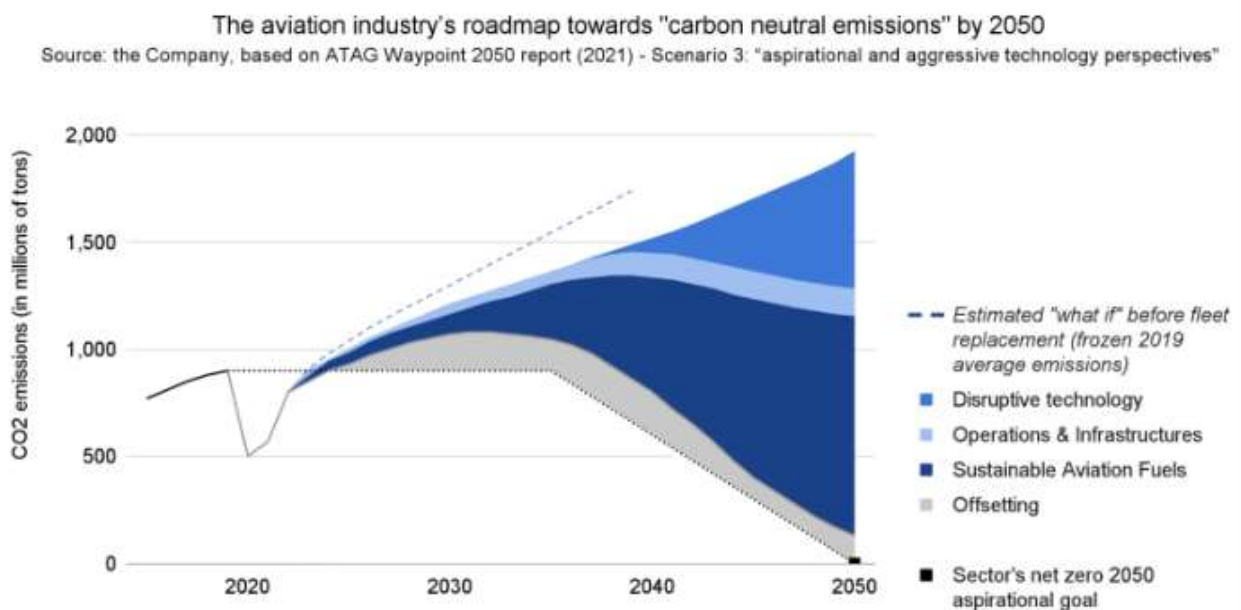
## E1 CHANGEMENT CLIMATIQUE

### E1-1 Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique

Lors de l'analyse de double matérialité réalisée en 2024, le Groupe a identifié et jugé matériels des IRO liés à la thématique du changement climatique. En regard de ces IRO et de son incidence globale sur le climat, le Groupe a engagé une politique d'atténuation et s'engage à compter de 2025 à structurer un plan de transition de façon normée.

FIGEAC AÉRO étant situé au cœur de la chaîne de valeur aéronautique (cf. SBM-1 Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur du présent rapport de durabilité pour plus de détails), il est essentiel de repositionner le Groupe au sein de la filière aéronautique pour appréhender au mieux la réalité de sa contribution en termes d'atténuation du changement climatique.

#### Trajectoire net-zéro pour le transport aérien



La filière aéronautique et ses principaux donneurs d'ordre ont pris des engagements forts dès 2021 pour atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. Ainsi, l'atteinte de cet objectif de neutralité passe notamment par des actions d'envergure sur les émissions de GES de l'aviation commerciale, par ordre d'importance d'impact :

- En premier lieu, l'utilisation de carburants d'aviation durable (CAD ou *Sustainable Aviation Fuels* ou SAF en anglais), non issus de sources fossiles ;



- L'implémentation de technologies de rupture (par exemple de nouveaux modes de propulsion basés sur l'hydrogène), se traduisant plus généralement par l'opération d'appareils plus économes ;
- L'amélioration de l'efficacité des opérations au sol et des infrastructures ;
- Enfin, la compensation des émissions au travers de mécanismes de crédits carbone.

## Contribution de FIGEAC AÉRO dans les émissions de la filière aéronautique

Selon l'EASA, la durée d'utilisation commerciale d'un appareil dédié au transport de passagers est typiquement entre 25 et 30 années, tandis que celle d'un appareil dédié au transport de marchandises est typiquement entre 30 et 40 années. Pour cette raison, la très large majorité des émissions de la filière aéronautique est liée à l'utilisation des aéronefs et à leur consommation de carburant.

En tant qu'acteur central de la chaîne de valeur aéronautique, FIGEAC AÉRO doit considérer au sein de son bilan d'émission de gaz à effet de serre (BEGES ou bilan carbone), l'utilisation commerciale des aéronefs qu'il contribue à produire dans son scope 3 aval, conformément aux recommandations des différents protocoles de mesure d'émissions de GES.

Pour illustrer ce propos, sur l'exercice 2024/25, en intégrant les émissions des aéronefs, au prorata du poids des pièces élémentaires ou des sous-ensembles produits et livrés par FIGEAC AÉRO sur la totalité des émissions sur la durée de vie des appareils (scope 3 aval) ces émissions représentent plus de 17 millions de tonnes. Lorsqu'on exclut ce scope 3 aval, et donc l'utilisation commerciale des aéronefs, le Groupe n'émet plus que 202 000 tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub>.

En tenant compte du fait que FIGEAC AÉRO n'exerce aucun contrôle réel sur l'utilisation commerciale des aéronefs, hormis sa contribution active aux évolutions technologiques des appareils et de leurs moteurs, et par conséquent de leur efficacité en matière d'émissions de GES, le Groupe isole l'utilisation commerciale des aéronefs de ses publications d'émissions de GES.

Cette différenciation se reflète dans l'ensemble des stratégies, plans d'action et trajectoires que le Groupe a adoptées, et notamment ci-dessous dans sa stratégie d'atténuation du changement climatique.

## Stratégie d'atténuation du changement climatique

Après un premier bilan carbone réalisé lors de l'exercice précédent, FIGEAC AÉRO s'est fixé comme but de dessiner une trajectoire carbone cohérente avec l'Accord de Paris, et d'accompagner ses clients dans la réduction de l'empreinte carbone du transport aérien à l'horizon 2050.

En préalable à l'établissement de cette trajectoire, le Groupe a au cours de l'exercice procédé à :

- Le déploiement d'un outil spécialisé a été déployé sur l'ensemble des sites du Groupe, permettant une comptabilité consolidée des émissions de GES sur les scopes 1, 2 et 3, et ouvrant la possibilité de mesurer de manière fiable les émissions du Groupe, d'établir un plan d'action et une trajectoire en matière d'émissions de GES, et d'en suivre les progrès ;
- La création de la Commission environnement, composée de la Direction RSE et des responsables HSE de chacun des sites. Sorte de *taskforce* climat, elle est chargée d'élaborer le plan climat et de suivre sa mise en application.



La Commission environnement a également impliqué clients avionneurs et motoristes et fournisseurs, au travers de différents projets et ateliers autour de thématiques variées.

Dans ce contexte, la Commission environnement a livré sur la base de ses travaux une trajectoire incluant deux cibles, établies conformément à la différenciation des scopes d'émissions de GES adoptée par le Groupe (plus de détails dans la section ci-dessus « Contribution de FIGEAC AÉRO dans les émissions de la filière aéronautique »), et adoptant comme horizon mars 2028, soit celui du plan stratégique PILOT 28 :

- Une première cible dite « interne », focalisée sur les activités sur lesquelles le Groupe est raisonnablement susceptible d'avoir un certain degré de contrôle, et donc excluant le scope 3 aval, lié à l'utilisation commerciale des aéronefs ;
- Une deuxième cible, plus globale, incluant le scope 3 aval lié à l'utilisation commerciale des aéronefs, alignée sur l'Accord de Paris et l'objectif de réduction de l'empreinte carbone de la filière en 2050.

Une description plus complète de ces cibles est disponible dans le chapitre E1-4 du présent rapport de durabilité.

### *Les Principaux leviers de décarbonation*

Les principaux leviers de décarbonation sont détaillés dans le chapitre E1-2 Politique d'atténuation du présent rapport de durabilité.

Des émissions verrouillées ont été identifiées, relatives notamment à des investissements décidés lors d'exercices précédents et à des bâtiments en location pour lesquels FIGEAC AÉRO n'exerce pas de contrôle direct. Toutefois, les émissions ainsi identifiées ne remettent aucunement en cause les objectifs adoptés par le Groupe en matière de réduction des émissions de GES.

Une première trajectoire d'atténuation a été approuvée par le Comité Exécutif et présentée au Conseil d'Administration, pour enfin être intégrée à la stratégie générale du Groupe. Elle fait l'objet d'un budget dédié et d'une allocation de ressources financières, dont le suivi est la responsabilité du Comité de Pilotage RSE.

Le modèle économique de FIGEAC AÉRO et sa feuille de route en matière de durabilité prennent en considération la réduction de ses émissions de GES, ainsi que le renforcement de sa résilience face aux risques climatiques physiques et de transition. La politique du Groupe relève d'un processus continu qui sera revu et mis à jour a minima à chaque révision ou publication d'un nouveau plan stratégique, ou annuellement si un évènement majeur intervient (comme des changements de périmètre liés à une évolution du contrôle opérationnel d'une filiale ou co-entreprise ou à une croissance externe, des évolutions dans les directives du Conseil d'Administration, etc...).

## **E1.IRO-1 évaluation des impacts, risques et opportunités importants liés au changement climatique**

Le tableau ci-dessous répertorie les impacts, risques et opportunités liés aux enjeux climatiques que le Groupe a identifiés et jugés matériels lors de l'analyse de double matérialité (DMA) réalisée au cours de l'exercice 2023/24. Tous les IRO ont été évalués indépendamment des mesures



d'atténuation mises en œuvre par FIGEAC AÉRO et sur les mêmes horizons temporels que ceux de la DMA.

Les informations publiées dans le cadre de l'ESRS 2 (IRO-1 et SBM 3) précisent la méthodologie employée. (cf. IRO-1 – Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels et SBM-3 Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique du présent rapport de durabilité).

Cette analyse a mis en évidence plusieurs impacts et risques matériels liés aux enjeux climatiques, en particulier sur les USP<sup>3</sup> et sur les achats de métaux. L'identification des IRO a été réalisée par la Commission environnement et portait sur tous les sites, et plus particulièrement sur les sites ayant une activité aéronautique. De plus, le Groupe a sollicité en amont les attentes d'un échantillon représentatif de ses parties prenantes afin d'intégrer dans son analyse la chaîne de valeur amont et aval.

Cette analyse a mis en évidence plusieurs impacts et risques matériels liés aux enjeux climatiques, en particulier un impact relatif aux émissions liées à l'utilisation des produits vendus (scope 3 aval) et aux achats de métaux (scope 3 amont).

FIGEAC AÉRO reconnaît avoir des impacts négatifs sur le climat, de par l'utilisation final de ses produits vendu. Notre activité de sous-traitance nous conduit à focaliser sur un bilan de nos émissions, Scope 1, Scope 2 et Scope 3 amont (cf. E1-1 Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique du présent rapport de durabilité).

---

<sup>3</sup> USP : Use of Sold Products (utilisation des produits vendus).



Sous-thématique	IRO	Description de l'IRO	Chaîne de valeur			Horizon temporel		
			Amont	Groupe	Aval	Court terme	Moyen terme	Long terme
Adaptation au changement climatique (Risques physiques)	Risque	Risques financiers lié à l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des phénomènes climatiques extrêmes (canicules, tensions sur la ressource en eau, tempêtes, tornades...)		x		x	x	x
Adaptation au changement climatique (Risque de transition, modèle économique)	Risque	Risques financiers lié aux investissements à réaliser pour s'adapter à l'évolution des marchés (aéronautique durable et diversification hors secteur aéronautique)		x	x		x	x
	Opportunité	Opportunités financières liées à l'évolution des marchés (aéronautique durable et diversification hors secteur aéronautique)		x	x		x	x
Adaptation au changement climatique (Risque de transition, outil de production)	Risque	Risques financiers liés à la relocalisation de certaines productions par les clients pour leur propre bilan d'émission de GES		x	x		x	x
	Opportunité	Opportunités liées à la relocalisation de certaines productions par les clients pour leur propre bilan GES		x	x		x	x
	Opportunité	Économies résultantes de la reconfiguration des schémas industriels du groupe en <i>local to local</i> et de l'optimisation des transports (en interne)	x	x	x		x	x
Atténuation du changement climatique	Impact	Impact négatif sur le climat des activités du Groupe et de sa chaîne de valeur amont et aval	x	x	x		x	x
	Risque	Un plan de transition climatique trop peu ambitieux ou non adapté pourrait se traduire par des pertes de marchés	x	x	x			x
	Risque	Risques financiers liés à la mise en œuvre du plan de transition climatique du Groupe et des investissements "verts" à prévoir	x	x	x		x	x
Énergie	Opportunité	Optimisation des coûts énergétiques		x			x	x

## Analyse des scénarios de risques climatiques

Une première analyse de risque macroscopique climatique a été réalisée au cours de l'exercice 2023/24 par le Groupe dans le cadre de l'analyse de double matérialité. Elle a permis d'identifier des IRO jugés matériels, en ce qui concerne les risques physiques et les risques de transition.

### Risques climatiques physiques

L'adaptation aux risques climatiques physiques implique de considérer des scénarios climatiques pessimistes (par exemple, le scénario SSP3-7.0 du GIEC) qui se traduisent par une augmentation considérable de la fréquence et de l'intensité des événements climatiques extrêmes, tels que les tempêtes, les canicules, les sécheresses et les inondations.

Ce type de scénarios, qui apparaissent probables à l'horizon 2050 selon le GIEC, exposeront les activités de FIGEAC AÉRO et de la chaîne de valeur aéronautique à des perturbations importantes. Dans le cadre de son analyse de double matérialité, le Groupe a notamment identifié et jugés matériels les impacts et les risques suivants :



- Risques financiers liés à l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des phénomènes climatiques extrêmes :
  - Canicules : adaptation de l'outil de production, avec par exemple, horaires décalés, équipes réduites, processus de production stoppés, mise en place de solutions techniques d'isolation, de ventilation, de climatisation, et de toits blancs... ;
  - Refroidissement climatique : perturbation des processus de production par des vagues de froid intense ;
  - Sécheresses et tensions sur la ressource en eau : diminutions voire arrêts de la production, lorsque des restrictions sont mises en place ;
  - Tempêtes et tornades : arrêt total de la production en cas de dégâts matériels.

Cette première analyse sera complétée au cours de l'exercice 2025/26 par une analyse plus approfondie. La politique et le plan d'action relatifs aux risques climatiques physiques du Groupe FIGEAC AÉRO seront échafaudés sur la base de cette nouvelle analyse.

### *Risques climatiques de transition*

L'adaptation aux risques climatiques de transition implique d'envisager des scénarios de transition vers une économie bas carbone (par exemple le scénario SSP1-2.6 du GIEC).

Ce type de scénario suppose des changements structurels profonds des modèles économiques et des chaînes d'approvisionnement, avec notamment une réglementation croissante autour de la décarbonation, une augmentation du prix des énergies fossiles et une intensification des contraintes sur les matériaux non recyclables. Bien que peu probable à ce stade selon le GIEC, ce type de scénario impacterait l'ensemble de la Chaîne de valeur aéronautique et son modèle économique. Dans le cadre de son analyse de double matérialité, FIGEAC AÉRO a notamment identifié et jugé matériels les risques et opportunités suivants :

- Risques financiers et techniques liés à la transition vers de nouveaux marchés dans le secteur aéronautique (notamment de nouveaux aéronefs aux moteurs plus sobres en consommation, utilisant les Carburants d'Aviation Durables ou de nouveaux modes de propulsion comme l'hydrogène) ;
- Risques financiers et techniques liés à la transition vers de nouvelles activités hors secteur aéronautique ;

Dans ces deux cas, le niveau des risques financiers et techniques dépend de l'ampleur des transformations à mettre en œuvre pour adapter l'outil de production à l'évolution des marchés.

- Risques financiers ou opportunités liés à la relocalisation de certaines productions par les clients (avec un impact positif ou négatif pour le Groupe) liée à leurs propres émissions de GES ;
- Opportunités liées aux nouveaux marchés dans le secteur aéronautique (notamment de nouveaux aéronefs aux moteurs plus sobres en consommation, utilisant les Carburants d'Aviation Durables ou de nouveaux modes de propulsion comme l'hydrogène) ;
- Opportunités liées à la transition vers de nouvelles activités hors secteur aéronautique.



## E1-2 Politiques d'atténuation et d'adaptation au changement climatique

Cette première publication ne fait pas référence à une politique interne Groupe car celle-ci n'est pas formalisée. Une politique environnementale rattachée à son système de management de la qualité (SMQ) sera rédigée au cours de l'exercice 2025/26. Les politiques d'atténuation et d'adaptation y seront incluses.

Bien qu'une politique ne soit pas formalisée en la matière, le Groupe a identifié des axes de travail sur les volets atténuation et adaptation au changement climatique.

### Politique d'atténuation du changement climatique

Malgré le fait que la très large majorité des émissions de la filière aéronautique est liée à l'utilisation des aéronefs et à leur consommation de carburant (scope 3 aval), FIGEAC AÉRO peut contribuer en agissant directement pour réduire sa propre empreinte carbone (scopes 1, 2 et 3 amont).

Compte tenu du déploiement au cours de l'exercice d'un outil de comptabilité carbone sur chacun de ses sites, le Groupe a adopté les données de l'exercice 2024/25 comme base de référence pour ses émissions de GES.

Le Groupe entend par ailleurs au cours de l'exercice 2025/26 et à l'issue d'une deuxième mesure de ses émissions de GES entreprendre la définition d'une trajectoire chiffrée. Dans ce contexte, il a été décidé d'inscrire le Groupe dans une démarche structurante de construction de sa trajectoire, la démarche ACT Pas à Pas de l'ADEME. Il conviendra notamment dans les prochains rapports de durabilité de s'appuyer sur cette méthodologie pour prendre un engagement global, tous scopes confondus, à l'horizon 2050.

Toutefois, en considérant que les ressources financières dont le Groupe dispose sont limitées, notamment par son niveau d'endettement (cf note 18 des annexes aux comptes consolidés), il sera essentiel pour FIGEAC AÉRO de trouver un équilibre entre les ressources financières consacrées au remboursement de ses créanciers et celles mobilisées dans le cadre de sa politique d'atténuation du changement climatique.

Lors des exercices précédents, le Groupe avait focalisé ses efforts sur deux axes principaux, centrés sur ses sites de Figeac, Méaulte (FIGEAC AÉRO Picardie) et Montoir-de-Bretagne (FIGEAC AÉRO Saint-Nazaire) :

- Le chauffage des bâtiments par pompes à chaleur, et un plan d'économie d'énergie adopté suite à la crise sanitaire ;
- L'implantation des sites d'assemblage de sous-ensembles de très grandes dimensions au plus proche géographiquement des clients, afin de limiter l'utilisation de convois exceptionnels.

Au cours de l'exercice 2024/25, le Groupe a procédé à l'identification des leviers principaux de décarbonation de ses activités directes et indirectes :

Sur les scopes 1 et 2 :

- Plan de sobriété énergétique des bâtiments, avec par exemple une meilleure isolation des bâtiments ;
- Plan de sobriété des flottes de véhicule, notamment au travers de l'hybridation et l'électrification ;



- Recours croissant aux sources d'énergies renouvelables, notamment dans les filiales avec des mix énergétiques très carbonés (principalement Tunisie, Maroc et États-Unis) ;
- Substitution du gaz naturel par électrification des usages (hors processus de production).

Sur le scope 3 :

- Initiation d'un projet pour la circularité de la matière première, avec une priorité donnée aux matières premières pour lesquelles l'empreinte carbone et les enjeux d'approvisionnement sont les plus élevés, à savoir le titane ;
- Intégration de la dimension émissions de GES au sein de la stratégie achats du Groupe et mise en place de mécanismes d'incitation des fournisseurs à la réalisation de leur propre bilan carbone ;
- Transition et mécanismes d'incitation aux mobilités douces pour le personnel ;
- Optimisations en matière de transports et d'emballages des productions du Groupe.

#### *Précisions concernant le scope 3 amont et l'importance des émissions de GES liées aux intrants*

Les matières premières et notamment les métaux utilisés par le Groupe dans ses productions représentent des émissions de près de 60% de son total d'émissions de GES (exclu l'utilisation des produits vendus du scope 3 aval). Si le principe d'enlèvement de matière est inéluctable dans les procédés de fabrication actuels, FIGEAC AÉRO est engagé dans une politique de réduction des quantités de matières premières métalliques mises en œuvre dans la production de produits finis.

Toutefois, FIGEAC AÉRO étant un sous-traitant avec un positionnement *build-to-print*, c'est-à-dire qu'il fabrique des produits finis uniquement sur la base de plans et d'une nomenclature précise de matériaux fournis par les clients, il n'est pas impliqué dans la conception d'un produit fini. Dans ce contexte, il est impossible pour le Groupe de conduire de son propre chef des démarches d'éco-conception.

FIGEAC AÉRO s'inscrit donc dans une démarche de collaboration étroite avec ses clients afin de réduire les quantités de matières premières métalliques utilisées, notamment au travers de :

- L'analyse des cycles de vie produit ;
- L'aide à la conception ;
- La recyclabilité et la réutilisation des matières premières (plus de détails dans le chapitre E5-1 du présent rapport de durabilité).

## Politique d'adaptation au changement climatique

### *Adaptation aux risques climatiques physiques*

Compte tenu de son empreinte internationale, le Groupe FIGEAC AÉRO va potentiellement devoir s'adapter à des risques physiques liés au dérèglement climatique, sur l'un ou plusieurs de ses sites. À ce titre, le Groupe doit disposer d'une analyse de résilience argumentée face à ces risques.

Le Groupe a donc décidé de valoriser le travail déjà effectué lors de l'exercice précédent dans le cadre de l'analyse de double matérialité en décrivant les enjeux, les Impacts et les Risques associés, ainsi que les premières mesures prises pour y remédier (Politiques, Plans d'Actions, Objectifs).



Dans le cadre du deuxième rapport de durabilité, au titre de l'exercice 2025/26, le Groupe entend finaliser un plan de résilience. Il s'agit d'un approfondissement des travaux qualitatifs actuels, en utilisant une méthodologie d'analyse quantitative, incluant les effets financiers attendus des risques physiques matériels.

#### *Adaptation aux risques de transition*

Le concept de résilience climatique implique que le Groupe et ses sites développent une capacité d'adaptation au changement climatique afin de mieux gérer les risques associés et d'en saisir les opportunités, y compris la capacité de répondre aux risques de transition et aux risques physiques.

Ces opportunités comprennent notamment :

- L'amélioration de l'efficacité ;
- La conception de nouveaux processus de production ;
- Le développement de nouveaux produits et de nouveaux marchés.

Les opportunités liées à la résilience peuvent être particulièrement pertinentes notamment dans le cadre d'investissements sur des actifs de long terme, permettant au Groupe de mieux maîtriser la chaîne de valeur amont et les matières premières métalliques.

Au cours de l'exercice 2023/24, FIGEAC AÉRO avait notamment renforcé la Direction des Opérations consacrée à ses Activités de Diversification, qui constituent l'un des axes forts du plan stratégique PILOT 28. Ces diversifications s'articulent autour d'activités dans les marchés de la défense et de l'énergie (notamment hydro-électrique et nucléaire).

Le Groupe est engagé dans un processus d'amélioration continue durant les exercices suivants de sa politique d'adaptation aux risques de transition. Celle-ci sera notamment précisée à l'issue de l'étude de vulnérabilité des sites et de l'analyse de résilience planifiées sur l'exercice 2025/2026.



## E1-3 Actions en rapport avec les politiques en matière de changement climatique

### Plan d'actions en rapport avec l'atténuation

Le Groupe de Travail RSE a procédé à une hiérarchisation de l'ensemble des actions identifiées dans le Groupe dans une matrice « Gain (Émissions de GES) / Efforts (CAPEX et OPEX). Sur cette base, il a proposé au Comité Exécutif un plan de décarbonation compatible avec les moyens financiers globaux du groupe.

Cette approche tactique a permis de prioriser certaines actions pour le prochain exercice 2025/26 :

- Projet de solarisation de la toiture sur un bâtiment du site de Casablanca ;
- Hiérarchisation et structuration de l'approche de la trajectoire ACT Pas à Pas de l'ADEME.

### Plan d'actions en rapport avec l'adaptation

Les actions en rapport avec l'adaptation envisagées pour le prochain exercice 2025/26 sont les suivantes :

- Établir un plan de résilience en vue de la construction de la politique sur les risques physiques d'adaptation ;
- Déploiement d'un plan de sobriété énergétique des bâtiments et développement du recours aux énergies renouvelables comme un moyen d'adaptation.

Actions clés	Solarisation toiture Casablanca	Déployer Act pas à pas	Etablir un plan de résilience	Plan de sobriété énergétique durable
<i>Détails actions clés</i>	Solariser le dernier bâtiment construit à Casablanca	Structurer et normer son plan d'atténuation	Mener une étude de vulnérabilité au réchauffement des sites et produire un plan de résilience	Réduire la dépendance à l'énergie fossile dans le mix énergétique du groupe en vue de s'adapter
<i>Enjeux concernés</i>	Émissions Scope 2	Plan de Transition	Plan de transition	Plan de transition
<i>Périmètre d'application des actions clés</i>	Site de Casablanca	Groupe	Groupe	Groupe
<i>Horizons temporels dans lesquels l'entreprise prévoit d'achever chaque action clé</i>	Achèvement des travaux et mise en production décembre 2025	Décembre 2026 au plus tard	Mars 2026	Mars 2026
<i>Le cas échéant, des informations quantitatives et qualitatives sur l'avancement</i>	Contrat visé le 5 juin 2025	Réunion de <i>kick-off</i> du Comité Exécutif le 30 juin 2025	Budget provisionné sur l'exercice 2025/26	Audits énergétiques lancés dans les sociétés Casablanca Aéronautique et FIGEAC AÉRO Tunisie

Note : Seules les actions clés sont reportées ci-dessus et non l'ensemble des actions conduisant aux cibles d'atténuation.



## E1-4 Cible

Les cibles (premières étapes du plan d'atténuation du groupe) sont des gains exprimés à 2028 (horizon de son plan stratégique PILOT 28). FIGEAC AÉRO définira les cibles à horizon 2050 lors de la structuration globale et construction de son plan de transition (cf chapitre E1-3 du présent rapport de durabilité).

