

POLITIQUE SECTORIELLE RSE – AERONAUTIQUE

MISE A JOUR SEPTEMBRE 2021

1. Champ d'application

La présente politique (la « Politique ») s'applique à tous les financements et investissements et plus généralement à toutes les interventions de Crédit Agricole CIB (la « Banque ») relatifs au secteur de l'aviation civile et au transport aérien de marchandises (fret).

Sont considérés comme aéronefs pour le besoin de la Politique, les avions (avions de lignes, avions cargos et avions d'affaires) de plus de 5,7 tonnes ainsi que les hélicoptères à usage civil.

Le secteur aéronautique couvert par la Politique comprend (i) l'acquisition et la location d'aéronefs neufs ou d'occasion à des fins de transport civil de passagers ou de fret, (ii) l'exploitation de ces appareils par les compagnies aériennes ou par des opérateurs privés (de type clients corporate) ainsi que (iii) leur construction¹.

La construction et l'exploitation d'aérodromes ne sont pas couvertes par la présente politique.

Seules les activités que la Banque aurait à mener à compter du jour de publication de la Politique sont concernées. Sont exclus les engagements en cours, comme toutes les activités qui auraient déjà fait l'objet d'une contractualisation ou dont la négociation commerciale serait à un stade avancé.

La présente Politique sera révisée périodiquement.

2. Enjeux et objectifs de la Politique

Le secteur aéronautique présente un certain nombre d'enjeux environnementaux, sociaux et de sécurité.

Ce secteur est responsable de 2% à 3% des émissions mondiales de gaz à effet de serre.

Le trafic aérien a augmenté de 5% par an entre 1973 et 2019². Celui-ci devrait doubler dans les 25 prochaines années³, soutenu par la croissance en Asie, en Afrique-Moyen-Orient, et en Amérique Latine, tandis que le potentiel de croissance reste fort en Amérique du Nord et en Europe.

Afin de répondre à cette croissance rapide, la flotte mondiale d'aéronefs est en forte augmentation, et cette dernière devrait continuer à s'étendre. Dans les deux prochaines décennies (2019-2039), le nombre d'avions devrait ainsi doubler, passant de 26 000 unités en 2019 à 48 000 unités en 2039 selon les dernières prévisions de Boeing (en prenant en compte les impacts du Covid-19)⁴.

Dans ce contexte d'expansion rapide du secteur aérien et de nécessité de remplacer de nombreux avions anciens, d'importants progrès techniques de la part des constructeurs ont permis de réduire les émissions de CO2 par passager et par kilomètre d'environ 3% par an depuis les années 1990. Ces efforts sont d'autant plus importants que la consommation de carburant est devenue le principal poste de dépense pour les compagnies aériennes.

¹ Y compris la construction de moteurs mais à l'exclusion des autres fournisseurs d'équipements

² Source : Banque Mondiale, IATA.

³ Source : Air Transport Action Group – Central scenario of 3% growth p.a. from 2019 until 2050, taking into account Covid-19 impact on longer term growth trends.

⁴ Source : Boeing Commercial Market Outlook 2020 – October 2020.

Par ailleurs, une part croissante des livraisons des constructeurs va aux sociétés de location opérationnelle (*operating lessors*). Aujourd'hui, environ 45% de la flotte mondiale sont ainsi loués par les compagnies aériennes auprès de ces intermédiaires contre 25% en 2000⁵. Cette proportion augmente au gré des nouvelles livraisons qui font majoritairement intervenir des *operating lessors*.

Afin de faire face aux enjeux de la transition énergétique, les compagnies aériennes sont de plus en plus amenées à réduire leur empreinte carbone par i) une transition vers les dernières technologies aéronautiques, ii) l'amélioration de l'efficacité de leurs opérations, iii) la compensation carbone et iv) l'investissement dans le développement/l'engagement dans le carburant durable d'aviation. La combustion de kérosène étant de loin l'impact principal des opérations du secteur aéronautique sur l'environnement, le levier immédiat le plus efficace qui est disponible aux entreprises du secteur reste l'investissement dans les dernières technologies aéronautiques.

