

PRESENTATION DE LA POLITIQUE SECTORIELLE RSE

Aéronautique

Préalable : la présente fiche synthétique de présentation de la politique sectorielle n'a pas vocation à se substituer au texte officiel de la Politique tel que présenté sur le site internet CACIB :

[Politique sectorielle RSE - Aéronautique](#)

CHAMP D'APPLICATION

Cette politique s'applique à toutes les interventions de la Banque relatives au secteur de l'aviation civile et au transport aérien de marchandises (fret). Elle couvre l'acquisition et la location d'aéronefs neufs ou d'occasion à des fins de transport civil de passagers ou de fret, l'exploitation de ces appareils par les compagnies aériennes ou par des opérateurs privés (de type clients corporate) ainsi que leur construction.

ENJEUX

Le secteur aéronautique présente un certain nombre d'enjeux environnementaux, sociaux et de sécurité. Il est responsable de 2% à 3% des émissions mondiales de gaz à effet de serre.

Les informations fournies par la Banque Mondiale et IATA soulignent que le trafic aérien a augmenté de 5% par an entre 1973 et 2019 et devrait doubler dans les 25 prochaines années, soutenu par la croissance en Asie-Pacifique, au Moyen-Orient, en Afrique, 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, le nombre d'avions pourrait passer de 26 000 unités en 2019 à 48 000 unités en 2039. D'importants progrès techniques de la part des constructeurs ont permis de réduire de 3% par an depuis les années 1990 le niveau de CO2 par passager et par kilomètre. Ces efforts sont d'autant plus importants que la consommation de carburant est devenue le principal poste de dépense pour les compagnies aériennes. De même, 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.

Par ailleurs, une part croissante des livraisons (environ 45%) des constructeurs va aux sociétés de location opérationnelle (*operating lessors*) et cette proportion augmente au gré des nouvelles livraisons qui font majoritairement intervenir des *operating lessors*. Les enjeux sur la sécurité sont également des éléments importants de cette politique.

CADRE DE REFERENCE

La Politique s'inscrit dans le cadre des textes de référence internationaux encadrant les enjeux du secteur (dont l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ou l'Association Internationale du Transport Aérien).

CRITERES D'ANALYSE PRIS EN COMPTE

La Banque prend en compte des critères :

liés aux aéronefs et aux flottes : les émissions de gaz à effet de serre (notamment de CO2 ainsi que d'autres polluants tels que CO, NOx, particules fines), ... ainsi que le niveau sonore de l'aéronef.

Les émissions de gaz à effet de serre sont appréciées en fonction 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.

liés à la construction d'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...), l'engagement environnemental (impacts potentiels sur la biodiversité et les éco-services, émissions de polluants, gestion de la ressource en eau...) ainsi que l'engagement social et en termes de droits humains (respect des conventions fondamentales de l'OIT, santé et sécurité des communautés locales...).

liés à l'exploitation d'aéronefs : 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...) et son engagement social et en termes de droits humains (dont respect des lois nationales qui lui sont applicables et des conventions fondamentales de l'OIT).

CAS D'EXCLUSION

Sont exclues les opérations relatives à des financements ou investissements :

- directement mis en place pour l'acquisition ou la location d'aéronefs lorsque la banque a connaissance d'une des caractéristiques suivantes: non satisfaction aux normes de certifications définies par la profession ou aux limites d'âge (6 ans dans le cas de l'aviation d'affaires, 12 ans dans le cas du transport commercial de passagers ou 15 ans dans le cas du transport de marchandises) ;
- directement liés au développement, à la construction ou à l'extension d'installations industrielles (notamment usines de construction d'aéronefs) conduisant à un impact critique sur une zone protégée ou une zone humide d'importance internationale couverte par la convention de Ramsar, une localisation dans un site inscrit au patrimoine mondial de l'humanité selon le classement de l'Unesco, un site correspondant aux critères de l'Alliance for Zero Extinction ou ne respectant pas les droits des peuples autochtones concernés ou des normes en matière d'environnement, de santé et de sécurité ;
- directement liés à une compagnie aérienne figurant sur la liste noire des compagnies aériennes réalisée par la Commission Européenne.

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 définis 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, le critère d'âge de la flotte se rapportant alors à l'âge moyen de la flotte financée pour cette relation, qui 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.

Lorsque la transaction n'est pas liée directement à un projet mais que le client a une activité importante dans ce secteur, la Banque attend qu'il élabore une politique cohérente avec les principes énoncés ci-avant. La Banque tiendra notamment compte de la proportion des activités controversées chez le client, des perspectives d'évolution et pourra, le cas échéant, limiter ses interventions à des opérations spécifiques (financements dédiés à des investissements particuliers par exemple).

Les transactions qui présentent des éléments d'incertitude forte par rapport au respect de la Politique sont soumises au Comité CERES (Comité d'Évaluation des opérations présentant un Risque Environnemental ou Social) pour recommandation, avant arbitrage éventuel de la Direction Générale de Crédit Agricole CIB.

Cette Politique s'inscrit dans la mise en œuvre de la Politique RSE de financement de « Crédit Agricole CIB, une Banque de Financement et d'Investissement utile et responsable ».

(Usage public - mise à jour septembre 2021)