

POLITIQUE SECTORIELLE RSE - SECTEUR TRANSPORTS ROUTIERS JUILLET 2026

1. Champ d'application

La présente politique (la « Politique ») s'applique à tous les engagements de Crédit Agricole CIB (la « Banque ») relatifs au secteur des transports routiers.

Pour les besoins de cette politique, le **secteur du transport routier** inclut les véhicules **immatriculés** suivants:

- les véhicules légers ;
- les véhicules lourds ;
- les bus ;
- les deux roues.

Cette politique concerne les acteurs des secteurs suivants :

- Les **constructeurs** dont le chiffre d'affaires net est supérieur ou égal à 100M€.¹ ;
- Les **distributeurs** primaires (**concessionnaires**) et secondaires ;
- Les **opérateurs de services de transport** ;
- Les entreprises de **location** de véhicules ;
- Les entreprises disposant d'une **flotte de véhicules** et uniquement pour le financement de ces flottes.

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.

Cette politique sectorielle RSE « Transports routiers » s'inscrit dans le cadre de la politique RSE « Transports routiers » du Groupe Crédit Agricole S.A.. La politique décline de façon formalisée les modalités de mise en œuvre opérationnelle de la politique Groupe transports routiers, en intégrant les spécificités des activités et métiers de Crédit Agricole CIB.

La présente politique sera révisée périodiquement.

2. Enjeux et objectifs de la Politique

Le secteur des transports routiers présente un certain nombre d'enjeux sur le plan environnemental et sociétal (santé et sécurité) tout au long de sa chaîne de valeur et plus particulièrement dans les pays à faible environnement réglementaire.

En 2023, le secteur est notamment responsable d'environ 11%² des émissions mondiales de gaz à effet de serre³ (majoritairement sous la forme de CO2) et contribue fortement à la pollution atmosphérique. Les particules fines, le dioxyde d'azote, les composés organiques volatiles et le monoxyde de carbone émis par les véhicules routiers contribuent ainsi fortement à la dégradation de la qualité de l'air ambiant. Selon l'Agence Européenne de l'Environnement (AEE), au moins 253 000 décès dans l'UE en 2021 étaient imputables à une exposition aux particules fines supérieure à la concentration recommandée par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS)⁴.

¹ Le seuil retenu se base sur le « n° 2016-1138 du 19 août 2016 » modifiant le « Décret 2012-557 du 24 avril 2012 » relatif aux exigences réglementaires françaises en matière de reporting environnemental et social. Le seuil est ainsi abaissé à 100M€ de chiffre d'affaires net.

² [Global GHG emissions shares by subsector 2023 | Statista](#)

³ Source : *World Resources Institute*.

⁴ <https://epha.org/wp-content/uploads/2018/11/embargoed-until-27-november-00-01-am-cet-time-ce-delft-4r30-health-impacts-costs-diesel-emissions-eu-def.pdf>

Le secteur peut progresser dans la décarbonation notamment avec les technologies d'hydrogène et d'électrification. Ces technologies permettent de réduire significativement les émissions de GES et de particules fines, et contribuent à réduire la pollution sonore. L'Agence Internationale de l'Energie (International Energy Agency – IEA) projette une sortie progressive des émissions des deux-roues en 2040, des trains en 2050 et des petits camions en 2060. La stratégie européenne de réindustrialisation verte (« *net zero industry act* » NZIA)⁵ devrait contribuer à l'accélération de l'électrification des transports routiers en autorisant les aides publiques à l'investissement dans des technologies de décarbonation stratégique pour l'UE.

En Parallèle, d'après le scénario Net Zero de l'Agence Internationale de l'Energie, 65% **des ventes de véhicules légers neufs devront être des véhicules électriques d'ici 2030 et 95% d'ici 2035**⁶. Concernant les **poids lourds et les bus électriques**, l'AIE prévoit une **multiplication des ventes par 3 et par 7 respectivement d'ici 2035** comparé à 2023⁷.

L'extraction des ressources naturelles nécessite des quantités plus ou moins importantes d'énergie. Or ces dépenses énergétiques génèrent des gaz à effet de serre importants : 45% des émissions de gaz à effet de serre mondiales peuvent en effet être attribuées à l'extraction de matières et la production de biens⁸. L'extraction peut également entraîner des **conséquences environnementales et sociales** liées au changement d'affectation des sols, à leur artificialisation, à l'épuisement de l'eau et/ou la pollution des eaux utilisées, à l'exposition aux métaux lourds et à la violation de droits humains.