Les enjeux sur la sécurité sont également des éléments importants de cette Politique.

3. Cadre de référence

Les financements et investissements dans ce secteur seront analysés en tenant compte des enjeux identifiés et en prenant notamment en compte les travaux et standards issus des conventions, initiatives ou organisations suivantes :

- Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI),
- Comité de la Protection de l'Environnement en Aviation (CAEP) : les activités actuelles de l'OACI en matière d'environnement sont dans une grande mesure menées par le CAEP
- Commission Européenne,
- Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA) : aide aux aspects techniques en vue de la législation (Europe),
- Federal Aviation Administration (FAA) (USA),
- les standards du groupe Banque Mondiale et notamment les Normes de Performances de l'International Finance Corporation (IFC) et les Directives Environnementales, Sanitaires et Sécuritaires⁶,
- Association Internationale du Transport Aérien (IATA),
- IATA Operational Safety Audit (IOSA) : première norme mondiale pour la vérification de la sécurité des procédures d'exploitation des transporteurs aériens,
- L'initiative technologique conjointe Clean Sky, un partenariat public-privé entre la Commission européenne et les industries aéronautiques européennes qui coordonne et finance des travaux de recherche pour offrir des avions plus silencieux et respectueux de l'environnement,
- Convention de Ramsar : la Convention sur les zones humides (Ramsar, Iran, 1971),
- UNESCO : Organisation des Nations Unies pour l'Education la Science et la Culture,
- Alliance for Zero Extinction.

4. Critères d'analyse pris en compte :

La Banque analysera chaque financement, investissement, ou relation selon le cas, du secteur aéronautique en fonction des critères pertinents listés ci-après :

4.1. Critères liés aux aéronefs et aux flottes

Les critères liés aux aéronefs et aux flottes sont notamment :

- les émissions de gaz à effet de serre de l'aéronef et notamment de CO₂,
- les émissions d'autres polluants tels que CO, NO_x, particules fines (notamment PM₁₀ et PM_{2.5}), composés organiques volatils, Butadiène-1,3, Benzène, hydrocarbures aromatiques polycycliques...
- le niveau sonore de l'aéronef.

Les émissions d'autres polluants et l'intensité sonore de l'aéronef seront évaluées à l'occasion de la certification de l'aéronef, comme déterminé par l'OACI⁷.

⁵ Source : Boeing, Cirium

⁶ Directives ESS générales et Directives ESS Services aériens

⁷ En particulier, les émissions sonores sont apprécées d'après les 3 niveaux de bruits définis dans les procédures de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Ces 3 niveaux de bruits correspondent à l'approche, au décollage à pleine puissance et au survol.

Les émissions de gaz à effet de serre seront principalement appréciées au travers de l'âge de l'aéronef ou bien de l'âge moyen de la flotte. L'objectif est de privilégier le financement d'aéronefs récents économes en énergie.

4.2. Critères liés à la construction d'aéronefs :

Les critères liés à la construction d'aéronefs sont notamment :

- la prise en compte des critères précédents dans la conception des aéronefs,
- la capacité et l'engagement du constructeur à dialoguer et à gérer les risques environnementaux et sociaux liés à son activité industrielle (évaluation et gestion des impacts, consultation des populations affectées...),
- son engagement environnemental (impacts potentiels sur la biodiversité et les éco-services, émissions de polluants, gestion de la ressource en eau...),
- son engagement social et en termes de droits humains (respect des conventions fondamentales de l'OIT⁸, santé et sécurité des communautés locales...).