	Étapes clés et années cibles		
	2024/25 (année de référence)	2027/28 (évolution) <sup>4</sup>	Variation par rapport à l'année de référence
<b>Émissions de GES de Scope 1</b>			
Émissions brutes de GES de scope 1 (tCO <sub>2</sub> eq)	5 004	-241	-4,8%
<b>Émissions de GES de Scope 2</b>			
Émissions brutes de GES de Scope 2 basées sur la localisation (tCO <sub>2</sub> eq) <sup>5</sup>	9 513	-1 202	-12,6%
<b>Émissions significatives de GES de scope 3</b>			
Total des émissions brutes indirectes (Scope 3) de GES (tCO <sub>2</sub> eq)	178 265	-7 567	-4,2%
<b>Émissions totales de GES</b>			
Émissions totales de GES (basées sur la localisation) (tCO <sub>2</sub> eq)	192 782	-9 010	-4,7%

FIGEAC AÉRO ne publiera pas de cibles sur l'adaptation au changement climatique sur cette exercice. Néanmoins, deux actions clés dans son plan d'action permettent d'engager le Groupe dans la démarche en attendant le plan de résilience issu de l'étude de vulnérabilité de ses sites de production.

<sup>4</sup> Ces gains d'émissions sont projetés hors croissance, et en excluant les gains de l'utilisation des produits vendus du scope 3 aval. Ce sont les gains d'émissions attendues sur l'ébauche du plan d'atténuation que FIGEAC AÉRO a établi à l'horizon de son plan stratégique.

<sup>5</sup> FIGEAC AÉRO reporte uniquement ses émissions de GES basées sur la localisation des facteurs d'émission. Le Groupe et ses filiales n'ont pas souscrit jusqu'alors de contrats spécifiques sur l'achat d'électricité renouvelable et ne font pas appel à l'achat de certificats de garantie d'origine.



## E1-5 Consommation d'énergie et mix énergétique

Mix et consommation énergétique	Unité	2024/25
Consommation de combustible de charbon et de produits du charbon	MWh	-
Consommation de combustible provenant du pétrole brut et des produits pétroliers	MWh	276,6
Consommation de combustible provenant de gaz naturel	MWh	9 017,1
Consommation de combustible provenant d'autres sources fossiles	MWh	590,3
Consommation d'électricité, de chaleur, de vapeur et de refroidissement achetés ou acquis à partir de sources fossiles	MWh	13 912,0
Consommation totale d'énergie fossile	MWh	23 795,9
Pourcentage d'énergie fossile dans la consommation totale	%	40,5%
Consommation de combustible provenant du nucléaire	MWh	29 463,1
Pourcentage d'énergie nucléaire dans la consommation totale	%	50,1%
Consommation de combustible provenant de sources renouvelables, y compris la biomasse (comprenant également les déchets industriels et municipaux d'origine biologique, le biogaz, l'hydrogène renouvelable, etc.)	MWh	388,2
Consommation d'électricité, de chaleur, de vapeur et de refroidissement achetés ou acquis à partir de sources renouvelables	MWh	5 138,9
La consommation d'énergie renouvelable non combustible autoproduite	MWh	-
Consommation totale d'énergie renouvelable	MWh	5 527,0
Pourcentage d'énergie renouvelable dans la consommation totale	%	9,4%
Consommation totale d'énergie	MWh	58 786,0
Consommation totale d'énergie par chiffre d'affaires net dans les secteurs à fort impact climatique	MWh/M€	139,9

### Chiffre d'affaires (M€)

Chiffre d'affaires net provenant d'activités dans des secteurs à fort impact climatique utilisé pour calculer l'intensité énergétique (M€)	420,3
Chiffre d'affaires net total (cf. Note 22 de l'annexe aux comptes consolidés du RFA du Groupe) (M€)	432,3

Toutes les informations quantitatives relatives à l'énergie sont déclarées en méga-watt-heures (MWh ou % le cas échéant). Les informations publiées incluent la consommation totale d'énergie en MWh liée aux opérations propres, ventilée par type de source.

Afin d'uniformiser le calcul des valeurs en PCI (Pouvoir Calorifique Inférieur), un même facteur a été appliqué à l'ensemble des sites. Pour le gaz propane en bouteille, nous avons retenu un facteur PCI de 12,78 kWh/kg. Concernant le gaz de ville, le passage du PCS (Pouvoir Calorifique Supérieur) au PCI a été réalisé en divisant par un coefficient de 1,11.

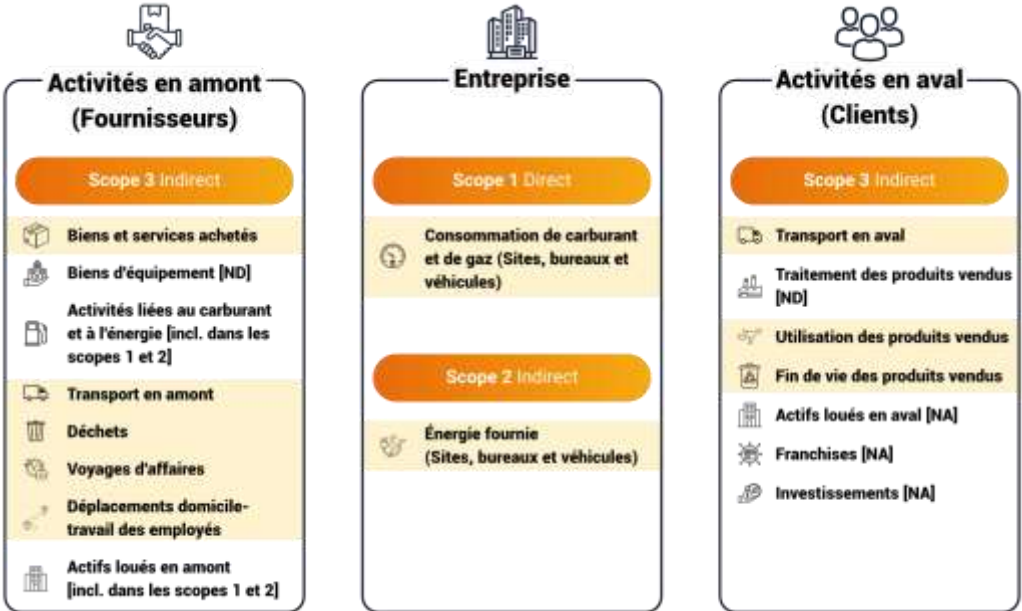


Concernant la consommation totale d'énergie par chiffre d'affaires net dans les secteurs à fort impact climatique, le Groupe a pris en compte les codes NACE (Nomenclature des activités économiques) attribués à chacun de ses sites afin de déterminer leur appartenance éventuelle à des secteurs à fort impact climatique. Conformément à l'Annexe I du règlement (CE) no 1893/2006 du Parlement européen et du Conseil (18), tel que défini dans le règlement délégué (UE) 2022/1288 de la Commission (19)), il a été constaté que 100 % des sites sont classés dans des secteurs identifiés comme ayant un fort impact climatique. Les entités FGA North America et Tofer Europe Service sont exclues des données présentées ci-dessus. En conséquence, 97,2% du chiffre d'affaires du Groupe a été pris en compte dans le calcul de la consommation totale d'énergie par chiffre d'affaires net dans les secteurs à fort impact climatique (cf. Note 22 de l'annexe aux comptes consolidés du RFA du Groupe).

## E1-6 Émissions brutes de GES de périmètres 1, 2, 3 et émissions totales de GES

FIGEAC AÉRO fournit des informations détaillées sur ses émissions de GES tant au niveau des scopes 1 et 2 que du scope 3, conformément aux exigences réglementaires. L'évaluation des émissions de GES se fait en tonnes de CO<sub>2</sub> équivalent (tCO<sub>2</sub>eq) suivant le GHG Protocol.

Le scope 1 correspond aux émissions directes opérées par l'organisation, tandis que le scope 2 englobe les émissions indirectes liées à la consommation d'électricité, de chaleur ou de vapeur achetées. Le scope 3, quant à lui, inclut les autres émissions indirectes, notamment celles résultant de la production des matières premières. Le calcul des émissions liées à l'utilisation des produits vendus a été réalisé à partir d'une hypothèse construite à partir de sources ministérielles et de données issues de notre chaîne de valeur aval.



Émissions brutes scope 1, 2, 3 et émissions totales de GES sur l'exercice 2024/25 avec et sans l'utilisation des appareils

Catégories d'émissions	Références	Postes d'émissions	Total (tCO <sub>2</sub> CO <sub>2</sub> e) sans ESP	Total tCO <sub>2</sub> CO <sub>2</sub> e avec ESP
Scope 1	1.1	Emissions directes des sources fixes de combustion	3 309	3 309
	1.2	Emissions directes des sources mobiles de combustion	179	179
	1.3	Emissions directes des procédés	0	0
	1.4	Emissions directes fugitives	1 516	1 516
<b>Sous-total Scope 1</b>			<b>5 004</b>	<b>5 004</b>
Scope 2	2.1	Emissions indirectes liées à la consommation d'électricité – location based	9 513	9 513
	2.2	Emissions indirectes liées à la consommation de vapeur, chaleur ou froid – location based		
<b>Sous-total Scope 2 – Basé sur la localisation</b>			<b>9 513</b>	<b>9 513</b>
<b>Emissions du Scope 3 Amont</b>				
	3.1	Produits et services achetés	156 172	156 172
	3.2	Biens immobilisés	9 826	9 826
	3.3	Emissions liées aux combustibles et à l'énergie (non inclus dans le scope 1 ou le scope 2)	1 090	1 090
	3.4	Transport de marchandise amont et distribution	2 787	2 787
	3.5	Déchets générés	2 280	2 280
	3.6	Déplacements professionnels	219	219
	3.7	Déplacements domicile travail	3 890	3 890
	3.8	Actifs en leasing amont Autres émissions indirectes amont	30	30
<b>Émissions du Scope 3 Aval</b>				
	3.9	Transport de marchandise aval et distribution	1 569	1 569
	3.10	Transformation des produits vendus		
	3.11	Utilisation des produits vendus		17 731 000
	3.12	Fin de vie des produits vendus	333	333
	3.13	Actifs en leasing aval		
	3.14	Franchises		
	3.15	Investissements Autres émissions indirectes aval	69	69
<b>Sous-total Scope 3</b>			<b>178 265</b>	<b>17 909 265</b>
<b>Total émissions Scopes 1,2 &amp; 3</b>			<b>192 782</b>	<b>17 923 782</b>



### *Précisions méthodologiques concernant les émissions reportées*

FIGEAC AÉRO a établi un bilan carbone conformément aux méthodologies du GHG Protocol. Les données présentées ont été établies sur l'exercice fiscal, soit une période allant du 1<sup>er</sup> avril 2024 au 31 mars 2025. Les facteurs d'émission utilisés s'appuient principalement sur deux sources de données : la base Empreinte (Version V23.0 de l'ADEME et la base Ecolinvent.)

Le périmètre cible de reporting est celui du périmètre financier consolidé. Les deux co-entreprises n'étant pas contrôlées opérationnellement, elles ne sont pas incluses directement dans les données reportées mais figurent en tant que fournisseurs au travers du poste Achats dans le scope 3. Le périmètre est donc celui du Groupe sans exclusions. Toutes les filiales ont contribué en données natives sauf TOFER Europe Services, TOFER, FGA North America, FGA Mexique et FGA Group Services qui ont été proratisées en attendant le déploiement de l'outil de comptabilité carbone.

Sur le total des émissions présentées au niveau du Groupe, hors 3-11 Utilisation des produits Vendus, 7% des émissions sont issues de la proratisation, et par conséquent 93 % des émissions calculées à partir de données primaires. (Voir conditions de proratisation ci-après)

L'ensemble des émissions du poste 3-11 Utilisation des produits Vendus est issu d'une estimation (voir détail ci-après), ce qui représente 99% des émissions du Groupe.

La liste des catégories du scope 3 prises en compte est la suivante :

- Scope 3 cat 1 : Achats de biens et services ;
- Scope 3 cat 2 : Immobilisations ;
- Scope 3 cat 3 : Activités associées à l'énergie et aux combustibles ;
- Scope 3 cat 4 : Fret en amont de l'activité ;
- Scope 3 cat 5 : Déchets générés par les opérations ;
- Scope 3 cat 6 : Déplacements domicile-travail ;
- Scope 3 cat 8 : Déplacements professionnels ;
- Scope 3 cat 9 : Transports Avals ;
- Scope 3 cat 10 : Traitements des produits vendus en fin de vie ;
- Scope 3 cat 11 : Utilisation des produits vendus ;
- Scope 3 cat 12 : Fin de vie des produits.

Les catégories suivantes ont été exclues :

- Scope 3 cat 7 : Actifs loués en amont : L'entreprise utilise des machines mais les émissions liées de celles-ci sont comptabilisées dans les scopes 1 & 2 de l'entreprise ;
- Scope 3 cat 13 : Actifs loués en aval : le modèle économique de FIGEAC AÉRO n'incluant pas la location d'actifs, cette catégorie est donc non applicable ;
- Scope 3 cat 14 : Franchises : FIGEAC AÉRO n'ayant pas de franchise, cette catégorie est donc non applicable ;
- Scope 3 cat 15 : Investissements : les émissions liées aux investissements de FIGEAC AÉRO sont estimées à moins de 0,5 % des émissions totales du scope 3 et sont donc non significatives.



## Sources de données et méthodes de calculs

Catégorie	Description	Méthode de calcul	Sources de données
Scope 1	Émissions directes des installations contrôlées	Données physiques en KWh ou m3, litres Facteurs d'émissions base empreinte ADEME <sup>6</sup>	Compteurs, factures, rapports internes
Scope 2	Émissions indirectes liées à l'électricité achetée	Données physiques KW Facteurs d'émissions du mix énergétique base empreinte ADEME	Factures d'électricité, données fournisseurs d'énergie
Scope 3 - Cat. 1	Achats de biens et services	Données monétaires Cout des achats x facteurs monétaires base empreinte ADEME	Montant Factures Achats fournisseurs, Fichier achats fournisseurs
Scope 3 – Cat. 2	Immobilisations	Bâtiments : Superficie x facteur d'émission base empreinte ADEME Autres : Coûts d'investissement des moyens de production R&D et outillages : Facteurs monétaires base empreinte ADEME	Fichier de suivis des immobilisations comptable
Scope 3 - Cat. 3	Énergie amont	Données physiques en KWh ou m3 , litres Facteurs d'émissions base empreinte ADEME	Compteurs, factures, rapports internes
Scope 3 - Cat. 4	Transport amont	Données fournisseurs GES des transporteurs ou T.km	Rapport GES transporteurs, Données service Logistique
Scope 3 – Cat. 5	Déchets générés par l'activité	Quantité de déchets x Facteurs d'émission ADEME par catégories	Registre des déchets. Factures des centres de traitement ou de valorisation.
Scope 3 - Cat. 6	Déplacements domicile / travail	Km parcourus x facteur d'émission voiture moyenne	Adresses domiciles RH
Scope 3 - Cat. 8	Déplacements professionnels	Km parcourus par moyen de transports Facteurs d'émissions base empreinte ADEME*ADEME	Extraction Ordre de mission, notes de frais
Scope 3 - Cat. 9	Transport aval	Données fournisseurs GES des transporteurs ou Tonnes.km	Rapport GES transporteurs, Données service Logistique
Scope 3 - Cat. 10	Traitements des produits vendus en fin de vie	Poids des déchets des acteurs économiques déchets bâtiments x Facteur d'émission ADEME	Suivi interne filiales
Scope 3 - Cat. 11	Utilisation des produits vendus	Poids des pièces livrées Figeac x facteur d'émission AIRBUS (TCO2CO <sub>2</sub> e / Tonne de pièces avion)	Rapport de durabilité Airbus2024 et nombre d'avions livrés
Scope 3 - Cat. 12	Fin de vie des produits	Poids des produits vendus x Facteur fin de vie moyenne aluminium	Montant Factures Achats fournisseurs, Fichier achats fournisseurs

<sup>6</sup> ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.



### Conditions de proratisation

Concernant les filiales ne collectant pas de données primaires leur bilan carbone en proratisant les parts exactes des émissions des autres filiales proportionnellement à leur contribution au chiffre d'affaires du groupe.

### Scope 3 cat 11 : Utilisation des produits vendus :

Compte tenu du contexte de ce premier exercice de reporting, FIGEAC AÉRO n'a pas été en mesure de collecter l'ensemble des éléments permettant de calculer les émissions associées à l'utilisation des produits vendus conformément aux orientations méthodologiques de l'IAEG et aux principes discutés au sein du GIFAS (Groupement des Industriels Français de l'Aéronautique et du Spatial). Le Groupe a ainsi mis en place une méthodologie propre qu'il juge être sa meilleure estimation, détaillée ci-dessous :

- Détermination d'un facteur d'émission moyen en tCO<sub>2</sub>e par tonnes de produit vendu :
  - À partir des données publiques Airbus sur l'aviation civile (représentant directement ou indirectement plus de 60% du portefeuille du Groupe) relatives au poids des avions (scénario Masse maximale sans carburant - MZFW (Maximum Zero Fuel Weight), au nombre d'avions livrés sur la période et aux émissions de GES associées (émissions GES Scope 3-11 Utilisation des produits vendus (scenario avec SAF<sup>7</sup>)), FIGEAC AÉRO a déterminé le facteur en appliquant la formule suivante :
  - $FE = \text{Total tCO}_2\text{e Scope 3-11} / (\text{nombre d'avions livrés} * \text{poids des avions})$  pour obtenir un facteur moyen d'émission tCO<sub>2</sub>e par tonne de produits vendus ;
- Détermination du poids des produits vendus par FIGEAC AÉRO :
  - Le tonnage de produits vendus a été déterminé par la différence entre les tonnages de métaux entrants (achats de matières premières) et les tonnages de métaux sortants (déchets métalliques sortants) sur l'exercice, exclusion faite de la filiale MTI ne travaillant pas pour le secteur aéronautique ;
- Multiplication du poids par le facteur d'émission :
  - Le calcul final est le suivant : Facteur d'émission \* Poids des produits vendus.

#### Intensité des émissions de GES basée sur le chiffre d'affaires

2024/25

Évolution

Émission totale de GES Scope 1, 2 (basé sur les localisations) & 3 rapporté au chiffre d'affaires (tCO<sub>2</sub>eq/M€)

41 461 N/A

Émission totale de GES Scope 1, 2 uniquement (basé sur les localisations) rapporté au chiffre d'affaires (tCO<sub>2</sub>eq/M€)

33,6 N/A

L'intensité des émissions de GES exprimée ci-dessus est la somme des émissions du Groupe sur les différents scopes considérés, ramenées au chiffre d'affaires consolidé, et exprimé en tonnes de CO<sub>2</sub>eq par million d'euros de chiffre d'affaires (cf. Note 22 de l'annexe aux comptes consolidés du RFA du Groupe)

<sup>7</sup> Le groupe FIGEAC AÉRO n'a pas fait le calcul en retenant le scénario sans SAF, à titre d'exemple, le rapport d'Airbus fait ressortir un écart de +20,2% dans les émissions du scope 3 catégorie 11 entre les scénarios sans SAF et avec SAF.



## E2 POLLUTION

### E2.IRO-1 / SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle économique

Le tableau ci-dessous répertorie les impacts, risques et opportunités relatifs à la pollution que le Groupe a identifiés et jugés matériels lors de l'analyse de double matérialité (DMA) réalisée au cours de l'exercice 2023/24. Tous les IRO ont été notés indépendamment des mesures d'atténuation mises en œuvre par FIGEAC AÉRO. Les informations publiées dans le cadre de l'ESRS 2 (IRO-1 et SBM 3) précisent la méthodologie employée. (cf. SBM-3 Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique et IRO-1 – Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels du présent rapport)

FIGEAC AÉRO a mené une DMA qui a mis en évidence plusieurs impacts et risques matériels liés aux enjeux de pollution, en particulier sur les sites réalisant des traitements de surfaces et de la peinture. L'identification des risques a été réalisée par la Commission environnement permettant à tous les sites du Groupe et plus particulièrement ceux ayant ces activités d'être largement consultés (Mécabrive Industries, SN Auvergne Aéronautique, Casablanca Aéronautique, et FGA North America, et dans une moindre mesure, FGA SA et TOFER).

FIGEAC AÉRO reconnaît être exposé à des risques et impacts environnementaux liés à la pollution, qui peuvent avoir des conséquences significatives tant sur l'environnement que la santé de ses collaborateurs. Son activité de sous-traitance amène le Groupe à faire utilisation de substances préoccupantes et extrêmement préoccupantes, notamment celles soumises à la réglementation REACH, sur lesquelles nos sites sont des utilisateurs aval.

Sous-thématique	IRO	Description de l'IRO	Chaîne de valeur			Horizon temporel		
			Amont	Groupe	Aval	Court terme	Moyen terme	Long terme
Pollution de l'air	Impact	Impact négatif de certaines activités du groupe (traitement de surface et peinture notamment) sur la qualité de l'air et la santé des collaborateurs du fait de l'utilisation de substances polluantes.	x	x		x	x	x
	Risque	Risque de transition, en termes techniques et financiers, liés aux évolutions réglementaires		x		x	x	x
Pollution des eaux et des sols	Impact	Impact négatif sur les écosystèmes en cas de fuites accidentelles, d'accidents liés aux transports de déchets (vers la destruction)		x		x	x	x
	Risque	Risque financier lié à la mise en conformité de l'ensemble des sites : renforcement de l'étanchéité des bassins de rétention et des conduites		x			x	x
Substances extrêmement préoccupantes (SVHC)	Impact	Impact négatif sur l'environnement et les collaborateurs du fait de l'utilisation de substances extrêmement préoccupantes (e.g. Chrome VI).	x	x		x	x	x
	Risque	Risque lié à l'évolution des réglementations : hausse des coûts pour surveiller et suivre ; mise à niveau des sites (ventilation, lavage...)		x		x	x	x



## E2-1 – Politiques en matière de pollution

### Politique générale

Il n'existe pas de politique formalisée sur la pollution. Celle-ci sera intégrée à la politique environnementale du Groupe qui sera rédigée et rattachée au Système de Management de la Qualité pour l'édition du prochain rapport de durabilité au titre de l'exercice 2025/26. Elle couvrira les thématiques de l'air, des sols, de l'eau, et des Substances préoccupantes (SVHC).

Malgré l'absence d'une politique formalisée, FIGEAC AÉRO est engagé dans le strict respect des réglementations relatives aux diverses pollutions inhérentes à ses activités industrielles, et ce, sur l'ensemble des sites qui composent son empreinte industrielle mondiale. Celles-ci diffèrent largement en fonction de la taille, de l'activité du site et de la localisation géographique. Toutefois, conscient des enjeux environnementaux et sanitaires de la filière aéronautique, le Groupe adopte une démarche volontariste et d'harmonisation de ses pratiques :

- Sur chaque site :
  - Conformité aux réglementations environnementales applicables au site, notamment en regard des autorisations requises pour les activités à pollution spécifique ;
  - Mise en place de systèmes de surveillance adaptés ;
  - Mécanismes d'anticipation des futures réglementations, notamment en lien avec l'utilisation de produits chimiques et de substances contrôlées ;
- Dans l'ensemble du Groupe :
  - Mise en place et maintien d'un système de management environnemental conforme à la norme ISO 14001, en lien avec la gestion courante des opérations ainsi qu'avec les situations exceptionnelles ou accidentelles ;
  - Mécanisme d'amélioration continue de la performance environnementale.

Il est rappelé que trois sites majeurs du Groupe, représentant près de 70% de ses volumes de production, ont d'ores et déjà vu leur Système de Management Environnemental (SME) certifiés ISO 14001, et que le Groupe vise une certification de l'ensemble de ses sites de production à l'horizon de l'exercice 2027/28.

La mise en place d'un SME tel que le requiert la certification, implique de connaître l'ensemble des impacts de l'entreprise. Il contribuera donc à minimiser les impacts négatifs identifiés dans l'analyse de double matérialité, et également à mitiger les risques relatifs à ces enjeux. Par ailleurs, les analyses environnementales menées dans le cadre des certifications, permettent de cartographier les impacts potentiels sur l'air, l'eau et les sols des sites concernés.

### Substances très préoccupantes ou SVHC

Les activités de FIGEAC AÉRO, et plus particulièrement les activités de traitement de surface et de peinture, nécessitent parfois l'utilisation de certaines substances inscrites sur la liste des substances très préoccupantes candidates, en vue d'une autorisation dans le cadre du règlement REACH de l'Union Européenne.

Dans tous les pays où le Groupe opère, il respecte les réglementations applicables concernant l'utilisation de ces substances. Conformément à son rôle de sous-traitant, c'est-à-dire n'incluant pas la conception des produits, FIGEAC AÉRO doit utiliser ces substances lorsqu'elles font partie



du cahier des charges du client. Le Groupe s'efforce toutefois d'en réduire l'utilisation et de minimiser l'achat de ces substances lorsque cela est possible, sans pour autant compromettre le respect du cahier des charges défini par le client. Cette approche est adoptée jusqu'à ce que le client valide la substitution de la substance en question, ou que la réglementation applicable évolue en ce sens. Concernant l'utilisation de substances très préoccupantes, aucun objectif spécifique n'a été à ce stade fixé au niveau mondial.

FIGEAC AÉRO respecte la réglementation REACH, qui encadre l'utilisation de substances chimiques. Une organisation spécifique a été mise en place pour identifier et gérer les substances préoccupantes utilisées dans ses procédés de fabrication.

### Axes de la politique future sur la pollution de l'air

La politique du Groupe concernant la pollution de l'air s'articulera autour de deux axes principaux :

- L'exposition des collaborateurs aux vapeurs, fumées, et émanations liées à certaines activités ;
- L'exposition du milieu naturel ou pollution atmosphérique, à la périphérie des sites de production.

Le Groupe et l'ensemble de ses filiales travaillent autour de deux actions directrices, qui sont ainsi déclinées en fonction de l'activité des sites et de leurs impacts potentiels :

- Réduire l'exposition des salariés aux pollutions de l'air ;
- Minimiser et/ou maîtriser la pollution de l'air atmosphérique environnant les sites de production.

#### *Exposition des salariés*

FIGEAC AÉRO s'engage à une surveillance des collaborateurs au travers d'un plan propre à chaque site présentant des pollutions spécifiques, pour lequel la réglementation française sert de référence.