D'après l'AIE, les voitures électriques comptent plus de 200 kg de minéraux en moyenne, soit six fois plus qu'une voiture thermique⁹. **La récupération des métaux contenus dans les batteries** en fin de vie est ainsi clé pour à la fois limiter la pression sur les matières premières et réduire l'empreinte carbone, ainsi que se prémunir des tensions sur les chaînes d'approvisionnement en minerais critiques à moyen terme.

De même, la réparabilité des véhicules des batteries des véhicules électriques, **le recyclage** des matériaux de construction (métaux, plastiques, verres, pneus...) et la **réutilisation** de pièces détachées par les constructeurs jouent un rôle crucial dans la réduction de l'impact environnemental de la filière.

Ces défis font l'objet d'études scientifiques pour permettre l'émergence d'évolutions technologiques autour de la durée de vie, du recyclage, de la composition et du poids des batteries des véhicules électriques. Ces avancées scientifiques pourraient permettre d'accélérer l'électrification du parc de véhicules tout en réduisant leur impact environnemental. De plus, l'Union européenne s'est dotée¹⁰ de cibles de recyclage des composants des batteries qui permettront de réduire fortement la pression sur la demande de matériaux neufs et ainsi limiter l'impact environnemental et social que l'extraction de matières premières peut avoir.

3. Cadre de référence

La Banque attend de ses clients qu'ils soient guidés par et respectent les standards issus des conventions, initiatives et institutions suivantes :

- La Commission Européenne (notamment les standards issus des normes EURO relatives aux émissions atmosphériques des véhicules vendus sur le marché Européen) ;
- Le ministère de l'économie, de l'industrie et du commerce du Japon (notamment les standards issus du *Top Runner Program* relatifs aux émissions atmosphériques des véhicules vendus sur le marché japonais).

et plus spécifiquement, concernant les financements associés à la construction ou à l'expansion de nouvelles installations industrielles (notamment usine de montage automobile):

- les standards du groupe Banque Mondiale et notamment les Normes de Performances et les Directives Environnementales, Sanitaires et Sécuritaires de l'International Finance Corporation (IFC) ;
- la Convention de Ramsar : La Convention sur les zones humides (Ramsar, Iran, 1971) ;

⁵ [Règlement NZIA du 13 juin 2024](#)

⁶ [Outlook for electric mobility – Global EV Outlook 2024 – Analysis - IEA](#)

⁷ [Executive summary – Global EV Outlook 2024 – Analysis - IEA](#)

⁸ Fondation Ellen MacArthur, 2023

⁹ <https://www.iea.org/data-and-statistics/charts/minerals-used-in-electric-cars-compared-to-conventional-cars>

¹⁰ https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/system/files/documents/2024-06/EU%20Aggregated%20Report%202023_0.pdf

- la liste des sites du patrimoine mondial tenue par l'UNESCO (Organisation des Nations Unies pour l'Education la Science et la Culture).
- La localisation dans ou impact critique sur un site correspondant aux critères de l'*Alliance for Zero Extinction*.

4. Critères d'analyse pris en compte

La Banque considère les enjeux environnementaux et sociétaux suivants comme pertinents concernant le secteur des transports routiers :

- Le niveau d'émissions de gaz à effets de serre et les aspects de sobriété énergétique ;
- Le niveau d'émissions de polluants atmosphériques dont principalement le dioxyde d'azote (NO2) et les particules fines ;
- La présence d'un Système de Gestion Environnemental et Social¹¹ (SGES) (incluant, le cas échéant, l'ensemble de la chaîne de valeur) ;
- Le respect des droits humains (conventions fondamentales de l'Organisation Internationale du Travail, respect des conditions de santé et de sécurité des communautés locales...).

5. Mise en œuvre

La Banque attend de ses clients qu'ils développent de bonnes pratiques et un comportement de nature à limiter leurs impacts conformément à la section 4 de la Politique et qu'ils adhèrent aux bonnes pratiques de l'industrie. Les critères d'analyses seront appréciés à l'occasion de la revue annuelle de la relation sur la base des informations disponibles. La décision d'entrer en relation avec une 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 CERES¹², des pratiques en ligne avec les principes de la Politique de la Banque. La Banque attend également de ses clients qu'ils intègrent les principes de la Politique à l'ensemble de leur chaîne de valeur.