La qualité de l'évaluation et de la gestion des impacts environnementaux et sociaux sera appréciée en fonction des Normes de Performance et des Directives Environnementales, Sanitaires et Sécuritaires de l'IFC applicables au client et notamment de la mise en place et du maintien par le client d'un système de gestion environnemental et social adapté à la nature et à l'ampleur des risques environnementaux et sociaux et destiné à évaluer et suivre dans le temps les impacts et les mesures d'atténuation. Concernant les installations industrielles déjà existantes, l'analyse portera principalement sur les plans de gestion.

4.3. Critères liés à l'exploitation d'aéronefs

Les critères liés à l'exploitation d'aéronefs sont notamment :

- la sécurité,
- l'efficacité énergétique,
- la capacité et l'engagement de l'opérateur à dialoguer et à gérer les risques environnementaux et sociaux liés à son activité (dont les plans de renouvellement de flottes ou d'amélioration de l'efficacité énergétique),
- son engagement environnemental (nuisance sonore, émissions de polluants, recyclage des aéronefs...),
- son engagement social et en termes de droits humains (notamment respect des lois nationales qui lui sont applicables et des conventions fondamentales de l'OIT).

Ces critères seront jugés notamment par rapport aux Normes de Performance de l'IFC et aux Directives Environnementales, Sanitaires et Sécuritaires applicables de l'IFC⁹ (notamment Directives environnementales, sanitaires et sécuritaires générales et celles liées à l'aviation) ainsi qu'aux préconisations des organismes cités en référence.

L'appréciation des aspects concernant la sécurité portera notamment sur :

- l'engagement de la compagnie de respecter les conditions administratives nationales et/ou internationales nécessaires à l'exploitation de la flotte d'aéronefs,
- l'engagement de la compagnie à mettre en œuvre les moyens et l'organisation pour suivre les règles et procédures édictées par les organismes listés dans le cadre de référence (notamment en matière de formation, exploitation, maintenance...),
- le respect des conditions d'exploitation et de maintenance définies par les constructeurs et organismes compétents,
- les conclusions d'un éventuel Operational Safety Audit de l'IATA,
- le bilan de la compagnie aérienne en termes d'incidents, d'accidents.

⁸ Les 8 conventions fondamentales de l'OIT concernent l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire (C29 et C105), l'abolition effective du travail des enfants (C138 et C182), l'élimination de discrimination en matière d'emploi et de profession (C100 et C111) et la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective (C87 et C98).

⁹ La conformité à ces Normes et Directives est présumée dans les pays OCDE à Haut Revenu, sauf en ce qui concerne la Norme de Performance 7 Peuples autochtones.

Il sera également tenu compte des éventuelles sanctions et/ou condamnations des autorités administratives compétentes. La gravité et la répétition de ces sanctions étant des critères d'appréciation pour un passage en comité CERES conformément aux parties 7 et 8.

L'efficacité énergétique sera appréciée en gCO₂/passager-kilomètre ou gCO₂/siège-kilomètre pour le transport de passagers (et gCO₂/tonne-kilomètre pour le transport de fret) notamment telle que calculée par la compagnie ou le constructeur. Celle-ci résulte notamment de l'âge et de la composition de la flotte, de la motorisation choisie et, le cas échéant, des taux de remplissage.

Il n'existe pas à ce jour de normes internationales au sujet du recyclage des avions¹⁰. La participation à des initiatives telle que l'« Aircraft Fleet Recycling Association » (AFRA) est considérée comme une bonne pratique.

5. Critères d'exclusion

La Banque ne participera pas à des financements ou investissements directement mis en place pour l'acquisition ou la location d'aéronefs si elle a connaissance d'une des caractéristiques suivantes :

- l'aéronef ne satisfait pas aux normes de certifications telles qu'adoptées par le Conseil de l'OACI¹¹ et applicables à la date de sa certification,
- l'âge de l'aéronef ou l'âge moyen de la flotte financée à la date de mise en place du financement¹² est supérieur à :
 - 6 ans dans le cas de l'aviation d'affaires,
 - 12 ans dans le cas du transport commercial de passagers,
 - 15 ans dans le cas du transport de marchandises.