Cette surveillance fait l'objet de plans et protocoles locaux, réalisés avec un outil d'évaluation des risques chimiques, et validés par un organisme de contrôle certifié. Les plans et protocoles précisent les éléments recherchés et la fréquence de contrôle.

Ces plans et protocoles locaux sont déployés sous la responsabilité de la fonction HSE locale, en collaboration directe avec l'organisme de contrôle en charge des mesures. Toute non-conformité décelée fait l'objet de plans d'action correctrices.

Chaque fois que cela est possible, FIGEAC AÉRO installe des équipements de protection collectifs à destination des collaborateurs. Dans le cas contraire, le Groupe met à disposition des équipements de protection individuels appropriés aux risques. Des mesures sont également prises au travers du personnel d'encadrement pour s'assurer de la disponibilité et du port effectif de ces équipements.

Parmi les vapeurs, fumées, et émanations liées à certaines activités, les éléments CMR<sup>8</sup>, et plus particulièrement le chrome hexavalent ou « Cr<sup>VI</sup> », font l'objet d'une attention particulière, en raison

---

<sup>8</sup> Éléments cancérogènes, mutagènes ou toxiques.



de leur dangerosité. Due aux enjeux liés à l'utilisation de cette substance, le Groupe en collaboration avec ses clients, à adopté un plan de sortie, déployé dans un premier temps sur l'ensemble des sites européens, puis harmonisé sur l'intégralité des sites du Groupe au travers du monde - plutôt que d'investir dans de nouveaux aménagements permettant une continuité d'exploitation, conformément à la réglementation Européenne.

#### *Pollution atmosphérique*

FIGEAC AÉRO surveille et contrôle les exutoires de chaque site, conformément aux réglementations locales. Cette surveillance est réalisée sous la responsabilité de la fonction HSE locale, et fait l'objet d'un rapport tenu à disposition des parties prenantes.

#### **Axes de la politique future sur la pollution de l'eau**

La politique générale sur la pollution intègrera un chapitre sur la pollution de l'eau.

Les rejets industriels sont suivis localement dans l'ensemble de ses sites et filiales. Le Groupe a adopté depuis plusieurs années une approche visant à supprimer l'ensemble des impacts directs de ses activités industrielles vers le milieu naturel. Tous les exutoires redirigés ou en contact direct avec des cours d'eau ont été supprimés.

Tous les rejets qui ne sont pas des déchets concentrés et transportés vers des centres agréés sont rejetées vers des stations communales ou intercommunales faisant l'objet d'une convention de rejet avec le site. Dans certains cas, ces rejets sont associés à un protocole de surveillance. Ces rejets sous convention concernent les éluats issus des activités de traitement de surface après un traitement in situ des stations d'épuration.

Concernant les bains de traitement de surface, l'utilisation de produits chimiques est le plus souvent soumise à une réglementation et / ou à des procédures internes spécifiques visant à optimiser les consommations et le recyclage des eaux en boucle fermée. Ces procédures impliquent notamment l'utilisation de systèmes de bains de rinçage statiques, de recyclage des eaux de rinçage, d'évapo-concentration et d'épuration physico-chimique.

Concernant les huiles de coupe, les sites du Groupe disposent de procédures spécifiques visant à minimiser leurs consommations, optimiser leur séparation / récupération et leur réutilisation.

#### *Eaux usées sanitaires, eaux pluviales et ruissellements*

Ces eaux sont envoyées vers les réseaux de collecte du réseau public et les stations locales de traitement. Lorsque la réglementation l'exige, des systèmes de surveillance des eaux pluviales sont mis en place.

#### **Axes de la politique future sur la pollution des sols**

Au même titre que la pollution de l'air et de l'eau, la politique sur la pollution des sols en cours de rédaction sera alignée sur l'analyse environnementale des sites et concentrée sur l'activité de traitement de surface.



Dans le cadre de ses activités, les impacts du Groupe sont essentiellement liés à des risques de pollutions dites chimiques (métaux, hydrocarbures, composés organiques volatils, ...). FIGEAC AÉRO s'attache à mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires pour protéger les sols de ses activités, notamment au travers de travaux d'étanchéisation, et éviter tout déversement accidentel.

Deux sites du Groupe sont actuellement surveillés par un réseau piézométrique : Mécabrive Industries et SN Auvergne Aéronautique (SNAA).

## E2-2 – Actions relatives à la pollution

### Plans d'actions et cibles sur la pollution

#### *Pollution de l'air : exposition des collaborateurs*

- Déploiement de l'outil d'évaluation des risques chimiques sur l'ensemble des sites du Groupe ;
- Déploiement d'un plan de sortie du chrome hexavalent sur l'ensemble des sites du Groupe.

#### *Pollution de l'air : rejets atmosphériques*

- Maitrise opérationnelle des extracteurs et suivi de leur bon fonctionnement, associé à une veille réglementaire pour favoriser la maintenance préventive et anticiper les remplacements éventuels ;
- Publication dans le prochain rapport de durabilité au titre de l'exercice 2025/26 de l'ensemble des substances très préoccupantes (SVHC) achetées par chacune des filiales du Groupe - le périmètre de reporting inclura les 387 substances présentes dans l'annexe XIV et la *candidate list* de l'European Chemical Agency (ECHA) en date du 17 avril 2025.

#### *Pollution de l'eau et des sols*

- Etudier et transversaliser les bonnes pratiques ;
- Déployer les meilleures techniques applicables disponibles sur le marché en regard de la réglementation française aux sites de Casablanca Aéronautique et FGA Maroc et FGA North America.

### Indicateurs clés

- Quantité de Composés Organiques Volatils (COV) rejetée dans l'atmosphère
  - Étant entendu qu'en tant que sous-traitant, FIGEAC AÉRO reste pour ce qui est de certaines peintures et ingrédients dépendant des plans de substitution adoptés par ses clients ;
  - FIGEAC AÉRO n'est pas en mesure de publier cet indicateur cette année (cf. E2-4 Émissions dans l'air du présent rapport de durabilité), mais envisage de le publier au titre de l'exercice 2025/26 ;
- Quantité d'ingrédients contenant du chrome hexavalent achetée



- Compte tenu des difficultés inhérentes à la mesure des rejets, le Groupe a choisi comme indicateur pertinent la quantité achetée.

## Actions pollution

Actions clés	Chrome hexavalent	Amende / Incident environnemental	Monitoring SVHC	Évaluation des risques chimique
Détails actions clés	Supprimer l'utilisation du Chrome hexavalent en traitement de surface	Ne pas avoir d'incident et ne pas être redevable d'amende	Publier les quantités de la totalité des SVHC achetés	Déployer un outil d'évaluation
Enjeux concernés	Substances extrêmement préoccupantes (SVHC)	Pollution des eaux et des sols	Substances extrêmement préoccupantes (SVHC)	Pollution de l'Air / Substances extrêmement préoccupantes (SVHC)
Périmètre d'application des actions clés	Groupe	Groupe	Groupe	Groupe
Horizons temporels dans lesquels l'entreprise prévoit d'achever chaque action clé	UE : 2026 Maroc : 2027 US : 2028	Annuel	Annuel jusqu'à suppression totale	2028
Le cas échéant, des informations quantitatives et qualitatives concernant l'avancement des actions ou plans d'action à propos desquels des informations ont été publiées lors de périodes antérieures (par exemple, un bilan social ou une DPEF)	N/A	N/A	N/A	N/A

Note : le présent rapport étant le premier, il n'y a pas de résultat par rapport aux cibles ou actions annoncées.



## E2-3 Cibles pollution

### Cibles pollution

	Chrome Hexavalent	Amende/Incident environnemental	Monitoring SVHC	Évaluation des risques chimique
Cible à atteindre	0 Tonnes de produit contenant du Chrome hexavalent en traitement de surface	0 amendes ou incidents liés à des risques environnementaux	Monitoring de SVHC annuel	Outil d'évaluation au risque chimique déployé à 100%
Nom et définition de l'indicateur	Quantité de Chrome hexavalent achetée en traitement de surface	Nombre d'amende/Incident liés à des risques environnementaux	Quantité de SVHC achetée	% de couverture
Description du rapport entre la cible et les objectifs de la politique	Suppression de l'utilisation du Chrome hexavalent	Respect de la réglementation locale / Image de l'entreprise	Réduction de l'exposition des collaborateurs	Pollution de l'air/ Exposition des collaborateurs
Enjeux concernés	Substances extrêmement préoccupantes (SVHC)	Pollution des eaux et des sols	Substances extrêmement préoccupantes (SVHC)	Pollution de l'Air / Substances extrêmement préoccupantes (SVHC)
Contours de la cible (Périmètre)	Groupe	Groupe	Groupe	Groupe
Valeur de référence et l'année de référence à partir desquelles les progrès sont mesurés	2024/25	2024/25	2024/25	2024/25 50%
Période couverte par la cible et, le cas échéant, les éventuels jalons ou cibles intermédiaires	2028	N/A	Annuel	2028 100%
Méthodes utilisées pour définir les cibles	Règlementation Européenne (REACH)	Règlementation locale	Règlementation Européenne (REACH ARTICLE 33)	Processus Amélioration continue
Le cas échéant, implication des personnels et/ou partenaires sociaux ou autres, dans la définition des cibles pour chaque enjeu	Commission HSE	Responsable HSE Site	Commission HSE	Responsable HSE Site
Résultats par rapport aux cibles annoncées	N/A	N/A	N/A	N/A

Note : le présent rapport étant le premier, il n'y a pas de résultat par rapport aux cibles ou actions annoncées.



## E2-4 Émissions dans l'air

E2-4	Émissions dans l'air	Unité	2024/25
E2-4	Quantité de COV	KG	N/C

Suite à un manque d'homogénéité de la donnée sur l'ensemble des sites contributeurs du Groupe, à savoir FGA SA, Mécabrive Industries et SN Auvergne Aéronautique. L'ESRS E2-4 émissions dans l'air, concernant les COV, ne fait pas l'objet d'une publication dans le présent rapport. Une homogénéisation des pratiques et un protocole de collecte mis en place dans une démarche d'amélioration continue permettront de collecter des données fiables sur les filiales concernées dans Groupe pour l'exercice 2025/26.

## E2-5 Substances extrêmement préoccupantes

	Substances extrêmement préoccupantes	Unité	2024/25
E2-5_08.1	Quantité totale de produits contenant du chrome hexavalent achetée	Kg	1 150 <sup>9</sup>
E2-5_08.2	Quantité totale de peinture contenant du chrome hexavalent achetée	Litres	6 655 <sup>10</sup>

Pour cette première année de reporting selon les normes ESRS, FIGEAC AÉRO ne fournira des données que sur les composés de chrome hexavalent. FIGEAC AÉRO n'est pas encore en mesure de classer toutes les SVHC (Substances Hautement Préoccupantes) par niveau de danger, mais elle prévoit d'élargir son reporting et d'intégrer ces informations courant 2026, conformément aux exigences réglementaires.

Les indicateurs présentés ici sont consolidés pour les sites de Casablanca Aéronautique et Mécabrive Industries. Les sites de FGA North America, FGA SA, FGA Tunisie et SN Auvergne Aéronautique, effectuant également du traitement de surface et de la retouche peinture, seront également soumis à ce reporting dans le rapport de durabilité au titre de l'exercice 2025/26. L'exclusion s'explique par un manque de données disponibles sur les sites concernés. Une homogénéisation des pratiques et un protocole de collecte mis en place dans une démarche d'amélioration continue permettront de collecter des données fiables sur l'ensemble du Groupe.

<sup>9</sup> Quantité en kilogrammes d'ingrédients de traitements de surfaces achetés ou entrés en stock sur la période contenant du chrome sous sa forme hexavalente (acide chromique, bichromate de sodium, etc...).

<sup>10</sup> Quantité en litres d'ingrédients de peinture achetés ou entrés en stock sur la période contenant du chrome sous sa forme hexavalente (bases, durcisseurs des peintures primaires ou finitions).



## E5 UTILISATION DES RESSOURCES ET ÉCONOMIE CIRCULAIRE

### SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle économique

Le tableau ci-dessous répertorie les impacts, risques et opportunités liés aux ressources et à l'économie circulaire que le Groupe a identifiés et jugés matériels lors de l'analyse de double matérialité (DMA) réalisée au cours de l'exercice 2023/24. Tous les IRO ont été notés indépendamment des mesures d'atténuation mises en œuvre par FIGEAC AÉRO. Les informations publiées dans le cadre de l'ESRS 2 (IRO-1 et SBM 3) précisent la méthodologie employée.

Dans le cadre de la DMA, FIGEAC AÉRO a identifié plusieurs enjeux matériels liés aux ressources et à l'économie circulaire, avec un focus particulier sur les matières premières entrantes. L'impact négatif principal réside dans la pression sur les ressources, avec une consommation de matériaux issus de l'extraction des minerais plus particulièrement pour les métaux titane et aluminium. FIGEAC AÉRO reconnaît que la gestion des matières premières peut entraîner des répercussions financières significatives. Des situations géopolitiques peuvent engendrer des fluctuations de prix et des retards de production, impactant ainsi la rentabilité des activités du Groupe. La circularisation des métaux (réutilisation dans le cycle de production) est donc une réelle opportunité pour FIGEAC AÉRO de réduire cette pression sur les ressources et de réduire les émissions de son scope 3 aval.

Cet IRO a été défini spécifiquement par la Commission environnement permettant à tous les responsables HSE d'être consulté. Cette thématique est également une préoccupation des clients du Groupe. FIGEAC AÉRO participe à des échanges sur la mise en place de « *revert loop* » des chutes et copeaux, avec une priorité sur le titane et ses alliages.

Sous-thématique	IRO	Description de l'IRO	Chaîne de valeur			Horizon temporel		
			Amont	Groupe	Aval	Court terme	Moyen terme	Long terme
Ressources entrantes, y compris l'utilisation des ressources	Impact	Impact négatif sur l'environnement de l'extraction des matières premières (émissions de GES, pollutions de l'air, des eaux et des sols, dégradation des écosystèmes, raréfaction des ressources).	x	x	x		x	x
	Opportunité	Opportunités financières liées à l'optimisation des processus de valorisation des ressources entrantes, à la revente des copeaux métalliques et à la réutilisation des métaux	x	x	x		x	x
Déchets	Risque	Risques liés à l'augmentation du coût de traitement des déchets liés aux activités de traitement de surface et de peinture, ainsi qu'aux investissements à réaliser		x	x		x	x



## Contexte concernant les métaux

Le Groupe est soumis à de forts enjeux tant sur le plan économique qu'environnemental, concernant les matières premières qu'il utilise, à savoir les métaux, principalement l'aluminium et le titane.

Les intrants de matières premières métalliques viennent principalement des achats externes du Groupe, dont ils représentent 50%, et dans une moindre mesure, des matières premières métalliques directement confiées par certains clients.

Les activités d'usinage de pièces de FIGEAC AÉRO reposent essentiellement sur des processus d'enlèvement de matière. Le poids de la pièce finale ne représentant généralement qu'une faible portion du poids d'intrant de matière première métallique, ces activités génèrent des quantités importantes de copeaux métalliques, dont la revente représente une source de chiffre d'affaires pour le Groupe. D'autres activités génèrent également des quantités importantes de chutes métalliques. Les intrants de matières premières métalliques représentent la majorité des émissions de GES du Groupe, à savoir 56% de ses émissions, hors scope 3 aval.

D'un point de vue global, les enjeux d'utilisation de ressources sont ainsi concentrés autour des sujets suivants, sur lesquels FIGEAC AÉRO mène d'ores et déjà un certain nombre d'initiatives :

- Réduction des intrants de matières premières métalliques :
  - Optimisation des schémas d'approvisionnement ;
  - Adaptation des formats de matières premières métalliques ;
- Optimisation des processus d'enlèvement de matières premières métalliques :
  - Gains de productivité liés aux projets d'amélioration continue ;
  - Utilisation de technologies alternatives (par exemple, découpe par jet d'eau) ;
- Valorisation des copeaux et des chutes métalliques :
  - Déploiement d'une politique Groupe et labellisation des filières de valorisation ;
  - Tri des matières premières métalliques pour une meilleure valorisation ;
  - Broyage des copeaux métalliques non-conformes pour faciliter leur compactage ;
  - Compactage des copeaux métalliques pour optimiser leur transport ;
  - Réutilisation des matières premières métalliques au sein de la chaîne de valeur ;
  - Valorisation des matières premières métalliques dans d'autres filières.

## Contexte concernant les autres ressources

Enjeu environnemental et économique, les déchets sont de moins en moins des déchets, et de plus en plus une ressource à valoriser. L'enfouissement et l'incinération sont plus coûteux et ne répondent pas aux enjeux environnementaux. La valorisation des ressources issues des déchets nécessite toutefois la mise en place et l'optimisation de processus de tri, de conditionnement, de transport, de commercialisation le cas échéant, et de réutilisation. Cet enjeu concerne pour FIGEAC AÉRO un nombre important de ressources diverses : produits pétroliers utilisés comme lubrifiants, emballages en carton, bois, et plastique, déchets organiques issus de la restauration, etc...

Selon les sites de production et les pays concernés, les réglementations, les politiques et les possibilités de valorisation diffèrent, ce qui doit amener FIGEAC AÉRO à mettre en place une politique Groupe adaptée aux particularités locales.

A l'échelle du groupe, le plan stratégique PILOT 28 prévoit la certification ISO 14001 de l'ensemble des sites du Groupe à l'horizon 2028. Cette certification du système de gestion de la performance



environnementale a été mise en place au cours de l'exercice 2024/25 sur les sites de Figeac, Méaulte (Picardie) et Saint-Nazaire.

## E5-1 – Politiques concernant les ressources et l'économie circulaire

Il n'existe pas de politique spécifique sur l'économie circulaire. Celle-ci sera intégrée à la politique environnementale du groupe qui sera rédigée et rattachée au Système de Management de la Qualité pour l'édition du prochain rapport de durabilité au titre de l'exercice 2025/26.

Comme indiqué plus haut, FIGEAC AÉRO considère les enjeux liés à l'utilisation des ressources et l'économie circulaire en fonction de l'importance de la ressource considérée dans son modèle économique et son impact environnemental :

- Les matières premières métalliques, plus particulièrement les alliages de titane, les alliages d'aluminium, et dans une moindre mesure les aciers et les aciers inoxydables, sont centrales aux activités de FIGEAC AÉRO, et constituent donc la ressource principale du Groupe ;
- Les ingrédients et consommables, sont nécessaires à l'activité du Groupe. Ceux-ci incluent notamment les colles, les mastics, les produits chimiques, et les peintures, pour la plupart livrés sur les produits finis, ainsi que les outils coupants, les carbures et les huiles solubles nécessaires à l'enlèvement de matière par usinage ;
- Les produits et matériels d'emballage accessoires aux flux de ressources mentionnés plus haut, en amont et en aval de l'activité du Groupe. Ceux-ci sont principalement composés de bois, cartons, et plastiques.

### Axes de la politique future concernant les métaux

Les activités de FIGEAC AÉRO n'incluant pas la conception des produits qu'il fabrique et qu'il vend, les préconisations concernant la matière première métallique à utiliser, la qualité et le poids de mise en œuvre sont strictement définis par ses clients, et ce, quels que soient les demi-produits servant d'intrant (tôles, matricés, forgés, etc...).

Toutefois, afin d'optimiser son utilisation de ressources et leurs économies circulaires dans le cadre des processus d'enlèvement de matières premières métalliques, le Groupe concentre ses efforts sur les initiatives suivantes :

- **Imbrication :**  
Il s'agit ici de maximiser le nombre de pièces dont la réalisation est issue du même demi-produit. Dans les activités d'usinage ou de tôlerie, FIGEAC AÉRO dispose d'outils logiciels performants permettant d'optimiser le nombre de pièces pouvant être réalisées en minimisant les chutes ;
- **Réutilisation :**  
La réutilisation consiste à collecter les chutes de découpe d'une production et de s'en servir comme intrant dans une autre production. En effet, certaines chutes sont suffisamment conséquentes pour permettre de réaliser une pièce de moindre dimension, à la condition expresse de pouvoir strictement répondre aux préconisations relatives à la deuxième pièce, et d'en assurer la traçabilité ;
- **Valorisation :**



Cette étape arrive une fois que l'intégralité des initiatives internes d'imbrication et de réutilisation ont été menées. Il s'agit ici de collecter les chutes non-réutilisables et copeaux métalliques dans les différents ateliers de production du Groupe pour les revendre auprès de ferrailleurs et fondeurs. Plus le degré de tri des copeaux et chutes de matières premières métalliques est important (par famille de nuances, ou par nuances), plus les potentiels de valorisation sont élevés.

Au cours de l'exercice 2024/25, FIGEAC AÉRO a initié en partenariat avec l'un de ses principaux clients un programme mettant en place une boucle de recyclage des alliages de titane, en particulier son alliage TA6V, largement utilisé dans l'industrie aéronautique. Ce programme vise l'intégration en circuit court d'une part croissante d'alliages recyclés dans les cycles de production et par conséquent, d'en limiter l'extraction. Outre l'organisation de cette boucle de recyclage au sein de la filière, il nécessite également le développement par FIGEAC AÉRO de capacités de ségrégation afin d'isoler correctement l'alliage TA6V et permettre ainsi sa réutilisation par les fondeurs sélectionnés.

Cette matière première a été jugée prioritaire en raison des risques géopolitiques liés à son approvisionnement - les plus gros producteurs étant la Russie, la Chine et le Kazakhstan, et l'importance des émissions de GES liées à son extraction.

L'extraction d'aluminium émet significativement moins de GES que le titane (environ 6 fois moins dans les facteurs d'émissions base ADEME), et ne comporte pas le même degré de risque géopolitique. Par ailleurs, compte tenu de volumes de copeaux bruts à traiter bien plus importants, et de la grande diversité des nuances d'aluminium usinées sur les mêmes moyens de production, les processus de collecte et de tri sont significativement plus complexes. Dans ce contexte, FIGEAC AÉRO estime qu'il sera en capacité d'initier des programmes similaires concernant les alliages d'aluminium à un horizon d'un à trois ans.

### Axes de la politique future concernant les ingrédients et consommables

Les activités de FIGEAC AÉRO n'incluant pas la conception des produits qu'il fabrique et qu'il vend, les préconisations concernant les ingrédients et consommables à utiliser sont strictement définies par ses clients, comme c'est le cas pour les matières premières métalliques.

Son rôle étant limité à être force de proposition, le Groupe a ainsi adopté un mode de gestion des ingrédients et consommables le plus sobre possible. Compte tenu des impératifs de disponibilité d'une part, et de dates de péremption de ces produits d'autre part, FIGEAC AÉRO opte pour des tailles de conditionnement adaptées, et lorsque les volumes d'achats sont suffisants, sécurise un contrat d'approvisionnement avec un distributeur.

### Axes de la politique future concernant les produits et matériels d'emballage

En collaboration avec ses fournisseurs et clients, et lorsque cela est possible et pertinent, FIGEAC AÉRO privilégie l'utilisation de caisses dites navettes. A la différence des emballages à usage unique, les caisses navettes sont réutilisables mais nécessitent d'être retournées depuis le lieu de destination vers le lieu d'expédition. Leur utilisation n'est donc pertinente d'un point de vue économique et environnemental que dans certains cas.



L’approvisionnement et l’économie circulaire concernant les produits et matériels d’emballage sont considérés uniquement à l’échelle locale, et en fonction des filières et des potentiels de réutilisation.

Si FIGEAC AÉRO ne déploie pas de plan d’action et de cibles concernant les produits et matériels d’emballage, la certification ISO 14001, que l’ensemble des sites du Groupe aura reçu à l’horizon du plan PILOT 28, couvre cet aspect.

La politique en la matière se limitera donc à un ensemble de bonnes pratiques, partagées au travers des différents sites du Groupe :

- Éviter autant que possible les plastiques, bannir l’utilisation de mousse polyuréthane expansive comme matière de calage, et préférer des papiers gaufrés ou cartons déchiquetés, coussins d’air et autres matériaux de calage naturels ;
- Réutiliser avec ou sans transformation des emballages entrants sur des flux sortants ;
- Rotation de caisses navettes pliables avec certains clients et productions ciblées ;
- Imbrication d’emballage dans une caisse standard de multiples références pour un même client, optimisant ainsi l’utilisation de matériaux de calage et le transport ;
- Information des fournisseurs avec les recommandations sur l’emballage des produits entrants facilitants leur recyclage ou leur traitement ;
- Éviter les suremballages au film bulle et préférer gaines fermées ou des coussins d’air ;
- Éviter les emballages ou caisses multi-matériaux, plus difficiles à trier ;
- Sur le site de FGA SA, privilégier lorsque possible le bois, valorisé localement.

## E5-2 Actions et ressources relatives à l’utilisation des ressources et à l’économie circulaire

Actions clés	Certification ISO 14001	Réutilisation des alliages de titane
Détail actions clés	Certification des sites de production du Groupe	Mise en place d’une boucle de recyclage des alliages de titane sur les sites principaux utilisateurs, à savoir FGA SA (Figeac) et Casablanca Aéronautique
Horizon temporel de mise en œuvre	2027/28	2025/26
Valeur de référence (année de référence)	70% (2024/25)	Pour le site de FGA SA (Figeac) : >70% des volumes triés (2024/25)



## E5- 3 : Cibles relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire

Certification ISO 14001		Recuperation et reutilisation des alliages titane dans les processus industriels
Cible à atteindre	100% des sites certifiés	Pour le site de FGA SA (Figeac) : >80% des volumes triés <sup>11</sup> >50% des volumes circularisés <sup>12</sup> Définition d'un ratio cible volume acheté / volume circularisé Pour le site de Casablanca Aéronautique : Mise en place des processus de collecte et de tri Contractualisation clients
Nom et définition de l'indicateur	Accréditation	% de la part des rebuts circularisés
Description du rapport entre la cible et les objectifs de la politique	Management environnemental des sites et réduction des déchets	Limiter l'impact négatif sur l'extraction de matière
Contours de la cible (Périmètre)	Groupe	Groupe
Valeur de référence et l'année de référence à partir desquelles les progrès sont mesurés	2022/23	2024/25
Période couverte par la cible et, le cas échéant, les éventuels jalons ou cibles intermédiaires	2028	À déterminer, notamment au travers de l'adoption de la démarche Act Pas à Pas de l'ADEME
Méthodes utilisées pour définir les cibles	N/A	À déterminer, notamment au travers de l'adoption de la démarche Act Pas à Pas
Le cas échéant, implication des personnels et/ou partenaires sociaux ou autres, dans la définition des cibles pour chaque enjeu	Responsable HSE Site	Directeur RSE
Résultats par rapport aux cibles annoncées	N/A	N/A

## E5-4 Ressources entrantes

	Unité	2024/25
<b>Poids total global des matières métalliques utilisés au cours de la période de référence</b>	<b>Kg</b>	<b>8 698 861,4</b>
Dont poids total d'aluminium et alliage achetés	Kg	6 522 254,6
Dont poids total de titane acheté	Kg	988 173,9
Dont poids total des autres métaux achetés <sup>13</sup>	Kg	1 188 432,9

La quantité totale de ressources présentée ici est représentative de l'ensemble des matières premières métalliques réceptionnées et mises en stock (que celles-ci soient achetées ou confiées par les clients) par le groupe FIGEAC AÉRO, sauf pour les sites TOFER Europe Services, FGA North America et FGA Mexique. Ces exclusions sont dues à une absence de maturité des processus de

<sup>11</sup> Volume de copeaux titane trié en atelier sans pollution par d'autre métaux.