La Banque appréciera la présence chez le client de considérations liées à l'efficacité énergétique, ainsi que sa capacité à anticiper les évolutions réglementaires (normes d'émissions de CO2 et de polluants atmosphériques, sécurité des véhicules...). La Banque tiendra compte d'éventuelles sanctions graves/répétées émanant d'autorités compétentes en matière de respect de l'environnement et des droits humains. La sévérité et la récurrence des faits reprochés, ainsi que la présence de mesures correctives prises le cas échéant, seront des éléments forts d'appréciation.

L'application des principes de la Politique se fera sur la base de l'information disponible ou fournie par le client à la Banque.

6. Critères d'exclusion

La Banque ne participera pas à des opérations directement liées au développement, à la construction ou à l'extension d'installations industrielles (notamment des usines de montage de véhicules) 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 ou impact sur un site répondant aux critères de l'*Alliance for Zero Extinction* ;
- localisation dans un site inscrit au patrimoine mondial de l'humanité selon le classement de l'Unesco ,

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

¹¹ Selon la norme de Performance 1 de l'IFC, l'un des principaux objectifs d'un Système de Gestion Environnementale et Sociale est d'« adopter une hiérarchie des mesures d'atténuation de manière à anticiper et éviter les impacts, ou lorsque ce n'est pas possible, atténuer le plus possible, et lorsque des impacts résiduels perdurent, à compenser les risques et les impacts auxquels sont confrontés les travailleurs, les Communautés affectées et l'environnement».

¹² Comité d'Evaluation des Opérations et Clients présentant un Risque Environnemental ou Social.

- les Normes de Performance (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 sécurité de l'IFC¹³, notamment en termes de système de gestion environnemental et social, de protection des droits fondamentaux des travailleurs, de déplacements de population, de conservation de la biodiversité, d'impact sur des habitats naturels critiques, de consentement des populations autochtones et de protection du patrimoine culturel ;
- la consultation publique ou, le cas échéant, l'accord des peuples autochtones affectés.

La Banque reconsidèrera sa relation d'affaires ou n'entamera pas de nouvelle relation avec un acteur du secteur :

- en cas d'indication de l'absence d'un système de management du risque environnemental et social et/ou de mesures prises en matière d'efficacité énergétique ;
- dans le cas où la société a été condamnée à d'importantes ou nombreuses sanctions par une autorité compétentes en matière de sécurité des véhicules ou de respect des droits humains, si elle n'a pas indiqué avoir pris des mesures correctrices appropriées.

7. 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.

¹³ La conformité à ces Normes et Directives est, en théorie, présumée dans les pays OCDE à Hauts Revenus à l'exception de la norme de performance Standard 7 sur les populations autochtones. Néanmoins, l'entité est demandée d'évaluer les risques inhérents afin de déterminer si une ou plusieurs des Normes de performance de l'IFC pourraient servir de base, en sus des lois du pays hôte, pour le traitement de ces risques.

8. Références et glossaire

- Commission Européenne, Comité à la Mobilité et aux Transports : http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm
- Agence Européenne pour l'Environnement (EEA) : <http://www.eea.europa.eu/themes/transport>
- Normes EURO 7 : [Emissions in the automotive sector - European Commission](#)
- Ministère du Commerce, de l'Industrie et de l'Economie du Japon (METI) et *Automotive Top Runner program* : <https://www.unescap.org/sites/default/files/29.%20CS-Japan-Top-Runner-programme.pdf>
- Normes de performance en matière de durabilité environnementale et sociale de la Société Financière Internationale (IFC) : https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/topics_ext_content/ifc_external_corporate_site/sustainability-at-ifc/policies-standards/performance-standards
www.ifc.org/ehsguidelines
- Zones humides d'importance internationale couvertes par la convention de Ramsar : <https://rsis.ramsar.org/?pagetab=1>
- Sites inscrits au patrimoine mondial de l'humanité selon le classement de l'UNESCO : <http://whc.unesco.org/fr/list/>
- Global Map of Alliance for Zero Extinction : <https://zeroextinction.org/site-identification/2018-global-aze-map/>