La Banque ne participera pas à des financements ou investissements directement liés au développement, à la construction ou à l'extension d'installations industrielles (notamment usines de construction d'aéronefs) si elle a connaissance d'une des caractéristiques suivantes :

- impact critique sur une zone protégée ou une zone humide d'importance internationale couverte par la convention de Ramsar,
- localisation dans un site inscrit au patrimoine mondial de l'humanité selon le classement de l'Unesco ou un site correspondant aux critères de l'Alliance for Zero Extinction (AZE),

ou si, quand un risque substantiel de non-conformité a été identifié, elle n'a pas reçu, selon elle, de réponse satisfaisante concernant :

- les Normes de Performance de l'IFC (ou des standards équivalents en cas de cofinancement avec une agence de crédit export ou une institution multilatérale) ou les Directives en matière d'environnement, de santé et de sécurité¹³,
- la consultation publique ou, le cas échéant, l'accord des peuples autochtones affectés.

La Banque ne participera pas à un financement ou investissement directement lié à une compagnie aérienne si, à la date de la transaction :

- la compagnie aérienne figure sur la liste noire des compagnies aériennes réalisée par la Commission Européenne sauf si elle s'est engagée à réaliser un Operational Safety Audit de l'IATA et à en suivre les recommandations.

6. Mise en œuvre

Lorsque le financement ou l'investissement est directement lié à l'acquisition ou la location d'aéronefs, le projet sera étudié avant que le prêt soit accordé ou l'investissement réalisé, selon l'ensemble des critères d'analyse indiqués et la Banque cherchera à déterminer s'il existe un critère d'exclusion. A chaque revue annuelle, la relation sera analysée à l'aune de l'ensemble des critères, étant entendu que le critère d'âge de la flotte se rapportera à l'âge moyen de la flotte financée pour cette relation, qui

¹⁰ En Europe, le démantèlement des avions entre dans la réglementation des véhicules à moteurs.

¹¹ Ces normes couvrent notamment le bruit et les émissions de différents polluants y compris les émissions de CO₂.

¹² Des opérations de refinancement peuvent exceptionnellement concerner des appareils plus âgés quand elles sont réalisées au bénéfice de compagnies poursuivant une politique de maîtrise de l'efficacité énergétique et de gestion de l'âge de leur flotte cohérente avec ces limites ou pour des conversions (avions passager en cargo ou en avion d'affaires) ou des financements de sociétés spécialisées dans le démantèlement d'appareils ou de moteurs en fin de vie ; des situations de refinancement contraint peuvent également conduire la Banque à mettre en place une transaction pour un/des appareil(s) plus âgé(s).

¹³ La conformité à ces Normes et Directives est présumée dans les pays OCDE à Haut Revenu, sauf en ce qui concerne la Norme de Performance 7 Peuples autochtones.

ne devra pas excéder 8 ans, 15 ans ou 20 ans selon qu'il s'agira d'aviation d'affaires, de transport commercial de passagers, ou de transport de marchandises.

Lorsque le financement ou l'investissement est directement lié à la construction ou expansion d'une usine de construction d'aéronefs, le projet sera étudié avant que le prêt soit accordé ou l'investissement réalisé, et à chaque revue annuelle dans le cas d'un prêt, selon l'ensemble des critères d'analyse indiqués et la Banque cherchera à déterminer s'il existe un critère d'exclusion.

Lorsqu'une situation d'exclusion aura été identifiée ou que l'analyse générale aura été négative, la Banque ne participera pas à la transaction considérée. Toute éventuelle exception devra être gérée en accord avec la partie 8 ci-après.