<sup>12</sup> Volume de copeaux collectés via des contrat de circularisation client ou fournisseur.

<sup>13</sup> Les autres métaux comprennent : acier, cuivre, nickel, inox et inconel. FIGEAC AÉRO ne communique pas sur le taux de matière première recyclée contenu dans les produits métaux, car cette donnée n'est pas disponible chez les fournisseurs.



collecte. Sont exclues les fournitures ou dépannages de matières premières intragroupe évitant ainsi toute double comptabilité.

## E5-5 Ressources sortantes

	Unité	Total
<b>Quantité totale de déchets produit par le site</b>	<b>Kg</b>	<b>8 384 187</b>
Dont quantité totale de déchets dangereux	Kg	1 703 661
Dont quantité totale de déchets non-dangereux	Kg	6 680 957
Dont quantité totale de déchets banals produite	Kg	1 703 661
Dont quantité totale de déchets métalliques produite	Kg	5 461 233
Dont poids total de déchets d'aluminium et alliages produit	Kg	4 620 467
Dont poids total de déchets de titane produit	Kg	435 670
Dont poids total de déchets d'autres métaux produit	Kg	405 096

Dans le tableau présenté ici, les déchets sont des mesures directes, issues des systèmes d'information du Groupe. Les données concernant l'ensemble du Groupe FIGEAC AÉRO, sauf TOFER Europe Services et FGA North America.

Les déchets dangereux prennent en comptes tous les déchets qui contiennent, en quantité variable, des éléments toxiques ou dangereux, présentant des risques pour la santé humaine et l'environnement.

Les déchets non dangereux prennent en compte dans ce cas, les déchets métalliques produits par le Groupe tel que, par grande catégorie : l'aluminium, le titane et d'autre métaux comme l'inconel, le cuivre ou l'acier.

À cause d'une rupture de traçabilité à l'issue de la vente de déchets produits par le Groupe auprès de nos sous-traitants, le Groupe n'est pas en mesure de fournir un détail concernant la répartition des opérations de valorisation ou du traitement de fin de vie des déchets générés. Le Groupe travaille activement afin d'avoir des données complètes et fiables pour le prochain rapport de durabilité au titre de l'exercice 2025/26.



# PUBLICATIONS D'INFORMATION EN VERTU DE L'ARTICLE 8 DU REGLEMENT 2020/852 (Règlement sur la Taxonomie)

## Contexte réglementaire

Afin de favoriser la transparence et une vision long terme dans les activités économiques et d'orienter les flux de capitaux vers des investissements durables, l'Union Européenne a créé un système commun de classification des activités des entreprises permettant d'identifier les activités économiques considérées comme durables. Ce système est défini dans le règlement européen (EU 2020/852) du 18 juin 2020 dit « Règlement Taxonomie ».

Si une activité est visée par ce règlement ou un des règlements délégués qui le complète, alors l'activité est considérée comme étant éligible et une analyse d'alignement doit être réalisée.

Pour déterminer si une activité peut être considérée comme « durable » (alignée), elle doit :

- Contribuer substantiellement à un ou plusieurs des objectifs environnementaux suivants :
  - Atténuation du changement climatique ;
  - Adaptation au changement climatique ;
  - Utilisation durable et protection des ressources aquatiques et marines ;
  - Transition vers une économie circulaire, prévention des déchets et recyclage ;
  - Prévention et contrôle de la pollution ;
  - Protection et restauration de la biodiversité et des écosystèmes ;
- Être conforme aux critères de contribution substantielle établis par la commission ;
- Ne causer de préjudice important à aucun des objectifs environnementaux ;
- Être exercée dans le respect des garanties minimales permettant à l'entreprise de s'aligner notamment sur les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales.

Cette analyse permet de mettre en avant le pourcentage d'éligibilité et d'alignement de trois indicateurs : le chiffre d'affaires (CA), les investissements (CAPEX) et les dépenses d'exploitations (OPEX).

Le chiffre d'affaires, les dépenses d'investissements et dépenses d'exploitation considérées couvrent l'ensemble des activités du groupe correspondant au périmètre des sociétés sous son contrôle. Les sociétés dans lesquelles le Groupe exerce un contrôle conjoint ou une influence notable sont exclues du calcul des ratios définis par l'acte délégué relatif à l'article 8 du Règlement taxonomie publié le 6 juillet 2021.

Les dénominateurs des ratios financiers ont été définis conformément aux définitions du règlement délégué relatif à l'article 8 du Règlement Taxonomie publié le 6 juillet 2021. Cependant, la société ne reportera pas l'indicateur OPEX compte tenu de la non-matérialité de ce dernier.



## Chiffre d'affaires

### Eligibilité

Les Règlements Délégué « Climat » 2022/1214 complémentaire du 15 juillet 2022 et 2023/2485 du 21 novembre 2023 ont introduit une nouvelle activité éligible liée à l'aviation « 3.21 Fabrication d'aéronefs » ainsi que des critères d'examen technique afférents à celle-ci. Ces règlements, qui sont rentrés en vigueur lors de cet exercice, rendent éligibles les activités de fabrication de pièces destinées à des aéronefs.

Dans le cadre de son activité d'usineur, le Groupe est amené à produire et à vendre une quantité importante de copeaux de titane et d'aluminium. Cette activité, bien qu'étant accessoire à son activité première, contribue au CE 2.7 : Tri et valorisation des matières des déchets non dangereux.

Parmi ses activités de diversifications, la filiale MTI fabrique des pièces pour les centrales hydroélectriques. Bien que représentant un montant relativement faible, cette activité est visée comme étant éligible sous le CCM 3.1 : Technologies de fabrication liées aux énergies renouvelables

Le ratio du chiffre d'affaires visé à l'article 8, paragraphe 2, point a), du règlement (UE) 2020/852 est calculé comme la part du chiffre d'affaires net provenant de produits ou de services associés à des activités économiques éligibles à la Taxonomie (numérateur), divisée par le chiffre d'affaires total (dénominateur).

En 2024/25, 89,1% du chiffre d'affaires du groupe est éligible au titre de l'objectif d'atténuation, et 1,6% est éligible au titre de l'économie circulaire.

Le chiffre d'affaires consolidé qui constitue le dénominateur Taxonomie s'élève à 432 millions d'euros (cf. Note 22 de l'annexe aux comptes consolidés du RFA du Groupe).

### Alignement

Bien qu'une part du chiffre d'affaires du groupe pourrait satisfaire les critères de contribution substantielle disposés pour cette activité, le Groupe a rapidement détecté un point bloquant majeur dans l'analyse du critère DNSH portant sur la pollution. En effet, les systèmes d'information de la Société ne permettent pas encore d'identifier les substances préoccupantes et extrêmement préoccupantes sur l'ensemble du cycle de vie de chaque produit que le Groupe produit. FIGEAC AÉRO n'est donc pas en mesure de réaliser l'analyse d'alignement de cette activité au regard des critères d'examen technique "DNSH". Après avoir identifié ce point bloquant, le Groupe a arrêté l'analyse du critère DNSH et n'est pas en mesure, cette année, de valider la DNSH sur les autres objectifs environnementaux.

Concernant le chiffre d'affaires des autres activités, le groupe n'est pas en mesure de valider le critère de contribution substantielle pour les raisons suivantes :

- CCM 3.1 : Technologies de fabrication liées aux énergies renouvelables : Le groupe ne dispose pas des ressources nécessaires permettant de valider les critères sur une partie non core-business de l'activité ;
- CE 2.7 : Tri et valorisation des matières des déchets non dangereux : Le groupe ne dispose pas encore de certificats émanant de ses principaux clients garantissant la circularité au sein du secteur aéronautique.



Conformément à l'article 18 du règlement Taxonomie, la Société doit également démontrer qu'elle respecte des garanties minimales. En s'appuyant notamment sur les recommandations portées par le rapport de la Plateforme sur la Finance Durable portant sur les garanties minimales, une société respecte ces garanties si elle est en mesure de démontrer qu'elle met en œuvre des procédures lui permettant de respecter :

- Les Droits de l'Homme ainsi que de l'absence d'alertes remontées sur ce sujet ;
- La lutte contre la corruption notamment au regard de son respect des réglementations en vigueur ainsi que de son absence de condamnation sur ce sujet ;
- La fiscalité par rapport aux processus existants et de l'absence de condamnation sur ce sujet ;
- La concurrence déloyale au travers des processus existants et de l'absence de condamnation sur ce sujet.

En regard de ces différents sujets, FIGEAC AÉRO dispose d'un code de conduite annexé au règlement intérieur élaboré dans le cadre du dispositif Sapin II, d'un dispositif de lanceur d'alerte, d'un service de contrôle interne, et d'une Charte des Achats Responsables. Le Groupe n'a par ailleurs pas fait l'objet de condamnations sur ces sujets (cf. G1-1 – Politiques en matière de conduite des affaires et culture d'entreprise et G1-2 – Gestion des relations avec les fournisseurs du présent rapport de durabilité).

### Dépenses d'investissement (CAPEX)

Conformément au règlement Taxonomie, le dénominateur de l'indicateur CAPEX comprend l'ensemble des dépenses d'investissements du groupe relatives à l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles, l'augmentation des droits d'utilisation (IFRS 16) ainsi que les augmentations liées à des regroupements d'entreprises (IFRS 3) enregistrées au cours de l'exercice.

Des analyses ont été réalisées à partir des informations disponibles afin de déterminer si des CAPEX pouvaient être éligibles à la Taxonomie au titre des CAPEX individuels.

Pour le groupe, ces investissements correspondent en 2024/25 uniquement aux catégories suivantes : CCM 3.21 : Fabrication d'avions

Ainsi, la part des dépenses d'investissement éligibles du groupe au titre de l'exercice 2024-2025 s'élève à 72,4% (cf. tableau des CAPEX ci-dessous).

Les CAPEX consolidés qui constituent le dénominateur Taxonomie s'élèvent à 41,1 millions d'euros. (cf. Note 4 et Note 5 de l'annexe aux comptes consolidés du RFA du Groupe)

Pour rappel, la société n'a pas été en mesure de réaliser l'analyse d'alignement de l'activité CCM « 3.21 Fabrication d'avions » pour les raisons évoquées dans le paragraphe « Chiffre d'affaires ».

Ainsi, la part des dépenses d'investissement aligné du groupe au titre de l'exercice 2024-2025 s'élève à 0,0% (cf. tableau des CAPEX ci-dessous).



## Dépenses d'exploitation (OPEX)

Les dépenses d'exploitation visées par le Règlement sont définies comme les coûts directs non capitalisables et comprennent les frais de recherche et développement, les coûts de rénovation des bâtiments, les frais de maintenance et réparation de machine, les loyers présentés au compte de résultat et toute autre dépense liée à l'entretien quotidien des actifs. Le groupe capitalise ses dépenses de R&D. De ce fait l'assiette des OPEX du groupe est majoritairement composée de dépenses de maintenance. Le Règlement permet une exemption de publication si les OPEX visés par la Taxonomie ne sont pas matériels. Au regard des pratiques de place et de sa compréhension du Règlement, le groupe FIGEAC AÉRO a décidé de fixer un seuil raisonnable de matérialité à 10%. Sur l'exercice 2024/25, le montant des OPEX au sens du Règlement Taxonomie n'atteint pas ce seuil et est par conséquent considéré non matériel.

Le ratio d'exemption des dépenses d'exploitation, qui correspond au ratio entre les comptes d'OPEX retenus par la Taxonomie au numérateur et les OPEX consolidés Groupe au dénominateur, est inférieur à 3%. Le Groupe estime donc que la dérogation relative à l'exemption de publication du ratio des OPEX est applicable en 2024/25.

## Indicateur clés de performance au 31 Mars 2025

Exercice N	2024-23			Critères de contribution substantielle							Critères d'absence de préjudice important (coûts) (1)							Part du chiffre d'affaires éligible sur la taxonomie (A.1.) ou éligible à la taxonomie (A.2.) au niveau N+1 (18)	Catégorie active habilitante (19)	Catégorie active transitoire (20)
	Code (i) (2)	Chiffre d'affaires (3) en ME	Part du chiffre d'affaires, année N (4)	Adaptation de l'investissement climatique (5)	Adaptation de l'investissement circulaire (6)	Sea (7)	Pollution (8)	Transition chimique (9)	Biodiversité (10)	Altération de la biodiversité (11)	Adaptation de l'investissement circulaire (12)	Sea (13)	Pollution (14)	Transition chimique (15)	Biodiversité (16)	Coûts matériels (17)				
<b>A. ACTIVITES ELIGIBLES A LA TAXONOMIE</b>																				
<b>A.1. Activités durables sur le plan environnemental (éligibles sur la taxonomie)</b>																				
Chiffre d'affaires des activités durables sur le plan environnemental (éligibles sur la taxonomie) (A.1.)																				
Dont habilitantes																				
Dont transitoires																				
<b>A.2. Activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non éligibles sur la taxonomie) (2)</b>																				
Fabrication d'aéronefs																				
Technologies de fabrication liées aux énergies renouvelables																				
Tri et valorisation des matières des déchets non dangereux																				
Chiffre d'affaires des activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non éligibles sur la taxonomie) (A.2.)																				
<b>A. Chiffre d'affaires des activités éligibles à la taxonomie (A.1. + A.2.)</b>																				
<b>B. ACTIVITES NON ELIGIBLES A LA TAXONOMIE</b>																				
Chiffre d'affaires des activités non éligibles à la taxonomie																				
<b>TOTAL (A. + B.)</b>																				

Exercice N	2023-24			Critères de contribution substantielle							Critères d'absence de préjudice important (coûts) (1)							Part des CapEx éligible sur la taxonomie (A.1.) ou éligible (A.2.) à la taxonomie, année N+1 (18)	Catégorie active habilitante (19)	Catégorie active transitoire (20)
	Code (i) (2)	CapEx (3) en ME	Part des CapEx, année N (4)	Adaptation de l'investissement climatique (5)	Adaptation de l'investissement circulaire (6)	Sea (7)	Pollution (8)	Transition chimique (9)	Biodiversité (10)	Altération de la biodiversité (11)	Adaptation de l'investissement circulaire (12)	Sea (13)	Pollution (14)	Transition chimique (15)	Biodiversité (16)	Coûts matériels (17)				
<b>A. ACTIVITES ELIGIBLES A LA TAXONOMIE</b>																				
<b>A.1. Activités durables sur le plan environnemental (éligibles sur la taxonomie)</b>																				
CapEx des activités durables sur le plan environnemental (éligibles sur la taxonomie) (A.1.)																				
Dont habilitantes																				
Dont transitoires																				
<b>A.2. Activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non éligibles sur la taxonomie) (2)</b>																				
Fabrication d'aéronefs																				
Construction de nouveaux bâtiments																				
CapEx des activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non éligibles sur la taxonomie) (A.2.)																				
<b>A. CapEx des activités éligibles à la taxonomie (A.1. + A.2.)</b>																				
<b>B. ACTIVITES NON ELIGIBLES A LA TAXONOMIE</b>																				
CapEx des activités non éligibles à la taxonomie																				
<b>TOTAL (A. + B.)</b>																				



Exercice N	2024-2025		Critères de contribution substantielle							Critères d'absence de préjudice important (critères DNSH+) <sup>(1)</sup>							Quantité mesurée (17)	Part des OpEx alloués sur la taxonomie (A.1.) ou éligibles à la taxonomie (A.2.), année N-1 (18)	Catégorie activité habilitante (19)	Catégorie activité transitoire (20)
	Coûts (a) (2)	OpEx (3)	Part des OpEx, année N (4)	Adaptation du chauffage climatique (5)	Adaptation au drainage (6) enlèvement (6)	EL (7)	Pollution (8)	Économie circulaire (9)	Biodiversité (10)	Adaptation au changement climatique (11)	Adaptation au drainage climatique (12)	Eau (13)	Pollution (14)	Économie circulaire (15)	Biodiversité (16)					
<b>A. ACTIVITÉS ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE</b>																				
<b>A.1. Activités durables sur le plan environnemental (alloués sur la taxonomie)</b>																				
Activité 1	0	%								OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	%			
Activité 1 (a)	0	%								OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	%	H	T	
Activité 2	0	%								OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	%			
<b>OpEx des activités durables sur le plan environnemental (alloués sur la taxonomie) (A.1.)</b>																				
	0	%	%	%	%	%	%	%	%	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	%			
Dont habilitantes	0	%	%	%	%	%	%	%	%	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	%	H		
Dont transitoires	0	%	%	%	%	%	%	%	%	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	%		T	
<b>A.2. Activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alloués sur la taxonomie) (g)</b>																				
Activité 1 (a)	0	%	EL	EL		EL											%			
<b>OpEx des activités éligibles à la taxonomie mais non durables sur le plan environnemental (non alloués sur la taxonomie) (A.2.)</b>																				
	0	%	%	%	%	%	%	%	%								%			
<b>A. OpEx des activités éligibles à la taxonomie (A.1 + A.2)</b>																				
	0	%	%	%	%	%	%	%	%								%			
<b>B. ACTIVITÉS NON ÉLIGIBLES À LA TAXONOMIE</b>																				
OpEx des activités non éligibles à la taxonomie	350,7	100%																		
<b>TOTAL (A. + B.)</b>	<b>350,7</b>	<b>100%</b>																		

### Ligne

### Activités liées à l'énergie nucléaire

1.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de recherche, de développement, de démonstration et de déploiement d'installations innovantes de production d'électricité à partir de processus nucléaires avec un minimum de déchets issus du cycle du combustible.	Non
2.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction et d'exploitation sûre de nouvelles installations nucléaires de production d'électricité ou de chaleur industrielle, notamment à des fins de chauffage urbain ou aux fins de procédés industriels tels que la production d'hydrogène, y compris leurs mises à niveau de sûreté, utilisant les meilleures technologies disponibles.	Non
3.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités d'exploitation sûre d'installations nucléaires existantes de production d'électricité ou de chaleur industrielle, notamment à des fins de chauffage urbain ou aux fins de procédés industriels tels que la production d'hydrogène, à partir d'énergie nucléaire, y compris leurs mises à niveau de sûreté.	Non

### Activités liées au gaz fossile

4.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction ou d'exploitation d'installations de production d'électricité à partir de combustibles fossiles gazeux.	Non
5.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction, de remise en état et d'exploitation d'installations de production combinée de chaleur/froid et d'électricité à partir de combustibles fossiles gazeux.	Non
6.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction, de remise en état ou d'exploitation d'installations de production de chaleur qui produisent de la chaleur/du froid à partir de combustibles fossiles gazeux.	Non



# Informations Sociales

## S1 PERSONNEL DE L'ENTREPRISE

### S1.SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle économique

Le tableau ci-dessous répertorie les Impacts, Risques et Opportunités (IRO) liés au personnel de l'entreprise que le Groupe a identifiés et jugés matériels lors de l'analyse de double matérialité (DMA) réalisée au cours de l'exercice 2023/24. Tous les IRO ont été notés indépendamment des mesures d'atténuation mises en œuvre par FIGEAC AÉRO. Les informations publiées dans le cadre de l'ESRS 2 (IRO-1 et SBM 3) précisent la méthodologie employée (cf.SBM-3 Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique et IRO-1 – Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels du présent rapport).

L'analyse de double matérialité qui a été réalisée et les impacts matériels qui ont été identifiés concernent l'ensemble des effectifs du Groupe.

Les impacts négatifs identifiés revêtent un caractère ponctuel en termes de survenance (Accidents du Travail), mais dépendent également d'un processus permanent mis en place pour les prévenir et y remédier, dans le respect des règles applicables.

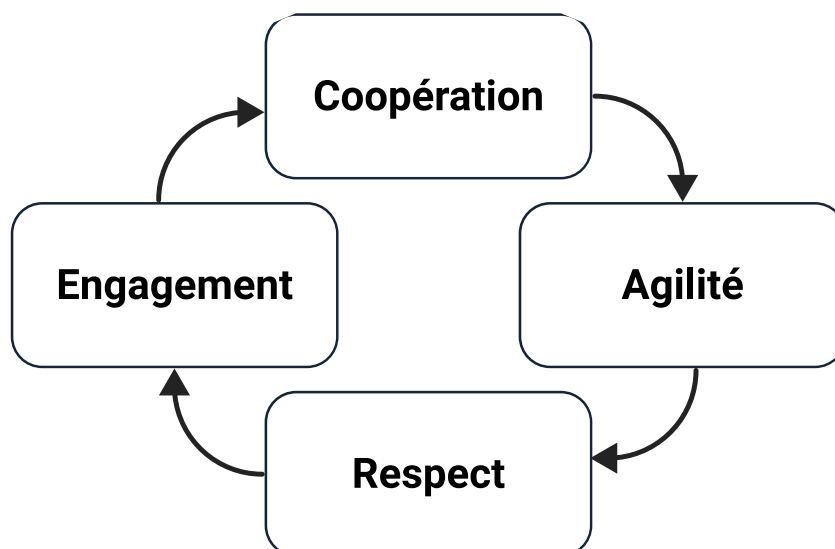


Enjeux double matérialité	Sous-thématique	IRO	Description de l'IRO	Chaîne de valeur			Horizon temporel		
				Amont	Groupe	Aval	Court terme	Moyen terme	Long terme
Renforcer l'attractivité du groupe	Conditions de travail	Risque	En cas de non-rétention des talents : baisse d'activité, voire perte de marchés et hausse des coûts directs et/ou indirects qui impactent la rentabilité des activités du Groupe		x			x	x
Former les équipes	Égalité de traitement et égalité des chances pour tous	Impact	La qualité de la formation et du travail fourni peut participer de l'accomplissement personnel et du bien-être en entreprise et peuvent être renforcés dans le cadre d'une formation continue s'inscrivant dans un parcours d'entreprise, voire un plan de carrière au sein du Groupe		x				x
		Risque	Si défaut de formation du personnel : dégradation des indicateurs de qualité et des coûts associés, et par conséquent de la rentabilité des activités du Groupe		x		x		x
Retenir les talents	Conditions de travail	Risque	En cas d'excès de rotation du personnel : coûts de remplacement des départs par des nouveaux embauchés ou des prestataires, coûts de formation interne, impacts possibles sur le niveau d'activité ou sur les indicateurs de performance industrielle OTD et OQD		x		x		x
Garantir la santé et la sécurité du personnel		Impact	Impacts négatifs sur le personnel en cas d'accidents de travail ou de maladies professionnelles		x		x		x

## S1-1 – Politiques concernant le personnel de l'entreprise

La politique Ressources Humaines (RH) du Groupe FIGEAC AÉRO décline socialement la politique générale du Groupe. Cette dernière formalise les fondements et les principes de fonctionnement issus de la rencontre des valeurs du Groupe, décrites dans la charte CARE (rappelée ci-dessous), et de l'ambition de renforcer la position du Groupe en tant qu'acteur majeur de la sous-traitance aéronautique mondiale.





#### *Les valeurs du Groupe : la charte CARE*

La politique RH, portée par la Direction des Ressources Humaines, couvre l'ensemble des entités et filiales du Groupe et guide le Système de Management des RH (SMRH). Elle est à ce stade en cours de formalisation et pourra être présentée plus précisément sur le prochain exercice.

Elle résulte notamment du travail de consultation des effectifs réalisé dans le cadre de l'enquête sociale bisannuelle (baromètre de satisfaction employé, dernièrement réalisé au cours de l'exercice 2023/24), avec une exploitation concrète des résultats et attentes. Cette enquête sociale concernait l'ensemble des entités et filiales du Groupe, à l'exception des filiales nord-américaines. Compte de l'adoption d'une fréquence bisannuelle, elle sera réalisée de nouveau au cours de l'exercice 2025/26.

Elle est également issue des travaux réalisés dans le cadre de la Commission thématique Droits Humains et Ressources Humaines, au sein de laquelle l'ensemble des filiales sont représentées. Ces travaux ont notamment permis de déterminer un plan d'action permettant de traiter les enjeux matériels identifiés, ainsi que certains objectifs à atteindre.

Elle s'appuie sur un SMRH dont l'objet est d'identifier les processus et les supports opérationnels de la politique RH du Groupe et leurs flux d'alimentation, dont notamment :

- Développement des compétences (plan de formation, coaching, matrice des compétences et polyvalences) ;
- Gestion des effectifs (recrutements, mobilités géographiques et/ou de poste, onboarding, détachements) ;
- Système de rémunération (sources des rémunérations, règles d'évolution) ;
- Système de paye et d'administration du personnel (contrats et avenants, rubriques de paye, processus paye et administration du personnel).

Chacun est opérationnellement supporté par une procédure appropriée, qui vise à consolider et sécuriser la structure générale du système (Référentiels Emplois et postes, Entretiens, Gestion des effectifs, Développement des compétences, Système de rémunération, Traitements paye et ADP, Indicateurs SMRH).



La stratégie du Groupe est actuellement portée et mise en œuvre par le plan PILOT 28, dont l'horizon s'étend à l'exercice 2027/28. Au sein de PILOT 28, les éléments sociaux concrets suivants ont été mis en avant :

- La fidélisation des salariés et l'attraction de nouveaux talents et compétences ;
- Le renforcement du rôle des managers ;
- L'attention portée à la responsabilité sociétale du Groupe au travers des aspects relatifs à la Qualité de Vie au Travail (QVT) ;
- L'attention est portée à toute forme de discrimination, (cf. S1-4 – Actions concernant les impacts matériels sur le personnel de l'entreprise, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles concernant le personnel de l'entreprise, et efficacité de ces actions du présent rapport de durabilité).

Chaque année, le Groupe met à jour et communique à ses salariés la politique HSE, dans laquelle il expose son système de prévention des accidents, sur les sites de FGA SA (Figeac et Saint-Nazaire), et FGA Picardie. De plus, l'ensemble des sites du Groupe disposent d'un référent HSE qui implémente des systèmes de prévention des accidents de travail.

## **S1-2 – Processus de dialogue avec le personnel de l'entreprise et ses représentants au sujet des impacts**

D'une manière générale, le vecteur de communication privilégié vers l'ensemble des salariés est porté par une communication directe entre managers et salariés. Le processus de dialogue avec le personnel est amené par les ressources humaines vers les managers qui relaient l'information à leurs personnels. Aussi, afin de soutenir et améliorer toujours ce mode de communication, FIGEAC AÉRO a mené les initiatives suivantes :

- Nouvelle session de formation collective annuelle pour les managers du Groupe, portant sur leur rôle et responsabilités (FGA SA) ;
- Sensibilisation de l'ensemble des managers du Groupe, ainsi que des membres du Comité Exécutif aux enjeux et impacts climatiques au travers d'ateliers thématiques et d'une "Fresque du Climat", permettant ensuite une diffusion au sein de leurs équipes (FGA SA) ;
- Alimentation d'une communication régulière auprès des managers du Groupe, au travers de réunions thématiques, permettant ensuite une diffusion au sein de leurs équipes (FGA SA) ;
- Publication trimestrielle d'une gazette Groupe à l'attention de chaque salarié du Groupe, afin de les informer sur des sujets notamment sociétaux et de sécurité comme par exemple, le port des EPI, le covoiturage, la promotion des mobilités douces, ou la gestion des déchets, ... (Ensemble du Groupe) ;
- Déploiement de budgets de formation, de communication et d'hygiène, sécurité et environnement au travail (HSE) consacrés à la sensibilisation RSE du personnel (Ensemble du Groupe).

Le processus de dialogue avec les salariés est aussi alimenté par l'enquête sociale bisannuelle. Sous couvert d'anonymat, elle permet à travers un questionnement sur l'ensemble des thématiques RH (Engagement, Image, Conditions de travail, Rémunération, Communication, ...), de mettre en lumière les éléments majoritaires de satisfaction et d'insatisfaction.

Le travail réalisé dans le cadre de la Commission thématique Droits Humains et Ressources Humaines est un autre moyen d'éclairer les décisions visant à gérer les IRO matériels.



La direction des ressources humaines s'assure de la conformité avec les différentes réglementations locales de consultation et d'information des représentants du personnel.

Le Groupe est également actif dans les domaines suivants :

- **Egalité Femme-Hommes (Enjeux : attractivité, retenir les talents)**  
Réunions d'une commission spécifique du CSE (FGA SA) ;
- **Prévoyance / Santé (Enjeux : attractivité, retenir les talents, garantir la santé et la sécurité du personnel)**  
Deux réunions annuelles de la commission prévoyance et santé, auxquelles participent représentants du personnel et l'assureur en charge des contrats santé et prévoyance, et permettant d'apprécier notamment équilibre financier et utilisation par les salariés (FIGEAC AÉRO en France) ;
- **Qualité de Vie au Travail (QVT) (Enjeux : attractivité, retenir les talents)**  
Réunions d'une commission spécifique QVT du CSE, permettant de suivre les plans d'action déployés au sein de chaque filiale, business unit ou département (FGA SA), et dont les travaux sont régulièrement publiés dans la gazette du Groupe.

### **S1-3 – Processus de réparation des impacts négatifs et canaux permettant au personnel de l'entreprise de faire part de ses préoccupations**

Outre les axes de communication régulière des managers avec leurs équipes, et la communication auprès des représentants du personnel (le CSE et ses 3 commissions - Égalité professionnelle, Santé-Prévoyance, et QVT), le Groupe anime, au travers de sa Direction des Ressources Humaines, des réunions trimestrielles QVT par département. Composées de salariés volontaires, elles permettent une remontée des préoccupations opérationnelles et sur les conditions de travail. Un budget annuel est dédié afin de permettre la mise en place d'actions d'amélioration, en outre des obligations réglementaires (FGA SA).

Par ailleurs, FIGEAC AÉRO participe en France et à l'étranger au financement des couvertures des frais de santé et de prévoyance de ses salariés, au-delà des cadres légaux applicables.

Enfin, un dispositif de lanceur d'alerte existe à l'échelle du Groupe (cf. G1-3 – Prévention et détection de la corruption et des pots-de-vin du présent rapport de durabilité).



## S1-4 – Actions concernant les impacts matériels sur le personnel de l’entreprise, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles concernant le personnel de l’entreprise, et efficacité de ces actions

Un plan d’action et des cibles en rapport avec les effectifs de l’entreprise ont été décidés dans le cadre de la Commission Droit de l’homme et Ressources Humaines réunissant des représentants des différentes filiales du Groupe. Ceux-ci s’appliquent au périmètre Groupe. Ils couvrent l’ensemble des salariés et visent notamment à :

- Améliorer l’attractivité du Groupe afin d’assurer que le Groupe dispose d’un effectif qualifié et capable d’assurer les montées en cadence des clients. ;
- Mitiger les risques inhérents au métier d’usineur et assurer la sécurité des collaborateurs.

Actions clés	Alternance	Centre d'excellence	Prime assiduité	Port des EPI	Communication
Détails actions clés	Sessions de formation en alternance en France trimestrielles	Centres d'excellence de formation initiales des postes de production en Tunisie et Maroc.	Prime annuelle en France, visant à valoriser l'implication individuelle	Bilan annuel d'évaluation du port des EPI intégré à la performance individuelle	Publications périodiques à l'attention des salariés (Gazettes, Bilan Social Individualisé, LinkedIn, etc...)
Enjeux concernés	Formation Attractivité	Formation Attractivité Compétences	Attractivité Rétention Santé sécurité	Attractivité Rétention Santé sécurité Formation	Attractivité Formation
Périmètre d'application des actions clés	Postes opérationnels FIGEAC AÉRO en France	FGA Tunisie Groupe Co-entreprises	FGA SA, Extensions d'ici 2028	Groupe	Groupe
Horizons temporels dans lesquels l'entreprise prévoit d'achever chaque action clé	Trimestrielles	Action reconduite tous les ans	Action reconduite tous les mois, avec bonus annuel	Permanent	Trimestrielle
Le cas échéant, des informations quantitatives et qualitatives concernant l'avancement des actions ou plans d'action à propos desquels des informations ont été publiées lors de périodes antérieures (par exemple, un bilan social ou une DPEF)	Dans le cadre des Bilans sociaux et/ou de la BDESE (Base de Données Économiques Sociales et Environnementales)	n/a	n/a	n/a	Communication DPEF, communications interne
Ressources nécessaires	Ressource déjà en place	Ressource déjà en place	Ressource déjà en place	Campagne de sensibilisation à reconduire	Ressource déjà en place



## Autres actions en cours et existantes

Le SMRH permet d'alimenter les quatre enjeux matériels dont les actions en cours sont déclinées ci-dessous.

### ■ **Garantir la santé et la sécurité du personnel**

Cet enjeu prioritaire est au cœur de la politique RH et du plan stratégique PILOT 28.

- Formulaire d'entretien de performance – Port des EPI (Ensemble du Groupe) ;
- Plan annuel de formation (Ensemble du Groupe) ;
- Formation des managers (FGA SA) ;
- Renforcement des services HSE et santé au travail (FGA SA) ;
- Sessions Qualité de Vie au Travail et budget associé (FGA SA) ;
- Implantation en cours d'un nouveau Système d'Information RH, visant notamment à gérer les habilitations et compétences professionnelles (Ensemble du Groupe) ;

### ■ **Former les équipes**

L'intégration des nouveaux embauchés, l'adaptation des salariés à l'évolution des postes, et permettre à chaque salarié d'être sollicité au bon niveau de compétences requises, sont des aspects déterminants pour la pérennité de l'activité du Groupe et sa capacité à répondre aux attentes de ses clients et partenaires.

- Journée d'intégration pour tout nouvel embauché (Ensemble du Groupe) ;
- Actions de formation individuelles et collectives issues des entretiens annuels d'évaluation, des enquêtes sociales bisannuelles, des demandes des salariés et des managers (Ensemble du Groupe) ;
- Actions de coaching individuelles ou d'équipe (Ensemble du Groupe) ;
- Formation annuelle managériale sur un thème d'actualité (FGA SA) ;
- Recours important à la formation en alternance (apprentissage et contrats de professionnalisation) (FIGEAC AÉRO en France) ;
- Création d'un centre d'excellence interne dédié aux formations initiales (FGA Tunisie) ;

### ■ **Retenir les talents**

La détection des potentiels individuels et la capacité du Groupe à les accompagner est un enjeu majeur, pour le maintien et la progression de la performance, et la sécurisation de l'organisation dans l'avenir.

- Reconnaissance des performances individuelles par l'exploitation des Entretiens Annuels de Performance (EADP) et des entretiens professionnels (Ensemble du Groupe) ;
- Reconnaissance des performances collectives par l'application d'un accord d'intéressement (FIGEAC AÉRO en France) ;
- Exploitation des entretiens professionnels pour tenir compte des souhaits de parcours professionnel (Ensemble du Groupe) ;

### ■ **Renforcer l'attractivité du Groupe**

Les outils de communication modernes permettent de comparer facilement et rapidement sa situation professionnelle sur tous les plans, avec d'autres entreprises. Notre attention constante au positionnement de l'entreprise sur ces aspects est donc déterminante :

- Mise en œuvre de systèmes de rémunération plus avantageux que la convention collective applicable, ainsi que d'accords d'entreprise socialement innovants avec les partenaires sociaux (Ensemble du Groupe) ;
- Communication bisannuelle de Bilan Sociaux Individualisés (BSI) au domicile de chaque salarié (FGA SA) ;



- Réalisation d'enquêtes sociales bisannuelles, avec une exploitation concrète des résultats et attentes ;
- Mise en place d'une prime d'assiduité (FGA SA).

Plus globalement, FIGEAC AÉRO est engagé devant toutes les conventions internationales en matière de droits de l'homme, et mène une politique RSE volontariste concernant ses effectifs :

- Intégration d'effectifs handicapés, avec la formation des infirmières santé (FGA SA) ;
- Égalité professionnelle, avec un indice d'égalité professionnelle supérieur à 83 en France ;
- Lutte contre toute forme de discriminations au travers d'un règlement intérieur et d'enquêtes internes (FIGEAC AÉRO en France) ;
- Inclusion de la diversité, avec notamment un recrutement en hausse de personnels féminins, de salariés de plus de 55 ans, ou de personnels de nationalités différentes (Ensemble du Groupe).

### Actions à venir

Plusieurs actions actuellement mises en place uniquement sur le périmètre de FGA SA, ou sur une partie du Groupe, ont vocation à être étendues sur un plus large périmètre, pour plus d'homogénéité de traitement, de culture commune et de facilitation des parcours professionnels dans le Groupe. Des réflexions sur la Gestion des Emplois et Parcours Professionnels (GEPP) à l'échelle du Groupe sont actuellement en cours.



## S1-5 – Cibles liées à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matériels

	Alternance	Centre d'excellence	Prime assiduité	Port des EPI	Communication
Cible à atteindre	50% de recrutements (CDD / CDI) à l'issue de l'alternance	Personnels formés et qualifiés	Assiduité > N- 1 (taux d'absentéisme < N-1)	Port des EPI conforme à 100%	Session de formation initiales complètes
Nom et définition de l'indicateur	Pourcentage d'alternants recrutés	Taux de qualification	Formule d'usage taux d'absentéisme	Nombre d'accident sans le port d'EPI	Taux de remplissage des sessions de formation initiales
Description du rapport entre la cible et les objectifs de la politique	Former le personnel et attirer de nouveaux talents	Montée en compétence / Préservation compétences Intégration	Diminuer le taux d'absentéisme	Préserver la santé des salariés	Alimenter les sessions de formation initiales
Contours de la cible	FIGEAC AÉRO en France	FGA Tunisie Groupe Co-entreprises	FIGEAC AÉRO en France	Groupe	Groupe
Période couverte par la cible et, le cas échéant, les éventuels jalons ou cibles intermédiaires	À 5 ans (2028)	Annuel	Annuel	Annuel	Annuel
Méthodes utilisées pour définir les cibles	Plan Industriel et Commercial et Sales & Opérations Planning	Nombre d'heure de formation Niveau de poly-compétence	Formule d'usage taux d'absentéisme	Nombre d'AT et incidents sans port des EPI	Présence sur tous les événements recrutement du bassin d'emploi
Le cas échéant, implication des personnels et/ou partenaires sociaux ou autres, dans la définition des cibles pour chaque enjeu	Direction Commission	RH Manager	Commission de suivi (OS)	Service HSE Direction	RH Manager
Résultats par rapport aux cibles annoncées	n/a	n/a	n/a		n/a

Note : les valeurs de référence seront définies à partir des données de l'exercice 2025/26.



## S1-6 – Caractéristiques des salariés de l'entreprise

2024/25

Genre	Nombres de salariés (effectif)
Homme	2 674
Femme	688
Autre	0
Non mentionné	0
Total Salariés	3 362 <sup>14</sup>

Les données du tableau ci-dessus englobent les employés en contrats à durée indéterminée (CDI), à durée déterminée (CDD), ainsi que ceux en contrats professionnels et d'apprentissage à l'exception des salariés de TOFER Europe Services et les contrats d'expatriation du fait de difficultés à obtenir les données pour la première année de reporting. Les méthodologies de calcul sont détaillées après chaque tableau.

Enfin, il est important de noter que les informations présentées ici concernent les employés actifs à la date de la clôture de l'exercice. Pour être considéré comme actif, un employé devait être présent et actif dans les programmes de paie au 31 mars 2025. Par conséquent, les salariés ayant quitté l'entreprise le 31 mars 2025 sont toujours comptabilisés dans les effectifs. FIGEAC AÉRO a utilisé l'identité officielle des salariés aux fins de collecte des données.

Pays

Nombre d'employés (effectif) dans des entités représentant au moins 10% des effectifs du groupe

France	1564
Maroc	778
Tunisie	906

Les données du tableau ci-dessus englobent les employés en contrats à durée indéterminée (CDI), à durée déterminée (CDD), ainsi que ceux en contrats professionnels et d'apprentissage.

<sup>14</sup> cf. Note 30 de l'annexe aux comptes consolidés du RFA du Groupe.



2024/25					
	Femme	Homme	Autre	Non mentionné	TOTAL
Nombre de Salariés	688	2 674	-	-	<b>3 362</b>
Nombre de Salariés Permanents <sup>15</sup>	534	2 042	-	-	<b>2 576</b>
Nombre de Salariés Temporaires <sup>16</sup>	154	632	-	-	<b>786</b>
Nombre de Salariés en Heures non Garanties <sup>17</sup>	-	-	-	-	-

Le tableau ci-dessus présente les données relatives aux employés temporaires ou à temps partiel, incluant les contrats à durée déterminée (CDD), les contrats d'apprentissage et les contrats professionnels. Le nombre de contrats actifs est calculé en tenant compte des employés qui étaient présents et actifs dans les programmes de paie au 31 mars 2025.

2024/25					
	France	Maroc	Tunisie	USA	TOTAL
Nombre de Salariés	1 564	778	906	114	<b>3 362</b>
Nombre de Salariés Permanent	1384	660	418	114	<b>2 576</b>
Nombre de Salariés Temporaire	180	118	488	-	<b>786</b>
Nombre de Salariés en Heures non Garanties	-	-	-	-	-

Le tableau ci-dessus présente le nombre d'employés, exprimé en effectifs. Le total des employés est calculé en additionnant les contrats à durée indéterminée (CDI), les contrats à durée déterminée (CDD), ainsi que les contrats professionnels et d'apprentissage. Les employés permanents sont définis comme ceux ayant un contrat CDI, tandis que les employés temporaires incluent les CDD et les contrats professionnels et d'apprentissage.

<sup>15</sup> Un travailleur permanent est un employé qui a un contrat de travail à durée indéterminée avec une entreprise. Cela signifie qu'il n'y a pas de date précise de fin de contrat et que l'employé est censé travailler pour l'entreprise de manière continue, à moins qu'il ne démissionne ou ne soit licencié (CDI).

<sup>16</sup> Un salarié temporaire est une personne qui travaille pour une période limitée dans le cadre d'un contrat à durée déterminée (CDD), généralement lié à une mission spécifique ou à un besoin ponctuel dans une entreprise.

<sup>17</sup> Un salarié avec un nombre d'heures non garanti est généralement engagé dans un contrat à temps partiel ou en travail intermittent, où l'employeur ne s'engage pas à fournir un volume d'heures fixe chaque semaine ou chaque mois.



2024/25

Nombre total d'employés ayant quitté l'entreprise	429
Taux de rotation des salariés au cours de l'exercice	13%

Le taux de rotation est calculé selon la méthodologie suivante :

- **Au numérateur**  
Le nombre total d'employés sous contrats à durée indéterminée (CDI), sous contrats à durée déterminée (CDD), ainsi que sous contrats professionnels et d'apprentissage qui ont quitté leur emploi volontairement ou en raison d'un licenciement, d'un départ à la retraite ou d'un décès en cours d'emploi, durant l'exercice à savoir entre le 1er avril 2024 et le 31 mars 2025 inclus ;
- **Au dénominateur**  
L'effectif à la clôture (CDI, CDD, contrats professionnels et d'apprentissage).

## S1-7 – Caractéristiques des non-salariés assimilés au personnel de l'entreprise

2024/25

Nombre total de "travailleurs non-salariés" dans la main-d'œuvre de l'entreprises, c'est-à-dire soit des personnes ayant conclu un contrat avec l'entreprise pour fournir de la main-d'œuvre - « travailleurs indépendants » -, soit des personnes fournies par des entreprises exerçant principalement des « activités d'emploi » (code NACE N78)	457
Nombre total de personnes ayant conclu un contrat avec l'entreprise pour fournir de la main-d'œuvre - « travailleurs indépendants »	37
Nombre total de personnes fournies par des entreprises exerçant principalement des « activités d'emploi » (code NACE N78)	420

Le tableau ci-dessus présente les données relatives aux travailleurs non-salariés présent dans l'entreprise à la fin de l'exercice 2024/25, incluant les travailleurs indépendants sous contrat direct et les travailleurs fournis par des entreprises exerçant principalement des activités d'emploi (NACE N78).

## S1-8 – Couverture des négociations collectives et dialogue social

2024/25

Nombre de salariés couverts par des conventions collectives	2 470
Pourcentage total de salariés couverts par des conventions collectives	73,5%



## Couverture des négociations collectives

## Dialogue social

Taux de couverture	Salariés – EEE (Pour pays avec > 50 salariés représentant > 10% du total des salariés)	Salariés – non EEE (Estimation pour les régions avec > 50 salariés représentant > 10% du total des salariés)	Représentation sur le lieu de travail (EEE uniquement) (pour pays avec > 50 salariés représentant > 10% du total des salariés)
0 – 19%		Maroc et États-Unis	
20 – 39%			
40 – 59%			
60 – 79%			
80 – 100%	France	Tunisie	France

Le tableau ci-dessus présente le total des employés calculé en additionnant les contrats à durée indéterminée (CDI), les contrats à durée déterminée (CDD), ainsi que les contrats professionnels et d'apprentissage couverts par un convention collective et des accords de dialogue avec les représentants des salariés. Les employés provenant du Maroc et des États-Unis ne sont pas couverts par une convention collective. 100% des effectifs des autres filiales sont en revanche couverts par une convention collective.

## S1-9 – Indicateurs de diversité

	2024/25					
	Femme		Homme		Non mentionné	TOTAL
Nombre et pourcentage de salariés dans l'encadrement supérieur	5	11%	41	89%	-	46

FIGEAC AÉRO définit comme appartenant à la catégorie de l'encadrement supérieur l'ensemble des salariés dont la classification est supérieure ou égale au niveau H15, issu de la convention collective nationale de la métallurgie.

Cette définition permet d'identifier les collaborateurs exerçant des fonctions à haute responsabilité, impliquant une autonomie décisionnelle significative, une expertise technique ou managériale avancée, et une contribution stratégique à l'activité de l'entreprise.

Pour les filiales à l'étranger, le groupe a dupliqué cette classification en l'absence de définition équivalente en se basant sur le niveau de responsabilité et les nomenclatures des postes.

## Répartition des employés par tranche d'âge

2024/25

- de 30 ans	1 028
Entre 30 et 50 ans	1 917
+ de 50 ans	417

Le tableau ci-dessus présente le nombre d'employés, exprimé en effectifs. Le total des employés est calculé en additionnant les contrats à durée indéterminée (CDI), les contrats à durée déterminée (CDD), ainsi que les contrats professionnels et d'apprentissage.



## S1-12 – Personnes handicapées

2024/25

Nombre de personnes handicapées, sous réserve des restrictions légales en matière de collecte de données.	74
Pourcentage de salariés qui sont des personnes handicapées, sous réserve des restrictions légales en matière de collecte de données.	2%

Le tableau ci-dessus consolide les effectifs présentant des handicaps, conforme à la réglementation de chaque pays.

## S1-13 – Indicateurs de formation et de développement des compétences

2024/25

	Femme	Homme	Autre	Non mentionné	TOTAL
Nombre total de salariés ayant participé à des évaluations régulières de leurs performances et du développement de leur carrière	323	1 391	-	-	1714 <sup>18</sup>
Pourcentage de salariés ayant participé à des évaluations régulières de performance et de développement de carrière	47%	52%	-	-	51%
Nombre moyen d'heures de formation	10,5	11,4	-	-	-
Nombre d'heures de formation	4 984,3	22 541,3	-	-	27 525,5
Nombre moyen d'heures de formation par salarié					11,21

Le périmètre des données concernant la formation est celui du Groupe, à l'exception de TOFER Europe Services, et de FGA Tunisie, qui ne disposaient pas d'une fiabilité suffisante des données permettant la consolidation. Les données de ces entités ne figurent donc ni au numérateur (Nombre d'heures de formation), ni au dénominateur (nombre d'effectif). Elles seront en revanche consolidées lors du prochain exercice.

De plus, afin d'obtenir les données dans le délai imparti, FGA SA remonte des données sur la base de l'exercice civil 2024. Le Groupe dispensant des formations tout au long de l'année, ces données sont en principe comparables à l'exercice comptable (clos le 31 mars 2025). Les données issues des sociétés françaises et marocaines contiennent uniquement les heures de formations dispensées en interne ou par un formateur externe aux salariés encore présent au 31 mars 2025.

<sup>18</sup> Parmi les évaluations régulières, seules celles réalisées pendant la période de reporting ont été prises en compte. Un salarié, même s'il a effectué plusieurs évaluations au cours de l'exercice, n'est comptabilisé qu'une seule fois.



Les heures de formation issues de la société américaine correspondent à un objectif de formation moyen par salariés.

Afin d'assurer une cohérence dans le suivi et le reporting des actions de formation, il est précisé que :

- Les formations dont le démarrage est antérieur à la date de début de l'exercice (même si elles se terminent pendant l'exercice) ne sont pas prises en compte dans le calcul des indicateurs de formation de l'exercice en cours ;
- En revanche, les formations ayant débuté pendant l'exercice, même si elles se terminent après la clôture de celui-ci, sont intégrées dans le périmètre de l'exercice concerné.

Cette règle vise à garantir une lecture homogène et fidèle des efforts de formation engagés au cours de l'exercice, en se basant sur la date de démarrage effective de la formation comme critère de rattachement.

Il est important de noter qu'une évaluation régulière de performance est définie comme une évaluation fondée sur des critères connus de l'employé et de son supérieur, effectuée au moins une fois par année au su de l'employé. L'examen peut inclure une évaluation par le supérieur direct du travailleur, des pairs ou un plus large éventail d'employés. L'examen peut également impliquer le service des ressources humaines.

## S1-14 – Indicateurs de santé et de sécurité

2024/25

Effectif couvert par un système de gestion de la santé et de la sécurité	3 348	99,6%
--	-------	-------

Toutes les filiales du groupe FIGEAC AÉRO sont dans l'ensemble couverte par un système de gestion de la Santé et Sécurité au Travail (SST), à l'exception de FGA North America qui propose un système de sécurité de gestion de la SST à ses employées non obligatoire. 88% des employées de la filiale adhèrent à ce système, les 12 % restant ont choisi d'adhérer au système de leur conjoint.

2024/25

Nombre d'accidents du travail comptabilisables	147
Nombre d'accident travaille avec arrêt	85
Nombre d'accident travaille sans arrêt	62
Nombre de cas de maladies professionnelles comptabilisables, sous réserve des restrictions légales en matière de collecte de données	6
Taux d'accidents du travail comptabilisables	22,97
Nombre d'heure total travaillé	6 400 618,4
Taux de fréquence des accidents avec arrêt	13,28 <sup>19</sup>
Nombre de décès dus à des accidents professionnels	-
Nbre de décès dus à des maladies professionnelles.	-
Nombre de décès	-

<sup>19</sup> Obtenu en divisant le nombre de cas d'accident du travail avec arrêt par le nombre total de salariés présents à la fin de l'exercice 2024/25, et en multipliant par 1 000 000.



Conformément aux exigences ESRS, les méthodes de calcul et inclusions sont les suivantes :

- Les accidents du travail et les maladies professionnelles résultent de l'exposition à des dangers sur le lieu de travail. Ils incluent également les accidents et maladies survenues lors d'un déplacement professionnel si : au moment de l'accident ou de la maladie, la personne était engagée dans des activités professionnelles "dans l'intérêt de l'employeur", de même que les accidents et maladies dans le cadre du travail à domicile s'il survient pendant que la personne effectue son travail à domicile où est directement lié à l'exécution du travail, plutôt qu'à l'environnement ou au cadre général du logement ;
- Enfin les accidents et maladies psychologiques sont pris en compte si l'avis médical indique que l'évènement ou la maladie est liée au travail (problèmes de santé aigus, récurrents et chroniques causés ou aggravés par les conditions ou pratiques de travail) ;
- Les décès incluent les décès résultant d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle y compris celle qui intervienne pendant le travail à domicile ;
- Par homogénéité au niveau du groupe, les accidents de trajet ne sont pas comptabilisés dans les accidents de travail ;
- Taux d'accidents du travail comptabilisables = [nombre d'accidents de travail comptabilisables] / [nombre total d'heures travaillées par le personnel] x 1 000 000.