Dans le cas des interventions en conseil, la Banque tendra à promouvoir les principes inclus dans la présente Politique. La Banque n'acceptera pas une mission de conseil si elle a connaissance de l'existence avérée et définitive d'un critère d'exclusion¹⁴. La Banque se conformera à la présente Politique pour participer aux financements qui seraient envisagés, notamment en ce qui concerne le respect des critères d'exclusion.

7. Interventions de la Banque non liées à un aéronef ou une installation industrielle spécifique

Certaines transactions ne sont pas directement liées à l'acquisition ou la location d'aéronefs ou à la construction ou expansion d'une usine de construction d'aéronefs mais entrent néanmoins dans le champ d'application de la Politique. Ceci est notamment le cas des activités de nature « Corporate » au bénéfice de compagnies aériennes, des loueurs, ou de constructeurs d'aéronefs.

La Banque attend de ses clients qu'ils développent de bonnes pratiques et un comportement de nature à limiter leurs impacts environnementaux et sociaux conformément à la partie 4 de la Politique.

Le cadre réglementaire dans lequel le client évolue permet de supposer le respect des principes de la Politique pour les activités localisées dans des pays OCDE à Haut Revenu.

Dans les autres cas, la politique du client sera évaluée au regard des principes de la Politique de la Banque à l'occasion de la revue annuelle du dispositif.

Pour les compagnies aériennes, l'adhésion à l'IATA (et notamment à l'IOSA) et le soutien aux organismes et initiatives pertinentes listés dans la partie 3 sera un élément fort d'appréciation.

Pour les loueurs, qui investissent principalement dans les aéronefs de constructeurs réputés (dont inter alia, pour les aéronefs – Airbus, ATR, Boeing, Bombardier, Embraer, De Havilland Canada, Superjet – et pour les moteurs – Safran, GE, Pratt&Whitney, CFM, IAE, Engine Alliance, Rolls-Royce) et le soutien aux organisations et initiatives pertinentes listées dans la partie 3 sera un élément fort d'appréciation.

L'analyse portera également sur l'existence chez le client d'une démarche de maîtrise de l'efficacité énergétique ainsi que d'une évaluation/atténuation de l'intensité carbone. Dans le cas d'une divergence significative entre les politiques du client et de la Banque, la recommandation du comité CERES sera requise.

Une décision d'entrée en relation avec une nouvelle contrepartie incluse dans le périmètre de la Politique ne sera prise qu'après une analyse de ces mêmes critères. Cette analyse devra confirmer, au besoin lors d'un comité CERES, des pratiques en ligne avec les principes de la Politique de la Banque.

Ces évaluations seront conduites sur la base des informations publiques ou communiquées à la Banque par le client.

¹⁴ Ne sont notamment pas concernées les missions de conseil visant à éliminer ce critère d'exclusion (ex. : conseil en renouvellement de flotte)

8. Circonstances exceptionnelles

Les transactions qui présenteraient des éléments d'incertitude forte par rapport au respect de la Politique seront soumises au Comité CERES pour recommandation. Si le comité considère que la transaction déroge à la Politique, la transaction fera l'objet d'un arbitrage final de la Direction Générale de Crédit Agricole CIB.

9. Références et glossaire

- [IATA : Association Internationale du Transport Aérien](#)
- [OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale \(Europe\)](#)
- [AESA : Agence Européenne de la Sécurité Aérienne \(Europe\)](#)
- [Normes de Performances de l'International Finance Corporation](#)
- [Directives Environnementales, Sanitaires et Sécuritaires de l'IFC](#)
- [Directives Environnementales, Sanitaires et Sécuritaires de l'IFC / compagnies aériennes](#)
- [European Clean Sky Joint Undertaking](#)
- [Aircraft Fleet Recycling Association \(AFRA\)](#)
- [Zones humides d'importance internationale couvertes par la convention de Ramsar](#)
- [Sites inscrits au patrimoine mondial de l'humanité selon le classement de l'UNESCO](#)
- [Alliance for Zero Extinction](#)