## S1-15 – Indicateurs d'équilibre entre vie professionnelle et vie privée

	2024/25				TOTAL
	Femme	Homme	Autre	Non mentionné	
Nombre de salariés ayant droit à des congés familiaux	669	2 619	-	-	3 288
Nombre de salariés ayant pris des congés familiaux	76	195	-	-	271
Pourcentage de salariés ayant pris des congés familiaux	11%	7%	-	-	-
Pourcentage de salariés ayant droit à des congés familiaux		97,8%			

Le tableau ci-dessus présente le droit aux congés familiaux des salariées.

Au sens des ESRS, dans ce congé familial, FIGEAC AÉRO comprend tout congé accordé pour des événements familiaux importants, à durée variable selon la raison et les dispositions légales ou de l'employeur. Cela comprend :

- Congé maternité et congé paternité (naissance) ;
- Congé parental et congé d'aidant (maladie grave d'un proche) ;
- De plus, FIGEAC AÉRO comprend à sa propre initiative, les mariages, décès comme étant des congés familiaux.



Il peut être rémunéré ou non, en fonction du cadre réglementaire. Il est destiné à gérer des situations ponctuelles et exceptionnelles. Au sein de FGA North America, ce droit est acquis au bout d'un an de travail ce qui explique que l'indicateur n'est pas à 100%.

## S1-16 – Indicateurs de rémunération (écart de rémunération et rémunération totale)

2024/25

Ecart de rémunération entre les femmes et les hommes

14%<sup>20</sup>

Dans le cadre de ce calcul, l'ensemble des entités du groupe, hormis TOFER Europe Services, ont été sollicitées afin de transmettre la rémunération totale brute annuelle versée à leurs collaborateurs au cours de l'exercice 2024/25. Le Groupe a intégré dans ce calcul uniquement la rémunération des personnes encore présentes dans les effectifs au 31 mars 2025. La rémunération des emplois à temps partiel et des personnes arrivées en cours d'exercice n'ont pas fait l'objet de correction. La moyenne a été calculée en tenant compte des poids relatifs de chaque filiale.

Les données relatives au ratio de rémunération annuelle totale de la personne la plus payée par rapport à la rémunération totale annuelle médiane de tous les salariés n'ont pas pu être collectées au niveau du Groupe. En revanche, ce ratio est partiellement publié au titre de FIGEAC AÉRO SA dans le rapport sur le gouvernement d'entreprise, ainsi que les hypothèses et méthodologies employées (cf. chapitre 2.3 du RFA du Groupe).

## S1-17 – Cas, plaintes et impacts graves sur les droits de l'homme

2024/25

Nombre de cas de discrimination, y compris de harcèlement	2
Nombre de plaintes déposées par l'intermédiaire des canaux et mécanismes d'alertes et, le cas échéant, auprès des points de contact nationaux pour les entreprises multinationales de l'OCDE,	1
Nombre d'incidents graves en matière de droits de l'homme affectant les effectifs de l'entreprise au cours de la période de référence.	-
Montant total des amendes, pénalités et compensations pour dommages résultant des incidents et plaintes	-

FIGEAC AÉRO prend en compte les incidents graves en matière de droits humains, qui incluent les cas de poursuites judiciaires, les plaintes formelles déposées auprès de l'entreprise ou par le biais de mécanismes de plainte tiers, ainsi que les allégations graves rapportées dans des médias ou des documents publics.

<sup>20</sup> Calcul de l'écart de rémunération : (Salaire moyen brut annuel des salariés hommes - Salaire moyen brut annuel des salariés femmes) / Salaire moyen brut annuel des salariés hommes x 100. Pour les filiales à l'étranger, les montants ont été convertis au même taux qu'utilisé dans la consolidation.



Ces incidents doivent être liés au personnel du Groupe et leur réalité ne doit pas être contestée par le Groupe. De plus, toute autre forme d'impact grave dont le Groupe aurait connaissance sera également incluse dans cette analyse.

Ces informations incluent, sous réserve des règles applicables en matière de protection de la vie privée, les cas de discrimination au travail fondés sur le sexe, la race ou l'origine ethnique, la nationalité, la religion ou les convictions, le handicap, l'âge, l'orientation sexuelle, ou d'autres formes pertinentes de discrimination impliquant des parties prenantes internes et/ou externes tout au long des activités menées au cours de la période de reporting. Cela inclut les cas de harcèlement en tant que forme de discrimination spécifique.



## S2 TRAVAILLEURS DE LA CHAÎNE DE VALEUR

### SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et interactions avec la stratégie et le modèle économique

Le tableau ci-dessous répertorie les Impacts, Risques et Opportunités (IRO) liés aux travailleurs de la chaîne de valeur que le Groupe a identifiés et jugés matériels lors de l'analyse de double matérialité réalisée (DMA) au cours de l'exercice 2024/25. Tous les IRO ont été notés indépendamment des mesures d'atténuation mises en œuvre par FIGEAC AÉRO. Les informations publiées dans le cadre de l'ESRS 2 (IRO-1 et SBM 3) précisent la méthodologie employée. (cf. SBM-3 Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique et IRO-1 – Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels du présent rapport)

Sous-thématique	IRO	Description de l'IRO	Chaîne de valeur			Horizon temporel		
			Amont	Groupe	Aval	Court terme	Moyen terme	Long terme
Conditions de travail	Impact	Impact potentiellement négatif sur les conditions de travail des travailleurs de la chaîne de valeur en l'absence de processus de vigilance	x			x	x	x
	Risque	Pertes de marchés consécutives du non-respect des exigences clients chez un fournisseur	x	x	x	x	x	x

Les impacts et risques identifiés couvrent les travailleurs de la chaîne de valeur amont, essentiellement les fournisseurs et prestataires de rang 1 livrant des produits aéronautiques ou réalisant des prestations sur des produits confiés par FIGEAC AÉRO.

Les conditions de travail des travailleurs de la chaîne de valeur de FIGEAC AÉRO représentent un enjeu matériel identifié lors de son analyse de double matérialité, avec des impacts et risques significatifs. L'impact négatif se manifeste par des conditions de travail pouvant être précaires, notamment en ce qui concerne le temps de travail, le dialogue social, la formation, la diversité, la dignité et les salaires décentés, et à risque dans certaines activités sous-traitées comme le traitement de surface.

FIGEAC AÉRO travaille avec des fournisseurs qualifiés par les donneurs d'ordres aéronautiques et présents majoritairement dans des pays respectant des critères sociaux élevés. Aussi, FIGEAC AÉRO exige de ses fournisseurs et sous-traitants de respecter toutes les réglementations applicables à leurs activités dans les territoires où ils opèrent, ainsi qu'à la Déclaration Universelle



des Droits de l'Homme des Nations Unies du 10 Décembre 1948, la Convention de l'OIT sur le travail des enfants de 1999 et la Convention 1930 de L'OIT sur le travail forcé.

À ce jour, FIGEAC AÉRO ne déploie pas de mesures spécifiques en lien avec les impacts et risques sur les travailleurs de sa chaîne de valeur. Le Groupe s'assure en revanche par le biais de rencontres fréquentes et d'un accompagnement par l'équipe Supplier Performance Management (SPM), de maintenir un dialogue ouvert avec ses fournisseurs et une collaboration bienveillante, en vue d'identifier tous risques exposant les travailleurs de sa chaîne de valeur.

La surveillance des risques fournisseurs (Classification) actuellement menée inclut des critères opérationnels, industriels, financiers et environnementaux. Il est prévu d'y inclure des critères sociaux en vue d'atténuer les impacts négatifs sur les conditions de travail de sa chaîne de valeur.

## S2-1 – Politiques relatives aux travailleurs de la chaîne de valeur

À ce jour, FIGEAC AÉRO n'a pas défini de politique spécifique liés aux conditions de travail des travailleurs de la chaîne de valeur. La Politique Achats du Groupe permet néanmoins une certaine vigilance vis-à-vis des pratiques et relations avec les fournisseurs s'appuyant sur le respect des Droits de l'Homme, et interdisant notamment de commercer avec des fournisseurs présents en zones de conflit.

Les fournisseurs étant au cœur des performances de la chaîne de valeur de FIGEAC AÉRO, la politique du Groupe, déployée à l'ensemble de ses fournisseurs et sous-traitants, vise à assurer :

- Des relations partenariales équilibrées ;
- Le respect par ses fournisseurs d'exigences identiques aux siennes, en matière de conformité aux règles et obligations relatives à l'environnement, à la santé et à la sécurité des personnes, et aux droits humains.

La personne au plus haut niveau hiérarchique en charge de cette politique est le Directeur Achats Groupe.

En France et à l'étranger, FIGEAC AÉRO adopte une approche structurée afin de garantir une démarche d'amélioration continue de ses fournisseurs, mise en avant dans le cadre de la certification EN 9100, et ce, dans le but de sélectionner et contractualiser avec des fournisseurs et sous-traitants performants.

Cette démarche se structure en plusieurs temps : sélection des fournisseurs, surveillance et classification du panel de fournisseurs au travers d'un suivi de leurs performances en continu, et audits sur site.

FIGEAC AÉRO finalise la rédaction d'une politique Achats Responsables (cf. G1-1 – Politiques en matière de conduite des affaires et culture d'entreprise du présent rapport de durabilité), en vue d'adresser spécifiquement la thématique du respect des travailleurs. La politique relative aux travailleurs de la chaîne de valeur s'inscrira donc dans le cadre de cette politique. Avec un déploiement au cours de l'exercice 2025/26, elle adressera des sujets tels que le respect des Droits de l'Homme, le respect de la dignité et le maintien d'une culture d'intégrité.

Un code de conduite à l'égard des fournisseurs est également inclus dans la politique Achats de FIGEAC AÉRO, traduit au travers d'une charte d'éthique et déontologie signée par chaque collaborateur de l'entreprise pouvant exercer une influence sur la relation avec les fournisseurs. Ce code de conduite est également partagé auprès de nos fournisseurs dans le cadre de nos contrats d'achats.



Ce code de conduite prévient les risques liés aux respects des lois et règlements, conflits d'intérêts, anti-corruption, fraude, concurrence loyale et confidentialité, mais ne traite pas des enjeux liés à la sécurité des travailleurs et aux droits humains, qui seront couverts par la politique Achats Responsables. (cf G1-2 – Gestion des relations avec les fournisseurs du présent rapport)

La politique Achats actuelle ne couvre pas les sujets relatifs à la traite des êtres humains, le travail forcé ou obligatoire et le travail des enfants. Cependant, le processus de qualification des fournisseurs sous assurance qualité réduit ces risques. FIGEAC AÉRO travaille en effet uniquement avec des fournisseurs qualifiés par ses clients pour les produits qui leur sont vendus. À ce jour, aucun cas de violation des droits humains, ni de risques forts sur le respect des travailleurs de la chaîne de la valeur n'a été identifié ou rapporté.

## **S2-2 et S2-3 – Processus de dialogue avec les travailleurs de la chaîne de valeur au sujet des impacts**

À la date de publication du présent rapport, FIGEAC AÉRO ne dispose pas de processus dédié au dialogue direct avec les travailleurs de la chaîne de valeur, ni de canaux dédiés permettant la remontée de leurs préoccupations.

Cependant, FIGEAC AÉRO dialogue avec ses fournisseurs au travers de son équipe *Supplier Performance Management (SPM)* rattachée à la Direction des Achats Groupe, en charge de suivre la performance des fournisseurs, réaliser des audits de surveillance et participer à améliorer la collaboration, en complément des interactions fréquentes avec les équipes achats. Cette organisation permet ainsi la remontée de leurs attentes et sujets de préoccupations.

Au-delà d'un questionnaire complété annuellement par les fournisseurs sur leur maturité industrielle et environnementale, des visites et audits réguliers in situ permettent également d'apprécier les aspects liés à l'hygiène, la sécurité et l'environnement. Ces visites et audits sont réalisés sur une base, a minima, trimestrielle pour les fournisseurs stratégiques, et annuelle pour tous les fournisseurs classifiés ou les nouveaux fournisseurs.

## **S2-4 – Actions concernant les impacts matériels sur les travailleurs de la chaîne de valeur, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles concernant les travailleurs de la chaîne de valeur, et efficacité de ces actions**

À la date de publication du présent rapport, FIGEAC AÉRO n'a pas mis en place d'actions spécifiques visant à gérer les risques matériels pesant sur les travailleurs de sa chaîne de valeur.

FIGEAC AÉRO applique néanmoins une classification de ses fournisseurs - une cotation de A à D, selon plusieurs axes d'analyse : performances opérationnelles, maturité industrielle, solidité financière et adhésion à la Politique Achats du Groupe.

L'objectif du Groupe est d'assurer une forte proportion des approvisionnements via des fournisseurs notés A ou B, considérés comme stratégiques ou préférentiels. En cas de besoin, des actions correctrices sont menées afin d'améliorer les performances du fournisseur, ou de le faire sortir du panel de sélection des fournisseurs.



À la date de publication du présent rapport, les sites de FGA North America et FGA Mexique, pour lesquels la fonction SPM n'est pas encore déployée, n'utilisent pas encore ce référentiel.

Afin de mieux intégrer les enjeux relatifs aux travailleurs de la chaîne de valeur dans cette classification, mais également d'élargir cette classification à l'intégralité du périmètre du Groupe, FIGEAC AÉRO a décidé de déployer un plan d'action pour l'exercice 2025/26.

Celui-ci a été décidé dans le cadre de la Commission Achats Durables et Responsables réunissant des représentants des différentes filiales du Groupe et s'applique au périmètre de la politique Achats Responsables. Il couvre tous les fournisseurs suivis dans le cadre de la classification et vise notamment à :

- S'assurer que la politique d'excellence industrielle exerce un effet positif sur les conditions de travail des travailleurs de ses fournisseurs ;
- Mitiger les risques identifiés de perte de marchés consécutifs au non-respect des exigences client chez un fournisseur.

Actions clés	Ajout d'un volet social dans la classification des fournisseurs	Mise à jour des questionnaires d'évaluation des fournisseurs avec questions relatives aux conditions de travail.	Exécution de la classification au périmètre élargi groupe
Détail actions clés	<p>Mise à jour du processus de classification fournisseur pour intégrer des critères sociaux afin d'évaluer la maturité de nos fournisseurs quant au respect de leur collaborateurs. Ces critères étant à définir pourront être :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Déclaration CMRT</li> <li>▪ Politique sociale en place,</li> <li>▪ Certification ISO 45001,</li> <li>▪ Accidentologie</li> <li>▪ Taux de rotation des salariés,</li> <li>▪ Procédures prudhommales, etc....).</li> </ul> <p>La prise en compte de ces nouveaux critères dans la classification pourra donc induire des décisions dans la manière dont nous collaborons avec les fournisseurs en accord.</p>	<p>Création d'un questionnaire d'évaluation ciblé sur les conditions de travail afin de mieux appréhender les risques sociaux au sein de notre Supply Chain. Ces questionnaires viendront alimenter la Classification fournisseur et pourront servir de support durant des audits chez nos fournisseurs. Nous pourrions par exemple questionner sur : statistiques d'accidents du travail, nombre de procédure prudhommales en cours, etc...</p>	<p>Déploiement du suivi fournisseur via la fonction SPM pour nos sites Nord Amérique afin d'assurer et surveiller l'application de notre politique Achats responsables.</p> <p>Intégrer les sites de FIGEAC AÉRO North America et FIGEAC AÉRO Mexique</p>
Horizon temporel de mise en œuvre	2025/26 Nouvelle matrice de classification et réalisation d'une nouvelle classification selon la nouvelle matrice	2025/26	2026/27
Ressources nécessaires	n/a (équipe déjà en place)	n/a (équipe déjà en place)	Recrutement d'un SPM basé en Amérique du Nord

Ce plan d'action cible tous les fournisseurs suivis dans le cadre de la matrice de classification. Il est suivi par les équipes SPM.

Pour cette première année, FIGEAC AÉRO ne dispose pas de cible liée à la gestion des impacts matériels puisque les actions portent sur la mise en place de nouveaux processus ou l'amélioration de processus existants. La mesure de l'atteinte de l'objectif se fera sur la réalisation de ces actions, et la définition d'une cible aura lieu au cours de l'exercice 2025/26.



## S4 CONSOMMATEURS ET UTILISATEURS FINAUX

### SBM-3 – Impacts, risques et opportunités matériels et leur interaction avec la stratégie et le modèle économique

Le tableau ci-dessous répertorie les Impacts, Risques et Opportunités (IRO) liés aux consommateurs et / ou utilisateurs finaux que le Groupe a identifiés et jugés matériels lors de l'analyse de double matérialité réalisée au cours de l'exercice 2024/25. Tous les IRO ont été notés indépendamment des mesures d'atténuation mises en œuvre par FIGEAC AÉRO. Les informations publiées dans le cadre de l'ESRS 2 (IRO-1 et SBM 3) précisent la méthodologie employée. (cf. SBM-3 Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique et IRO-1 – Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels du présent rapport)

Sous-thématique	IRO	Description de l'IRO	Chaîne de valeur			Horizon temporel		
			Amont	Groupe	Aval	Court terme	Moyen terme	Long terme
Sécurité des consommateurs et/ou des utilisateurs finaux	Impact	Impact potentiellement négatif sur les personnes en cas de défaillance des appareils liée aux pièces produites par le groupe FIGEAC AÉRO		x	x	x	x	

#### S4-1 – Politiques relatives aux consommateurs et aux utilisateurs finaux

La politique qualité du Groupe a pour objectif principal la satisfaction des clients, de ses salariés et de ses actionnaires. Placée sous la responsabilité directe du Directeur Général Adjoint, elle tient compte des enjeux majeurs du Groupe FIGEAC AÉRO et de ses sites de production, et fixe des objectifs en ligne avec la stratégie. Elle s'applique à l'ensemble des métiers et fonctions du Groupe et de ses filiales et *business units*. Elle répond aux exigences légales et réglementaires, aux normes EN 9100 / ISO9001 (à l'exception du paragraphe 8.3 de la norme, relatif à la conception et au développement) ainsi qu'aux exigences spécifiques des clients. Le respect de l'ensemble de ces exigences conditionne, in fine, la sécurité des avions et de leurs passagers.



## **S4-2 – Processus de dialogue avec les consommateurs et utilisateurs finaux au sujet des impacts**

En tant que sous-traitant au sein de la chaîne de valeur aéronautique, FIGEAC AÉRO ne dialogue pas directement avec les consommateurs et utilisateurs finaux, tels que les passagers des avions.

Cependant, la politique qualité du Groupe, conditionnant in fine la sécurité des passagers des avions, est mise à disposition des parties prenantes externes à l'entreprise sur demande. Elle est également accessible aux parties prenantes internes au travers d'une plateforme documentaire électronique, à laquelle l'ensemble des personnels a accès.

La Direction des Programmes, des Opérations et de la Qualité participent régulièrement à des revues de performance opérationnelle avec ses principaux clients, qui sont en lien directe avec les utilisateurs finaux.

## **S4-3 – Processus visant à remédier aux impacts négatifs**

Une non-conformité (défaut relatif aux exigences de qualité) au sein de la chaîne de valeur de production d'un aéroplane peut se traduire par un impact négatif sur la sécurité des utilisateurs finaux. Chaque site de production du Groupe a donc une procédure de gestion des non-conformités au sein de la chaîne de valeur, qu'elles aient été détectées en interne, par le fournisseur ou par le client. Une procédure de gestion des risques a également été mise en place sur l'ensemble des sites du Groupe afin de permettre de définir des actions robustes en lien avec les causes ou les risques identifiés. Ces procédures décrivent notamment les étapes de sécurisation, l'analyse des causes, et la mise en place d'actions ciblées.

Trois types d'actions sont définies : actions de correction (remise en conformité), actions correctives (élimination de la cause de la non-conformité) et actions préventives. Elles permettent d'agir tant sur le produit que sur le système de production. L'efficacité des actions mises en place en application des procédures de gestion des non-conformités et de gestion des risques est vérifiée à l'issue de leur mise en place initiale, en comparant le résultat atteint avec les attentes.

Des audits périodiques en lien avec la certification EN 9100 / ISO 9001 permettent également de conforter les bonnes pratiques déployées sur les différents sites de production du Groupe.

## **S4-4 – Actions concernant les impacts matériels sur les consommateurs et utilisateurs finaux et efficacité de ces actions**

Parmi les actions permettant de minimiser l'impact négatif de FIGEAC AÉRO sur la sécurité des utilisateurs finaux, le Groupe déploie depuis plusieurs années un système de management de la qualité (SMQ) robuste et structuré, permettant de maintenir ses certifications ISO 9001 et AS 9100.

FIGEAC AÉRO prévoit de renforcer au cours de l'exercice 2025/26, une politique liée au facteur humain sur l'ensemble de ses filiales ayant un Système de Management de la Qualité (SMQ) commun : FGA SA (Figeac et Saint-Nazaire), FGA Picardie, FGA Maroc et Casablanca Aéronautique.



Celle-ci est construite de manière à promouvoir une culture juste et de façon à limiter les impacts des erreurs humaines. Des ressources humaines et financières ont d’ores et déjà été déployées sur l’exercice 2024/25 afin de sensibiliser et former des personnels sur cet enjeu et celles-ci seront doublées sur le prochain exercice. Le Groupe envisage par ailleurs de mettre en place, à l’issue du déploiement de la politique facteur humain, un système de gestion de la sécurité, qui a ce stade, n’a pas été transcrit dans un projet cadré.

## Actions clés

Actions clés	Renforcer la politique facteur humain	Mettre en place un système de gestion de la sécurité produit
Détail actions clés		
Horizon temporel de mise en œuvre	2027/28	À cadrer
Valeur de référence (année de référence)	2023/24	2024/25
Cibles à atteindre	Déploiement à 100% de la politique	Déploiement d'un système de gestion de la sécurité produit

## S4-5 – Cibles liées à la réduction des impacts négatifs

L’un des principaux enjeux opérationnels du Groupe consiste à atteindre ses objectifs de performance industrielle, tout en assurant la sécurité des produits livrés. Dans cette perspective, l’indicateur *On-Quality Delivery* (OQD) fait partie des indicateurs de performance suivis. Il permet de mesurer la non-qualité exportée, exprimée en partie par million (ppm), 1 ppm correspondant à une pièce non-conforme pour 1 million de pièces livrées.

Les objectifs liés à l’OQD sont communiqués et convenus avec les clients mais ne font pas l’objet d’une communication explicite car les évolutions de l’indicateur nécessitent d’être comprises dans le contexte propre à chacune des productions du Groupe. Ces évolutions sont ainsi régulièrement analysées dans le cadre des revues de performance avec ses parties prenantes.

Les objectifs liés à l’OQD sont également partagés en revue de direction annuelle avec l’ensemble des pilotes de processus Groupe, et validés par le Président-Directeur Général et le Directeur Général Adjoint. Les données relatives à chaque client sont mises à disposition du client concerné, et sont susceptibles de faire l’objet d’une consolidation au niveau du Groupe à des fins de communication externe.



	Renforcer la politique facteur humain	Renforcer le système de gestion de la sécurité produit
Cible à atteindre	Déploiement à 100% de la politique	Déploiement sur les processus existant
Nom et définition de l'indicateur	% de couverture	% de déploiement
Description du rapport entre la cible et les objectifs de la politique	Fiabilité des produits vendus	Sécurité des vols
Contours de la cible (Périmètre)	Groupe	Groupe
Valeur de référence et l'année de référence à partir desquelles les progrès sont mesurés	2023/24 0%	2024/25 0%
Période couverte par la cible et, le cas échéant, les éventuels jalons ou cibles intermédiaires	2027/28	À déterminer
Méthodes utilisées pour définir les cibles	Exigences clients	Exigences clients
Le cas échéant, implication des personnels et/ou partenaires sociaux ou autres, dans la définition des cibles pour chaque enjeu	Direction Qualité Groupe	Direction Qualité Groupe
Résultats par rapport aux cibles annoncées	35%	N/A

Le pourcentage d'avancement du déploiement de la politique "Renforcer la politique facteur humain" a été calculé sur la base du nombre de sites qui ont déployé la politique sur le nombre total de sites.



# INFORMATION GOUVERNANCE

## G1 CONDUITE DES AFFAIRES

### GOV-1 – Le rôle des organes d’administration, de direction et de surveillance

Plus d’informations sur le rôle des organes d’administration, de direction et de surveillance sont disponibles dans la section GOV-1 du présent rapport de durabilité.

### IRO-1 – Description des processus d’identification et d’analyse des impacts, risques et opportunités matériels

Le tableau ci-dessous répertorie les impacts, risques et opportunités liés à la conduite des affaires que le Groupe a identifiés et jugés matériels lors de l’analyse de double matérialité (DMA) réalisée au cours de l’exercice 2023/24. Tous les IRO ont été notés indépendamment des mesures d’atténuation mises en œuvre par FIGEAC AÉRO. Les informations publiées dans le cadre de l’ESRS 2 (IRO-1 et SBM 3) précisent la méthodologie employée. (cf. SBM-3 Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique et IRO-1 – Description du processus d’identification et d’évaluation des impacts, risques et opportunités matériels du présent rapport)

Sous-thématique	IRO	Description de l’IRO	Chaîne de valeur			Horizon temporel		
			Amont	Groupe	Aval	Court terme	Moyen terme	Long terme
Pratique en matière de paiement	Risque	Risques en lien avec la dégradation de la relation avec le fournisseur et autres risques associés lié à un retard de paiement	x			x	x	x
Corruption et versement de pots-de-vin	Impact	Traitement équitable des fournisseurs		x		x	x	x



## G1-1 – Politiques en matière de conduite des affaires et culture d'entreprise

### Code de conduite et dispositif de lanceur d'alerte

Au sein du Groupe FIGEAC AÉRO, il existe un code de conduite, annexé au règlement intérieur. Ce code de conduite et le régime de sanction associé en cas de violations, définissent notamment les concepts clés suivants :

- Identification et gestion des conflits d'intérêts ;
- Lutte contre la corruption, notamment en lien avec les cadeaux et invitations, les facilités de paiement accordées, le recours à des intermédiaires et les actions de mécénat et de parrainage ;
- Respect de la concurrence loyale ;
- Confidentialité, gestion des informations privilégiées et prévention des délits d'initié.

Le Groupe a mis en place un dispositif de lanceur d'alerte donnant la possibilité aux employés de porter à la connaissance d'un référent interne, un comportement ou une situation potentiellement contraire au code de conduite, et permettant de prévenir, mettre fin à et, le cas échéant, sanctionner les violations.

Exclusivement interne au Groupe FIGEAC AÉRO et offert en langue française et anglaise, le dispositif de lanceur d'alerte couvre l'intégralité des sites du Groupe. Les alertes sont émises via la hiérarchie directe ou indirecte, les référents RH ou juridique, et une adresse courriel dédiée. Les lanceurs d'alerte sont protégés à double titre, avec d'une part, la stricte confidentialité de leur identité et d'autre part, l'interdiction de toute mesure disciplinaire ou discriminatoire à l'encontre du lanceur d'alerte.

Le service de Contrôle Interne, formé à la lutte contre la corruption, est chargé de recevoir les alertes, de piloter les enquêtes et de diffuser les bonnes pratiques auprès des collaborateurs.

Le comité d'enquête, constitué de personnes indépendantes, impartiales et formées, se voit rappeler ses obligations en matière de confidentialité, et statue sur la nécessité de classer l'alerte sans suite, effectuer une enquête interne, commanditer une enquête externe, ou saisir la justice. En fonction de la nature et de l'ampleur de l'enquête, les résultats et plans d'actions sont partagés aux organes d'administration, de direction et/ou de surveillance.

## G1-2 – Gestion des relations avec les fournisseurs

La performance des fournisseurs de FIGEAC AÉRO a un impact fort sur la performance propre du Groupe, et donc sur ses résultats financiers. La maîtrise de la relation fournisseurs est un donc un axe majeur de la stratégie achats. En lien avec son plan stratégique PILOT 28, FIGEAC AÉRO met en œuvre une politique achats visant à élargir la couverture contractuelle et pérenniser les relations avec les fournisseurs.

Portée par la Direction des Achats, cette politique est régulièrement mise à jour afin de tenir compte des évolutions normatives, de marchés et de la stratégie du groupe. Ainsi, au travers de l'analyse de double matérialité, et en concertation avec la Commission Achats Durables et



Responsables, une Politique d'Achats Responsables est en cours de rédaction en vue d'être déployé au cours de l'exercice 2025/26.

Elle vise à informer les décisions d'achat du Groupe et le développement de sa chaîne d'approvisionnement vers les fournisseurs et sous-traitants engagés face aux enjeux sociétaux et environnementaux.

La politique Achats permet ainsi de répondre aux enjeux suivants :

- Décrire comment le Groupe pilote ses relations avec ses fournisseurs, compte tenu des risques de la chaîne de valeur et de ses impacts sur les enjeux de durabilité ;
- Répondre à ses besoins actuels et futurs en termes de performance opérationnelle (prix, OTD, OQD) ;
- Garantir le respect par ses fournisseurs des droits et réglementations applicables ;
- Apporter un soutien à ses fournisseurs stratégiques leur permettant de renforcer leur performance industrielle.

Les enjeux suivants ne sont pas décrits dans la Politique Achats actuelle mais sont appliqués par les équipes achats. Elles seront clairement spécifiées dans la politique Achats Responsables en cours de rédaction :

- Assurer la déclinaison des exigences de sa démarche RSE à l'ensemble de la chaîne de valeur et la mise en place d'actions de réduction des émissions de GES ;
- Favoriser l'engagement de ses fournisseurs dans une démarche de développement durable ;

Ceci se traduit notamment par la considération de critères environnementaux dans la Classification fournisseurs.

En mettant en œuvre cette politique, FIGEAC AÉRO s'engage à respecter les normes ou initiatives tierces suivantes :

- ISO 14001 : Système de management environnemental ;
- ISO 45001 : Systèmes de management de la santé et de la sécurité au travail ;
- EN 9100 : Système d'assurance de la qualité pour le marché aéronautique et spatial ;
- EN 9001 : Système de management de la qualité ;
- Convention de l'Organisation Internationale du Travail (OIT).

Tous les fondamentaux de cette politique seront déployés au travers de la Charte des Achats Responsables, qui définit les règles déontologiques guidant la conduite des acheteurs, et les relations avec les fournisseurs. Tout employé du Groupe en relation avec ses fournisseurs et sous-traitants doit adhérer à cette Charte dès son embauche – le respect de ses principes faisant l'objet de contrôles réguliers.

Par ailleurs, les règles déontologiques sont également incluses dans la politique générale Achats partagée depuis 2016 avec l'ensemble des fournisseurs du Groupe. Outre les valeurs de performance, ce document met également en évidence les valeurs clés relatives à la gestion de la relation avec les fournisseurs :

- Equité et respect mutuel ;
- Objectivité des critères de sélection ;
- Pérennité de la relation ;
- Respect de la confidentialité ;
- Recherche du meilleur compromis Qualité - Coût – Délais.



De plus, le Groupe a depuis 2016 formalisé les conditions générales appliquées à l'ensemble de ses contrats d'achat et de sous-traitance en France et à l'étranger, pour son activité aéronautique, sous forme d'un contrat-cadre d'achat du Groupe FIGEAC AÉRO. Ces conditions, mises à jour en 2023, comportent des dispositions relatives aux aspects sociaux et environnementaux, ainsi qu'à la protection des données, formalisant les engagements du fournisseur en la matière. Ces obligations contractuelles illustrent la volonté de FIGEAC AÉRO et sa chaîne de valeur d'intégrer pleinement la durabilité dans sa stratégie d'achats, une démarche encore renforcée par le déploiement du code de conduite élaboré dans le cadre du dispositif « Sapin II ».

La Charte des Achats Responsables s'appliquera ainsi à tous les fournisseurs classifiés par les équipes Supplier Performance Management (SPM), ainsi qu'à tous nouveaux fournisseurs à compter de sa diffusion. Compte tenu du déploiement prévu de la fonction SPM sur les sites nord-américains du Groupe au cours de l'exercice 2026/27, les fournisseurs de ces entités ne seront classifiés et soumis à la Charte qu'à partir de cette date.

Actuellement, l'évaluation de la performance des fournisseurs du Groupe sur les critères RSE se fait au travers de questionnaires et d'audits réguliers dans le cadre du processus de classification fournisseurs. À la date du présent rapport, le critère de performance environnementale contribue pour 15% dans la note finale, et un critère social sera ajouté au cours de l'exercice 2025/26 dans le cadre du plan d'action lié au respect des travailleurs de la chaîne de valeur (cf. S2 TRAVAILLEURS DE LA CHAÎNE DE VALEUR du présent rapport de durabilité).

La Charte des Achats Responsables sera mise à disposition des parties prenantes sur le portail fournisseurs et sur le site internet de FIGEAC AÉRO pour le dernier trimestre 2025.

**Plan d'action en lien avec la Politique Achats Responsables**

Actions clés	Déployer une Politique Achats responsables dans les SMQ des sites concernés	Mettre à jour les contrats d'achats cadre pour intégrer des critères sociaux
Détail actions clés	Intégrer dans les exigences fournisseurs la politique achats responsables et déployer la charte des achats responsables à tous les contrats en cours et tous nouveaux contrats	Intégrer aux contrats d'achats les exigences de déclaration de conformité aux obligations sociales ou équivalent. Demande à la signature des contrats aux sous-traitants des documents de type déclaration URSSAF, Personnel étranger (ou équivalent pour les législations étrangère)
Horizon temporel de mise en œuvre	2025/26	2025/26

Des actions relatives à la Politique Achats Responsables portant plus spécifiquement sur les travailleurs de la chaîne de valeur sont détaillées dans le chapitre S2 du présent rapport de durabilité.



## G1-3 – Prévention et détection de la corruption et des pots-de-vin

Afin de prévenir et détecter les cas de corruption et les versements de pots-de-vin, le Groupe a mis en place un ensemble de procédures formalisées, incluant une politique de conduite des affaires (cf. G1-1 – Politiques en matière de conduite des affaires et culture d'entreprise du présent rapport de durabilité), des formations ciblées pour les fonctions à risque, ainsi qu'un dispositif d'alerte interne confidentiel permettant de signaler tout comportement contraire à l'éthique de l'entreprise, corruption incluse.

### Politique de Conduite des affaires

Annexé au règlement intérieur, le Code de Conduite (cf. chapitre G1-1 – Politiques en matière de conduite des affaires et culture d'entreprise du présent rapport de durabilité) formalise les actions prises pour lutter contre la corruption, notamment en précisant la politique d'entreprise concernant les cadeaux et invitations, les facilités de paiement accordées, le recours à des intermédiaires et les actions de mécénats et de parrainage.

### Formation des fonctions à risques

En complément du Code de Conduite qui s'applique à tous les employés du Groupe FIGEAC AÉRO, des dispositifs spécifiques sont mis en place sur les fonctions dites à risques, en matière de corruption. Ces fonctions à risques sont les suivantes :

- Direction ;
- Commerciaux ;
- Développement des ventes (support ventes, Administration des Ventes) ;
- Juridique / Gestion des contrats ;
- Achats ;
- Logistique / Approvisionnement ;
- Ressources humaines / HSE ;
- Finance (comptabilité, contrôle de gestion, contrôle interne) ;
- Qualité ;
- Service des douanes ;
- Communication externe / Relations investisseurs ;
- Systèmes d'information – ERP ;
- Méthodes / Industrialisation.

Les fonctions les plus exposées au risque de corruption bénéficient de la mise en place de formations spécifiques et obligatoires. Celles-ci ont pour objectif de sensibiliser les salariés concernés aux risques liés à la corruption, au dispositif anti-corruption mis en place par le Groupe, et aux comportements à adopter face aux situations à risque. Les nouveaux collaborateurs sont formés dans l'année qui suit leur intégration et une politique de renouvellement des acquis tous les 5 ans est établie.



Dispensé par un prestataire externe via un module en ligne de 45 minutes suivi d'un questionnaire de validation des acquis, le parcours pédagogique obligatoire permet de :

- Identifier et comprendre les différentes formes de corruption ;
- Découvrir la complexité des situations de corruption et les risques associés ;
- Comprendre les implications de la loi Sapin II ;
- Intégrer les risques et les sanctions associées ;
- Maîtriser les bonnes pratiques face aux situations les plus courantes.

La dernière campagne de formation a eu lieu sur la période 2023/2024 et une campagne de formation est en cours entre avril et juillet 2025. Les membres de la Direction de FIGEAC AÉRO doivent tous suivre cette formation, tandis que les administrateurs indépendants ne sont pas intégrés dans les campagnes de formation.

En raison d'un cadre de reporting actuellement conçu selon les spécificités françaises, les filiales étrangères ne sont pas encore en mesure de fournir des données fiables sur la formation des fonctions à risques. Par conséquent, le groupe ne publiera pas d'indicateur associé dans le présent rapport.

FIGEAC AÉRO travaille activement afin d'adapter le périmètre et les méthodologies associées, de manière à ce que les entités internationales puissent aligner leurs pratiques de suivi avec celles des entités françaises afin d'établir un indicateur consolidé, pertinent et représentatif dès le prochain exercice 2025/26.

### Dispositif d'alerte interne

Le dispositif d'alerte interne décrit dans le chapitre G1-1 du présent rapport de durabilité instaure un cadre structuré et protecteur pour le signalement des comportements répréhensibles au sein du Groupe FIGEAC AÉRO permettant aux collaborateurs de signaler, en toute bonne foi, des faits de mauvaise conduite présumée, qu'il s'agisse de corruption, de harcèlement, de fraude ou de toutes autres violations du code de conduite.

Elle promeut une culture de transparence et d'intégrité, en incitant à s'exprimer d'abord directement auprès de la personne concernée, ou via des canaux formels si cela n'est pas possible. Le dispositif assure la stricte confidentialité de l'identité du lanceur d'alerte et interdit toute forme de représailles ou de discrimination à son encontre. Toute tentative de rétorsion est passible de sanctions disciplinaires.

Les allégations reçues via le canal Groupe font l'objet d'enquêtes menées de manière indépendante, équitable et impartiale, conformément aux principes de confidentialité et de respect des droits des personnes concernées. Le comité d'enquête formé à la lutte contre la corruption est structuré de manière à garantir son autonomie vis-à-vis de la chaîne de gestion impliquée dans les faits signalés.

Enfin, les résultats des investigations sont communiqués, en fonction de la gravité de l'impact et des plans correctifs nécessaires, aux organes d'administration, de direction et de surveillance, afin d'assurer un suivi approprié et de renforcer les dispositifs de contrôle interne

Ce dispositif d'alerte fait l'objet de communication interne à l'ensemble des filiales du Groupe FIGEAC AÉRO.



## Fonction Achats

FIGEAC AÉRO a mis en place des processus de contrôle interne pour prévenir les risques de corruption au sein de sa fonction Achats, notamment au travers de la Charte des Achats Responsables.

Plus d'informations concernant la Charte des Achats Responsables sont disponibles dans le chapitre G1-2 du présent rapport de durabilité.

## Renforcement de la fonction contrôle interne

Le renforcement de la fonction de contrôle interne au cours de l'exercice 2024/25 aura permis à FIGEAC AÉRO de compléter les actions anti-corruption initiées en 2017, dans le cadre de la conformité à la loi « Sapin II ».

Cette fonction travaille notamment sur les actions suivantes :

- Mise à jour de la cartographie des risques de corruption, par pays dans lequel FIGEAC AÉRO est présent, hors co-entreprises, permettant d'assurer l'identification des risques, la présence ou le cas échéant la mise en place des contrôles adéquats, et la prévention des risques ;
- Extension du périmètre du dispositif de lanceur d'alerte, associé à une nouvelle sensibilisation des employés à la thématique anti-corruption et l'importance du respect des dispositifs de contrôle interne ;
- Formation spécifique des fonctions dites à risque ;
- Traitement des alertes s'y rapportant.

## G1-4 – Cas de corruption ou de versement de pots-de-vin

Durant l'exercice 2024/25, aucun cas de corruption n'a été signalé.

## G1-6 – Pratiques en matière de paiement

Les retards de paiement peuvent avoir des conséquences importantes sur les fournisseurs du Groupe, affectant leur liquidité et leur stabilité financière, fragilisant ainsi leur capacité à poursuivre leurs activités de manière optimale.

Conscients de l'importance des délais de paiement pour ses partenaires en amont de la chaîne de valeur, le Groupe s'efforce d'assurer un règlement de ses factures dans les meilleurs délais. L'objectif du Groupe est de garantir un délai moyen de paiement, hors litiges, de 60 jours, ce qui représente l'échéance moyenne des factures du Groupe. Cet objectif s'applique à l'ensemble de ses fournisseurs.

Toute non-conformité aux délais de paiement comporte plusieurs risques :

- L'application de pénalités de retard, alourdissant les coûts du Groupe ;
- La détérioration de la relation commerciale avec le fournisseur ;



- La dégradation du risque crédit, pouvant se traduire par un futur durcissement des conditions contractuelles ;
- Un déficit réputationnel du Groupe, notamment en matière de son engagement pour un gestion responsable.

Lorsqu'un retard survient, et en l'absence de tout litige concernant cette facture, le Groupe veille à en informer les parties concernées et à mettre en œuvre des mesures correctives pour limiter tout impact négatif.

### Indicateurs clés des pratiques en matière de paiement

Suite à de nombreux écarts entre la date d'échéance paramétrée et calculée dans le système lors de la contractualisation avec les fournisseurs du Groupe et les dates d'échéance présentées par ces derniers, le Groupe n'est pas en mesure de présenter un indicateur réconcilié avec l'ensemble de ses fournisseurs. Par conséquent, le Groupe ne publiera pas les indicateurs de cet ESRS cette année. Le Groupe mettra en œuvre un processus de réconciliation sur l'exercice 2025/26 afin de fournir ces indicateurs.

FIGEAC AÉRO applique un délai de paiement standard de « 45 jours fin de mois ». Les conditions de paiement du Groupe varient en fonction du type de fournisseurs, du type de contrats et du pays d'application. Les autres conditions de paiement auxquelles le Groupe a souvent recours sont :

- 30 jours fin de mois ;
- 30 jours fin de mois le 10 ;
- 30 jours fin de mois le 15 ;
- 30 jours net ;
- 45 jours net ;
- 60 jours net.



## EXCELLENCE INDUSTRIELLE ET SATISFACTION CLIENT (thématique spécifique à l'entreprise)

### Impacts, risques et opportunités matériels et interactions avec la stratégie et le modèle économique

Le tableau ci-dessous répertorie les impacts, risques et opportunités liés à l'Excellence industrielle et satisfaction client que le groupe a identifiés et jugés matériels lors de l'analyse de double matérialité (DMA) au cours de l'exercice 2023/24. Les informations publiées dans le cadre de l'ESRS 2 (IRO-1 et SBM 3) précisent la méthodologie employée. (cf. SBM-3 Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique et IRO-1 – Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels du présent rapport)

Sous-thématique	IRO	Description de l'IRO	Chaîne de valeur			Horizon temporel		
			Amont	Groupe	Aval	Court terme	Moyen terme	Long terme
Excellence industrielle et satisfaction client (thématique spécifique à l'entreprise)	Impact	Impact positif sur les clients car FGA accompagne leur développement industriel, y compris pour leurs nouveaux programmes d'aviation durable (moteur LEAP, carburation SAF, circularité de la matière...).	x	x	x	x	x	x
	Risque	Le non tenu des objectifs OTD/OQD se traduirait par des claims des clients et des pertes de marché	x	x	x	x	x	x
	Opportunité	Croissance de l'activité consécutive de la performance industrielle	x	x	x	x	x	x

### Politique relative à l'excellence industrielle et à la satisfaction client

Au cœur de la culture d'entreprise du Groupe se trouvent une combinaison unique de savoir-faire, de technologie et d'innovation, avec un objectif d'excellence industrielle et de satisfaction client.



Le Groupe s'appuie sur sa politique Qualité, rédigée depuis la certification ISO 9001 / AS 9100, et décrite dans le chapitre S4-1 (cf. S4-1 – Politiques relatives aux consommateurs et aux utilisateurs finaux du présent rapport de durabilité.)

FIGEAC AÉRO dispose de capacités industrielles et technologiques de premier ordre permettant d'offrir les meilleures solutions à ses clients. Celles-ci sont complétées par (i) le savoir-faire issu de l'accumulation de compétences techniques (attractivité, formation et rétention des talents) et de valeurs fortes matérialisées par la charte CARE (Coopération, Agilité, Respect et Engagement) et (ii) de solides capacités d'innovation, au travers de processus d'amélioration continue et d'investissements en Recherche & Développement.

Ces atouts ont permis à FIGEAC AÉRO de s'imposer commercialement sur ses marchés, en initiant, maintenant, et développant des relations client de long terme avec l'ensemble des grands industriels du secteur.

Cette position stratégique auprès des grands industriels du secteur est notamment marquée par :

- Des positions fortes sur l'ensemble des principaux programmes aéronautiques actuels ;
- Une empreinte industrielle mondiale, au plus proche de ses clients, aussi bien dans les pays développés que dans les zones à bas coûts, et que dans les régions à fort potentiel de croissance du secteur aéronautique.

### Actions relatives à l'excellence industrielle et à la satisfaction client

Le marché aéronautique est fortement concurrentiel et mondialisé. Aussi, afin de conserver sa position d'acteur européen de confiance dans la sous-traitance aéronautique, FIGEAC AÉRO vise le maintien à un niveau élevé de la satisfaction client. Celle-ci est assurée par une solide performance industrielle, tant en termes de prix, de qualité que de délai.

- **Prix**  
Afin d'être en mesure d'offrir des prix compétitifs, FIGEAC AÉRO renforce de manière continue son outil industriel et la robustesse de chacun de ses sites de production. Le Groupe a également priorisé la proximité avec ses clients, permettant de minimiser les coûts de transport, ainsi qu'une présence forte sur les zones à bas coûts (Maghreb pour la zone Europe, et Mexique pour la zone Amérique du Nord) ;
- **Qualité**  
La technicité de l'outil industriel et le savoir-faire de ses équipes permettent à FIGEAC AÉRO d'assurer un niveau optimal de qualité ;
- **Délais**  
Compte tenu de la forte complexité de la chaîne de valeur des programmes aéronautiques auxquels contribue FIGEAC AÉRO, le Groupe doit s'assurer en permanence de la mise en œuvre adéquate des moyens nécessaires au respect de ses engagements envers ses clients, et met l'accent sur une excellente coordination des activités entre les sites du Groupe ainsi qu'avec ses fournisseurs.

FIGEAC AÉRO est également impliqué dans le programme Aéro Excellence, référentiel universel d'excellence opérationnelle, reconnu par la communauté aéronautique et les donneurs d'ordre. Le site de FGA Tunisie a été certifié niveau Bronze en avril 2025.

À un horizon entre 2 et 4 ans, le Groupe a identifié en matière d'excellence industrielle les objectifs suivants :



- Le déploiement du FIGEAC AÉRO Operating System (ensemble standardisé de bonnes pratiques opérationnelles et managériales) au sein de l'ensemble des filiales du Groupe ;
- La poursuite des certifications Aero Excellence sur les sites de FGA Maroc, Casablanca Aéronautique et FGA SA.

### Cible relative à l'excellence industrielle et à la satisfaction client

La culture d'entreprise participe directement au maintien d'un bon niveau de performance industrielle et de satisfaction client. Les indicateurs suivis en la matière sont l'*On-Time Delivery* (OTD) et l'*On-Quality Delivery* (OQD), qui permettent de maintenir un niveau de qualité, d'excellence et de satisfaction client. Le Groupe ne publiera pas d'indicateur concernant l'OTD / OQD pour les mêmes motifs que ceux mis en avant dans le chapitre S4-5 du présent rapport de durabilité. Le Groupe préparera des indicateurs alternatifs permettant au lecteur de comprendre la performance du Groupe sur le sujet de l'excellence industrielle. Ces indicateurs seront publiés à compter de l'exercice 2026/27, terminant en mars 2027.

Ils font l'objet d'objectifs annuels fixés dans le cadre de la politique qualité, validés par la Direction Générale. Ces objectifs sont fixés pour le Groupe dans son ensemble, puis déclinés par site de production. Ils font l'objet de revues de performance sur une base mensuelle et d'audits périodiques permettant de conforter les bonnes pratiques. Des objectifs spécifiques peuvent également être fixés par les clients. Les objectifs sont diffusés aux managers des sites de production du Groupe une fois par an, après revue par la Direction Générale.

FIGEAC AÉRO n'a pas développé de cibles additionnelles pour suivre ces IRO dans le temps.



# RATIONALISATION ET SECURISATION DES SYSTEMES D'INFORMATION (thématique spécifique à l'entreprise)

## Impacts, risques et opportunités matériels et interactions avec la stratégie et le modèle économique

Le tableau ci-dessous répertorie les impacts, risques et opportunités liés à la rationalisation et la sécurisation des Systèmes d'Information (SI) que le Groupe a identifiés et jugés matériels lors de l'analyse de double matérialité (DMA) réalisée en 2024. Tous les IRO ont été notés indépendamment des mesures d'atténuation mises en œuvre par FIGEAC AÉRO. Les informations publiées dans le cadre de l'ESRS 2 (IRO-1 et SBM 3) précisent la méthodologie employée. (cf. SBM-3 Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique et IRO-1 – Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels du présent rapport)

Sous-thématique	IRO	Description de l'IRO	Chaîne de valeur			Horizon temporel		
			Amont	Groupe	Aval	Court terme	Moyen terme	Long terme
Rationalisation et sécurisation des Systèmes d'Information	Risque	Coût du déploiement à l'échelle du Groupe et complexité de la gestion de projet visant à l'harmonisation		x		x	x	
	Risque	Risques en lien avec la sécurisation des SI (cyberattaque)	x	x	x	x	x	x

## Politiques de gestion des enjeux matériels en matière de rationalisation des Systèmes d'Information

Il existe à l'échelle du Groupe dans son ensemble un enjeu fort sur la rationalisation des SI afin de :

- Accélérer et faciliter les échanges et le pilotage des fonctions support du Groupe ;
- Fiabiliser et développer les processus de reporting, permettant un meilleur contrôle direct par le Groupe de sa donnée ;
- Augmenter la cohésion en facilitant le management.

Le Groupe a procédé ces dernières années au changement de son outil d'ERP et opté pour la solution intégrée IFS. Considéré comme partie intégrante du modèle de gestion du Groupe, il est prévu de déployer IFS sur la totalité des sites du Groupe, avec les avantages suivants :

- Référentiels articles/clients/fournisseurs communs ;
- Règles comptables et de valorisations communes ;
- Transactions entre les sites sous format interco (achat-vente avec un processus intégré).



Placé sous la responsabilité de la Direction des Systèmes d'informations et Numérique (DSI) et de la Direction Administrative et Financière du Groupe, le déploiement d'IFS permettra de répondre à tous les enjeux de la rationalisation des SI cités ci-dessus.

Afin de limiter les risques liés au coût et à la complexité de mise en place, un calendrier de déploiement a été établi pour étendre dans le temps les impacts financiers et les besoins de ressources humaines internes et externes. Un déploiement étagé facilite également la conduite du changement et le retour d'expérience après chaque étape. Le calendrier est établi comme suit :

- 2019 - 2022 : déploiement dans les filiales de FGA SA, FGA Tunisie et FGA Picardie ;
- 2023 - 2025 : déploiement dans la filiale Mécabrive Industries ;
- 2024 : Montée en version avec IFS Cloud ;
- 2025-2026 : déploiement dans la filiale SN Auvergne Aéronautique ;
- 2026-2027 déploiement sur les sites de FGA Maroc et Casablanca Aéronautique.

Le déploiement de l'ERP est porté par de nombreuses équipes :

- Équipes IFS, développeur de la solution ;
- Centre de compétence et de pilotage du projet : 10 personnes issues des métiers et rattachées à la DSI ;
- Formateurs et managers référents : 100 personnes issues métiers ;
- Équipes supports locales : 100 personnes référencées par métiers ;
- Utilisateurs finaux.

Le champ d'application du nouvel ERP inclut les domaines suivants :

- Gestion financière : suivi des comptes, gestion de la trésorerie, comptabilité générale et analytique, contrôle de gestion ;
- Gestion des stocks et des achats : achats, approvisionnement, réception, stockage, facture et paiement fournisseur, suivi des inventaires ;
- Gestion de la production : planification/ordonnancement de la production, sorties matière/composants, gestion des opérations, contrôle de la qualité, mise en stock ;
- Gestion commerciale : suivi des ventes, contractualisation client, prévisionnel et commande, picking stock, expédition, transport et facturation ;
- Maintenance des moyens de production : gestion des achats et du stock, gestion des opérations curatives et préventives.

Utilisateurs de l'outil au quotidien, la principale partie prenante est le personnel de l'entreprise. Il crée et analyse le contenu pour mener à bien les différentes opérations. Lors de l'implémentation de l'ERP, le Groupe met à disposition des filiales un réseau de support afin de faciliter le déploiement : préparation des fiches descriptives de flux (synoptiques) pour définir les besoins métiers, et création d'une équipe dédiée (Cellule FAST, centre de compétence IFS) pour faire le lien entre les métiers et IFS. Des formations ont été fournies lors de la bascule, de la montée de version et sont encore délivrées pour conduire le changement, intégrer les nouveaux arrivants et accompagner les mobilités internes.

Afin de favoriser l'appropriation et l'intégration d'IFS par les équipes, plusieurs canaux ont été mis en place. Il existe des liens au sein d'IFS pour accéder aux différentes formations et MAU (Manuels d'Utilisateurs). Un SharePoint est disponible avec des enregistrements vidéo de formations sur l'utilisation. Enfin, les outils de communication interne sont également utilisés pour informer les utilisateurs.



## Politiques adoptées pour gérer les enjeux de durabilité matériels en matière de sécurisation des Systèmes d'Information

Les enjeux et objectifs de la sécurisation des SI sont :

- Assurer d'une manière globale la disponibilité, l'intégrité, la traçabilité et la confidentialité de la donnée ;
- Protection des données sensibles ;
- Conformité réglementaire ;
- Continuité des activités.

Placée sous la responsabilité de la Direction Générale, et menée par la DSI, la politique de sécurisation des SI couvre l'intégralité du périmètre Groupe, ainsi que toutes applications internes et externes utilisées.

La politique de sécurisation mise en place par FIGEAC AÉRO permet de répondre aux attentes spécifiques de chacune des parties prenantes :

- Les utilisateurs des SI, employés de FIGEAC AÉRO ;
- Les clients, avec qui le Groupe dispose d'interfaces partagées ;
- Les fournisseurs, avec qui le Groupe dispose d'interfaces partagées ;
- Les administrations fiscales et douanières.

Une Charte Informatique regroupe les pratiques et usages à adopter par les utilisateurs internes. Celle-ci fait l'objet d'une distribution à l'échelle du Groupe. Ce dispositif est complété par des campagnes mails de sensibilisation à l'ensemble des employés du Groupe et la diffusion à l'ensemble des fournisseurs du Groupe d'un questionnaire de maturité en cybersécurité (méthode ISO 21827).



## Actions et cibles relatives aux enjeux de durabilité matériels en matière de rationalisation des Systèmes d'Information

Description de l'action	Déploiement sur les différents sites de la solution ERP Groupe pour pilotage de l'activité industrielle et financière de la société	Montée de version avec IFS Cloud Evergreen pour garantir la bonne exploitation de l'ERP.
Champ des actions clés	Tous les domaines couverts par l'ERP IFS	Déroulement projet monté de version logicielle (étude, développement, test, formation, support...)
Horizons temporels	Roadmap à 3 ans, revue et mise à jour régulièrement	Migration effectuée en décembre 2024
Description du type de ressources allouées au plan d'action	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Financière : investissement nouvel ERP + développements informatiques</li> <li>▪ Technique : mise à disposition de l'ERP à tous les salariés des filiales</li> <li>▪ Personnel : équipe dédiée qui pilote le déploiement + autres équipes (externe et interne).</li> </ul>	
Montant des ressources financières actuelles et futures	Montant confidentiel	
Description du rapport entre la cible et les objectifs de la politique	Intégralité des sites de Figeac-Aero fonctionnant dans l'ERP Groupe	Assurer la pérennité de l'ERP dans le Groupe
Cible absolue ou relative	Cible absolue : bascule de la dernière filiale du groupe	Cible absolue : date de bascule définie
Les contours de la cible	Cible totale : toutes les filiales sur tous les champs d'application	Montée de version pour les entités ayant déjà implémenté IFS
Année de référence	Depuis 2016 (achat de la solution)	2020 : signature contrat de maintenance engageant la montée de version
Période couverte par la cible et jalons intermédiaires ;	Pas de date de fin d'implémentation définie. Plusieurs jalons pré-positionnés sur roadmap à 3 ans	Plusieurs jalons sur projet entre 2023 et 2024
Méthodes utilisées pour définir les cibles ;	Calendrier de déploiement construit en fonction des enjeux, maturités, budgets et intérêts des sites	Cible définie par la contrainte de l'arrêt de la maintenance
Résultats par rapport aux cibles annoncées	Planning des déploiement respecté (3 sociétés sur périmètre complet + 2 sociétés sur périmètre finance)	Montée de version opérationnelle en décembre 2024



## Actions et cibles relatives aux enjeux de durabilité matériels en matière de sécurisation des SI

	Actions pour protection de nos systèmes	Sensibilisation des utilisateurs	Gestion des backups, sauvegarde, plan de continuité
<i>Champ des actions clés</i>	Firewall NG, IPS, EDR, XDR, SOC...	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Module Cyber</li> <li>▪ Intégration Salariés,</li> <li>▪ Campagnes d'évaluation,</li> <li>▪ Campagnes de Phishing</li> </ul>	Backup 1-2-3, immuabilité, Salles informatiques redondantes, Gestion de crise
<i>Horizons temporels</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>Secure Web Gateway : Début 2025</i></li> <li>▪ <i>Privileges Access Managment : Début 2025</i></li> </ul>	<i>Campagnes de Phishing : Déploiement fin 2024, lancement 2025</i>	<i>Uniformisation solution de sauvegarde pour toutes les filiales : 2028</i>
<i>Cible à atteindre</i>	Méthode ISO 21827, Maturité Cybersécurité - Cible : 4/5 « Processus contrôlé »	Méthode ISO 21827, Maturité Cybersécurité - Cible : 4/5 « Processus contrôlé »	Méthode ISO 21827, Maturité Cybersécurité - Cible : 4/5 « Processus contrôlé »
<i>Les contours de la cible</i>	Tous les sites concernés	Tous les sites concernés	Tous les sites concernés sauf FANA Wichita
<i>Année de référence et valeur de référence</i>	Méthode ISO 21827, Maturité Cybersécurité 2019 : 1,5/5 « Pratique informelle »	Méthode ISO 21827, Maturité Cybersécurité 2019 : 1,5/5 « Pratique informelle »	Méthode ISO 21827, Maturité Cybersécurité 2019 : 1,5/5 « Pratique informelle »



**RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR  
L'ETAT DE DURABILITE DE L'EXERCICE CLOS LE 31  
MARS 2025**





Forvis Mazars  
Green Park III  
298, allée du Lac  
31670 Labège



KPMG SA  
224 rue Carmin  
CS 17610  
31676 Labège

## FIGEAC AERO

ZI de L'Aiguille 46100 FIGEAC

### **Rapport de certification des informations en matière de durabilité et de contrôle des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852**

Exercice clos le 31 mars 2025

Forvis Mazars, société par actions simplifiée  
d'expertise comptable et de commissariat aux comptes  
Green Park III  
298 allée du Lac  
31670 Labège  
Capital social : 4 196 204 €  
780 138 715 RCS Toulouse

KPMG S.A., société d'expertise comptable  
et de commissaires aux comptes inscrite au  
Tableau de l'Ordre des experts comptables  
de Paris sous le n° 14-30080101 et  
rattachée à la Compagnie régionale des  
commissaires aux comptes de Versailles et  
du Centre.  
Société française membre du réseau  
KPMG constitué de cabinets indépendants  
affiliés à KPMG International Limited, une  
société de droit anglais ( private company  
limited by guarantee ).

Société anonyme à conseil  
d'administration  
Siège social :  
Tour EQHO  
2 avenue Gambetta  
CS 60055  
92066 Paris La Défense Cedex  
Capital social : 5 497 100 €  
775 726 417 RCS Nanterre



## **FIGEAC AERO**

Société anonyme

RCS Cahors 349 357 343

### **Rapport de certification des informations en matière de durabilité et de contrôle des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852**

Exercice clos le 31 mars 2025

À l'assemblée générale de la société FIGEAC AERO,

Le présent rapport est émis en notre qualité de commissaires aux comptes de la société FIGEAC AERO. Il porte sur les informations en matière de durabilité et les informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852, relatives à l'exercice clos le 31 mars 2025 et incluses dans la section 5 du rapport sur la gestion du groupe (ci-après le « **Rapport de durabilité** »).

En application de l'article L.233-28-4 du code de commerce, la société FIGEAC AERO est tenue d'inclure les informations précitées au sein d'une section distincte du rapport sur la gestion du groupe. Ces informations ont été établies dans un contexte de première application des articles précités caractérisé par des incertitudes sur l'interprétation des textes, le recours à des estimations significatives, l'absence de pratiques et de cadre établis notamment pour l'analyse de double matérialité ainsi que par un dispositif de contrôle interne évolutif. Elles permettent de comprendre les impacts de l'activité du groupe sur les enjeux de durabilité, ainsi que la manière dont ces enjeux influent sur l'évolution des affaires du groupe, de ses résultats et de sa situation. Les enjeux de durabilité comprennent les enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernement d'entreprise.

En application du II de l'article L.821-54 du code précité notre mission consiste à mettre en œuvre les travaux nécessaires à l'émission d'un avis, exprimant une assurance limitée, portant sur :

- La conformité aux normes d'information en matière de durabilité adoptées en vertu de l'article 29 ter de la directive (UE) 2013/34 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 (ci-après ESRS pour European Sustainability Reporting Standards) du processus mis en œuvre par FIGEAC AERO pour déterminer les informations publiées, et le respect de l'obligation de consultation du comité social et économique prévue au sixième alinéa de l'article L.2312-17 du code du travail ;
- La conformité des informations en matière de durabilité incluses dans la section 5 du rapport sur la gestion du groupe avec les exigences de l'article L.233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS ; et
- Le respect des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852.

L'exercice de cette mission est réalisé en conformité avec les règles déontologiques, y compris d'indépendance, et les règles de qualité prescrites par le code de commerce.

Il est également régi par les lignes directrices de la Haute Autorité de l'Audit « Mission de certification des informations en matière de durabilité et de contrôle des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 ».

Dans les trois parties distinctes du rapport qui suivent, nous présentons, pour chacun des axes de notre mission, la nature des vérifications que nous avons opérées, les conclusions que nous en avons tirées, et, à l'appui de ces conclusions, les éléments qui ont fait l'objet, de notre part, d'une attention particulière et les diligences que nous avons mises en œuvre au titre de ces éléments. Nous attirons votre attention sur le fait que nous n'exprimons pas de conclusion sur ces éléments pris isolément et qu'il convient de considérer que les diligences explicitées s'inscrivent dans le contexte global de la formation des conclusions émises sur chacun des trois axes de notre mission.

Enfin, lorsqu'il nous semble nécessaire d'attirer votre attention sur une ou plusieurs informations en matière de durabilité fournies par FIGEAC AERO incluses dans la section 5 du rapport sur la gestion du groupe, nous formulons un paragraphe d'observations.



## **Limites de notre mission**

Notre mission ayant pour objectif d'exprimer une assurance limitée, la nature (choix des techniques de contrôle) des travaux, leur étendue (amplitude), et leur durée, sont moindres que ceux nécessaires à l'obtention d'une assurance raisonnable.

En outre, cette mission ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de FIGEAC AERO, notamment à porter une appréciation, qui dépasserait la conformité aux prescriptions d'information des ESRS sur la pertinence des choix opérés par FIGEAC AERO en termes de plans d'action, de cibles, de politiques, d'analyses de scénarios et de plans de transition.

Elle permet cependant d'exprimer des conclusions concernant le processus de détermination des informations en matière de durabilité publiées, les informations elles-mêmes, et les informations publiées en application de l'article 8 du règlement (UE) 2020/852, quant à l'absence d'identification ou, au contraire, l'identification, d'erreurs, omissions ou incohérences d'une importance telle qu'elles seraient susceptibles d'influencer les décisions que pourraient prendre les lecteurs des informations objet de nos vérifications.

Notre mission ne porte pas sur les éventuelles données comparatives.

## **Conformité aux ESRS du processus mis en œuvre par FIGEAC AERO pour déterminer les informations publiées, et respect de l'obligation de consultation du comité social et économique prévue au sixième alinéa de l'article L.2312-17 du code du travail**

### **Nature des vérifications opérées**

Nos travaux ont consisté à vérifier que :

- Le processus défini et mis en œuvre par FIGEAC AERO lui a permis, conformément aux ESRS, d'identifier et d'évaluer ses impacts, risques et opportunités liés aux enjeux de durabilité, et d'identifier ceux de ces impacts, risques et opportunités matériels qui ont conduit à la publication des informations en matière de durabilité dans la section 5 du rapport sur la gestion du groupe Rapport de durabilité, et
- Les informations fournies sur ce processus sont également conformes aux ESRS.

En outre, nous avons contrôlé le respect de l'obligation de consultation du comité social et économique.

### **Conclusion des vérifications opérées**

Sur la base des vérifications que nous avons opérées, nous n'avons pas relevé d'erreurs, omissions ou incohérences importantes concernant la conformité du processus mis en œuvre par FIGEAC AERO avec les ESRS.

Concernant la consultation du comité social et économique prévue au sixième alinéa de l'article L.2312-17 du code du travail, nous vous informons qu'à la date du présent rapport, celle-ci n'a pas encore eu lieu.

### **Éléments qui ont fait l'objet d'une attention particulière**

Nous vous présentons ci-après les éléments ayant fait l'objet d'une attention particulière de notre part concernant la conformité aux ESRS du processus mis en œuvre par Figeac Aero pour déterminer les informations publiées.



### **Concernant l'identification des parties prenantes**

Les informations relatives à l'identification des parties prenantes sont mentionnées dans la section 5 du rapport sur la gestion du groupe la section « SBM-2 Intérêts et points de vue des parties prenantes » du Rapport de durabilité.

Nous avons pris connaissance de l'analyse réalisée par FIGEAC AERO pour identifier :

- Les parties prenantes, qui peuvent affecter les entités du périmètre des informations ou peuvent être affectées par elles, par leurs activités et relations d'affaires directes ou indirectes dans la chaîne de valeur ;
- Les principaux utilisateurs des états de durabilité (y compris les principaux utilisateurs des états financiers).

Nous nous sommes entretenus avec la Direction RSE et les personnes que nous avons jugées appropriées et avons inspecté la documentation disponible.

Nos diligences ont notamment consisté à :

- Apprécier la cohérence des principales parties prenantes identifiées par FIGEAC AERO avec la nature de ses activités et son implantation géographique, en tenant compte de ses relations d'affaires et de sa chaîne de valeur ;
- Exercer notre esprit critique pour apprécier le caractère représentatif des parties prenantes identifiées par FIGEAC AERO ;
- Apprécier le caractère approprié de la description donnée dans la section « SBM-2 Intérêts et points de vue des parties prenantes » du Rapport de durabilité, notamment en ce qui concerne les modalités de collecte des intérêts et des points de vue des parties prenantes mises en place par FIGEAC AERO.

### **Concernant l'identification des impacts, risques et opportunités**

Les informations relatives à l'identification des impacts, risques et opportunités (« IRO ») sont mentionnées dans le dans la section « IRO-1 – Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels » du Rapport de durabilité.

Nous avons pris connaissance du processus mis en œuvre par FIGEAC AERO concernant l'identification des impacts (négatifs ou positifs), risques et opportunités, réels ou potentiels, en lien avec les enjeux de durabilité mentionnés dans le paragraphe AR 16 des « Exigences d'application » de la norme ESRS 1, et le cas échéant, ceux qui sont spécifiques à FIGEAC AERO, tel que présenté dans le paragraphe « Processus d'identification et d'évaluation des IRO » de la section « IRO-1 – Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels » du Rapport de durabilité.

En particulier, nous avons apprécié la démarche mise en place par FIGEAC AERO pour déterminer ses impacts et ses dépendances, qui peuvent être source de risques ou d'opportunités, notamment le dialogue mis en œuvre, le cas échéant, avec les parties prenantes.

Nous avons également exercé notre jugement professionnel pour apprécier le caractère acceptable des exclusions relatives à l'exclusion des co-entreprises, telles que présentées dans la note « IRO-1 – Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels » du Rapport de durabilité

Nous avons pris connaissance de la matrice réalisée par FIGEAC AERO des IRO identifiés, notamment la description de leur répartition dans les activités propres et la chaîne de valeur, ainsi que leur horizon temporel (court, moyen ou long terme), et apprécié la cohérence de cette matrice avec notre connaissance du Groupe.



Nous avons en particulier apprécié :

- L'approche descendante utilisée par FIGEAC AERO pour recueillir les informations au titre des filiales;
- La cohérence des impacts, risques et opportunités réels et potentiels identifiés par FIGEAC AERO avec les analyses sectorielles disponibles ;
- La cohérence des impacts, risques et opportunités actuels et potentiels identifiés par FIGEAC AERO, notamment ceux qui lui sont spécifiques, car non couverts ou insuffisamment couverts par les normes ESRS avec notre connaissance du Groupe.

#### **Concernant l'évaluation de la matérialité d'impact et de la matérialité financière**

Les informations relatives à l'évaluation de la matérialité d'impact et de la matérialité financière sont mentionnées au paragraphe « Processus d'identification et d'évaluation des IRO » de la section « IRO-1 – Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels » du Rapport de durabilité.

Nous avons pris connaissance, par entretien avec la Direction RSE et inspection de la documentation disponible, du processus d'évaluation de la matérialité d'impact et de la matérialité financière mis en œuvre par FIGEAC AERO, et apprécié sa conformité au regard des critères définis par ESRS 1.

Nous avons notamment apprécié la façon dont l'entité a établi et appliqué les critères de matérialité de l'information définis par la norme ESRS 1, y compris relatifs à la fixation de seuils, pour déterminer les informations matérielles publiées :

- Au titre des indicateurs relatifs aux IRO matériels identifiés conformément aux normes ESRS thématiques concernées ;
- Au titre des informations spécifiques à FIGEAC AERO.

#### **Conformité des informations en matière de durabilité incluses dans la section 5 du rapport sur la gestion du groupe avec les exigences de l'article L.233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS**

##### **Nature des vérifications opérées**

Nos travaux ont consisté à vérifier que, conformément aux prescriptions légales et réglementaires, y compris aux ESRS :

- Les renseignements fournis permettent de comprendre les modalités de préparation et de gouvernance des informations en matière de durabilité incluses dans la section 5 du rapport sur la gestion du groupe, y compris les modalités de détermination des informations relatives à la chaîne de valeur et les exemptions de divulgation retenues ;
- La présentation de ces informations en garantit la lisibilité et la compréhensibilité ;
- Le périmètre retenu par FIGEAC AERO relativement à ces informations est approprié ; et
- Sur la base d'une sélection, fondée sur notre analyse des risques de non-conformité des informations fournies et des attentes de leurs utilisateurs, que ces informations ne présentent pas d'erreurs, omissions, incohérences importantes, c'est-à-dire susceptibles d'influencer le jugement ou les décisions des utilisateurs de ces informations.



### **Conclusion des vérifications opérées**

Sur la base des vérifications que nous avons opérées, nous n'avons pas relevé d'erreurs, omissions, incohérences importantes concernant la conformité des informations en matière de durabilité incluses dans la section 5 du rapport sur la gestion du groupe, avec les exigences de l'article L.233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS.

### **Observations**

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus :

- Nous attirons votre attention sur les informations figurant au paragraphe « Note de premier exercice » de la section « BP-1 – Base générale pour la préparation des états de durabilité » du Rapport de durabilité, qui décrit les spécificités contextuelles liées à la première application de la directive CSRD, en particulier en ce qui concerne l'indisponibilité ou la disponibilité partielle de certaines informations notamment concernant les indicateurs relatifs aux composés organiques volatils (COV), le ratio de rémunération annuelle de la personne la plus payée par rapport à la médiane de tous les salariés ou encore les pratiques en matière de délai de paiement fournisseurs tels que mentionnés au sein de ce paragraphe.
- Nous attirons votre attention sur les informations figurant au paragraphe « Note de premier exercice » de la section « BP-1 – Base générale pour la préparation des états de durabilité » et au paragraphe « Scope 3 cat 11 : Utilisation des produits vendus » de la section « E1-6 Émissions brutes de GES de périmètres 1, 2, 3 et émissions totales de GES » du chapitre « E1 Changement climatique » du Rapport de durabilité qui décrit l'incapacité de la société à collecter l'ensemble des éléments permettant de calculer les émissions associées à l'utilisation des produits vendus conformément aux orientations méthodologiques de l'IAEG, conduisant le groupe FIGEAC AERO à mettre en place sa propre méthodologie pour calculer l'empreinte carbone liée à l'utilisation des produits vendus reposant sur des estimations.

### **Éléments qui ont fait l'objet d'une attention particulière**

#### **Informations fournies en application des normes environnementales (ESRS E1)**

Nous vous présentons ci-après les éléments ayant fait l'objet d'une attention particulière de notre part concernant la conformité aux ESRS des informations publiées au titre du changement climatique (ESRS E1) qui sont mentionnées dans les sections « E1 Changement climatique » (ESRS E1) du Rapport de durabilité.

Nos diligences ont notamment consisté à apprécier :

- Sur la base des entretiens menés avec la Direction RSE et les personnes concernées, si la description des politiques, actions et cibles mises en place par le Groupe couvre les domaines suivants : atténuation du changement climatique, adaptation au changement climatique, efficacité énergétique ;
- Le caractère approprié de l'information présentée dans les notes « E1 Changement climatique » (ESRS E1) de la section environnementale des informations en matière de durabilité incluses dans le Rapport de durabilité et leur cohérence d'ensemble avec notre connaissance du Groupe.



En ce qui concerne les informations publiées au titre du bilan des émissions de gaz à effet de serre (E1-6 - Émissions brutes de GES de périmètres 1, 2, 3 et émissions totales de GES), nos travaux ont consisté à :

- Apprécier la cohérence du périmètre considéré pour l'évaluation du bilan d'émissions de gaz à effet de serre avec le périmètre des états financiers consolidés et la chaîne de valeur amont et aval ;
- Prendre connaissance du protocole d'établissement de l'inventaire des émissions de gaz à effet de serre utilisé par le Groupe pour établir le bilan d'émissions de gaz à effet de serre et apprécier ses modalités d'application et les processus de collecte mis en place, sur une sélection de catégories d'émissions et de sites contribuant aux scopes 1 et 2 de l'empreinte carbone ;
- En ce qui concerne les estimations que nous avons jugé structurantes auxquelles l'entité a eu recours pour l'élaboration de son bilan d'émission de gaz à effet de serre, nous avons, par entretien avec la direction climat, pris connaissance de la méthodologie de calcul des données estimées et des sources d'informations sur lesquelles reposent ces estimations ;
- Concernant les émissions relatives au scope 3, nous avons apprécié :
  - La justification des inclusions et exclusions des différentes catégories et la transparence des informations données à ce titre,
  - Le processus de collecte d'informations ;
- Apprécier le caractère approprié des facteurs d'émission utilisés et le calcul des conversions afférentes ainsi que les hypothèses de calcul et d'extrapolation, compte tenu de l'incertitude inhérente à l'état des connaissances scientifiques ou économiques et à la qualité des données externes utilisées ;
- Rapprocher, sur la base de sélections, pour les données physiques (telles que la consommation d'énergie), les données sous-jacentes servant à l'élaboration du bilan d'émissions de gaz à effet de serre avec les pièces justificatives.

### **Informations fournies en application des normes sociales (ESRS S1)**

Les informations publiées au titre du personnel de l'entreprise (ESRS S1) figurent à la section « S1 – Personnel de l'entreprise » du Rapport de durabilité.

Nous vous présentons ci-après les éléments ayant fait l'objet d'une attention particulière de notre part concernant la conformité aux ESRS de ces informations.

Nos principales diligences sur ces informations ont consisté à sur la base des entretiens menés avec la direction ou les personnes que nous avons jugé appropriées (direction des ressources humaines, ...) :

- Prendre connaissance du processus de collecte et de compilation pour le traitement des informations qualitatives et quantitatives visant à la publication des informations matérielles dans l'état de durabilité,
- Examiner la documentation sous-jacente disponible ;
- Mettre en œuvre des procédures consistant à vérifier la correcte consolidation de ces données ;
- Apprécier le caractère approprié de l'information présentée dans la section « S1 – Personnel de l'entreprise » des informations en matière de durabilité incluses du Rapport de durabilité et sa cohérence d'ensemble avec notre connaissance de l'entité.

Nous avons par ailleurs :

- Examiné le périmètre sur lequel les informations ont été établies ;
- Apprécier si les méthodes et hypothèses utilisées par la Société pour déterminer les informations publiées sont appropriées au regard de ESRS S1 et, le cas échéant, apprécié la pertinence des changements de méthodes et hypothèses ;



- Comparer les informations publiées aux éléments figurant dans les comptes consolidés, les données internes à l'entité en lien avec la comptabilité tel que notamment les états de gestion, et aux autres publications relatives à ces sujets que nous aurions pu identifier ;
- Examiné, sur la base de sondage, les justificatifs avec les informations correspondantes ;
- Nous avons vérifié l'exactitude arithmétique des calculs servant à établir ces informations

### **Respect des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852**

#### **Nature des vérifications opérées**

Nos travaux ont consisté à vérifier le processus mis en œuvre par FIGEAC AERO pour déterminer le caractère éligible et aligné des activités des entités comprises dans la consolidation.

Ils ont également consisté à vérifier les informations publiées en application de l'article 8 du règlement (UE) 2020/852, ce qui implique la vérification :

- De la conformité aux règles de présentation de ces informations qui en garantissent la lisibilité et la compréhensibilité ;
- Sur la base d'une sélection, de l'absence d'erreurs, omissions, incohérences importantes dans les informations fournies, c'est-à-dire susceptibles d'influencer le jugement ou les décisions des utilisateurs de ces informations.

#### **Conclusion des vérifications opérées**

Sur la base des vérifications que nous avons opérées, nous n'avons pas relevé d'erreurs, omissions, incohérences importantes concernant le respect des exigences de l'article 8 du règlement (UE) 2020/852.

#### **Éléments qui ont fait l'objet d'une attention particulière**

Nous avons déterminé qu'il n'y avait pas de tels éléments à communiquer dans notre rapport.

Labège, le 31 juillet 2025

KPMG SA

Labège, le 31 juillet 2025

Forvis Mazars

Mathieu LERUSTE

Associé

Delphine Gardinal

Associée

François Jayr

Associé

