

Politique sectorielle RSE Groupe Crédit Agricole Infrastructures de transport

- Avril 2024 -

1. Champ d'application

La présente politique couvre le secteur des infrastructures de transport, sur les activités suivantes au sein du groupe Crédit Agricole S.A. (« le Groupe ») :

- Les financements dédiés à des projets (financement de projets, crédits acheteurs, mandats de conseil ...) et les financements non dédiés (financements dits "general purpose") : « les services de financements dédiés et non dédiés »
- Les investissements de type equity : « les investissements »
- La gestion d'actifs active et passive : « la gestion d'actifs »
- Les assurances de biens : « les assurances »

Le secteur des infrastructures de transport s'entend, pour les besoins de la présente politique, aux activités et entreprises intervenant dans la construction, l'extension, l'exploitation, l'acquisition et / ou la détention d'infrastructures de transport aérien, maritime et terrestre.

Dans le cadre de cette politique, les infrastructures de transport concernées se caractérisent par leur emprise foncière sur les territoires et renvoient précisément aux aéroports, ports, infrastructures fluviales, gares ferroviaires, lignes de chemin de fer, infrastructures de transport collectifs (tramways, métro), routes, autoroutes, voies express et ouvrages d'art routiers (ponts, tunnels...).

« L'exploitation » des infrastructures est, ici, entendue comme les opérations de gestion, d'entretien et de maintenance de l'infrastructure elle-même et n'inclue pas les activités commerciales et les services rendus possibles par les installations. A titre d'illustration, pour un aéroport, l'exploitation inclura la gestion des flux d'aéronefs (hors contrôle de la navigation) et des flux de passagers et de marchandises sur et dans l'aéroport, mais pas le transport de passagers et de marchandises par avion qui est du ressort des compagnies aériennes. La même distinction s'applique dans le domaine ferroviaire où le gestionnaire de l'infrastructure (voies ferrées et gares) doit être distingué des opérateurs qui commercialisent l'offre de transport et font circuler les trains.

Les interventions du Groupe en lien avec les services de transport sont couvertes par des politiques sectorielles RSE dédiées (transport aérien, maritime, automobile...). Par ailleurs, les activités liées aux infrastructures de transport dédiées au charbon thermique sont couvertes par la politique sectorielle RSE Groupe « Charbon thermique ».

La présente politique sera révisée périodiquement.

2. Enjeux et objectifs de la politique

Les infrastructures de transport permettent l'accueil et le traitement des véhicules¹ ainsi que des passagers et du fret qu'ils transportent. Elles constituent des ensembles nécessaires à la viabilité et la vitalité des secteurs des transports aérien, maritime et terrestre. Elles peuvent jouer un rôle majeur dans le désenclavement, la croissance du commerce et l'essor économique de certains territoires.

¹ Véhicules de transport aérien, maritime, fluvial ou terrestre

Les activités de construction, d'extension et d'exploitation de ces infrastructures doivent tenir compte de considérations environnementales et sociales. Elles peuvent être source d'impacts négatifs en termes de biodiversité (fragmentation des écosystèmes, pollution de l'eau et de l'air), de droits humains (déplacements physiques et économiques de populations, traitement de la main d'œuvre employée et autres). Elles sont également souvent à l'origine de nuisances, notamment sonores.

Cette Politique vient en complément des politiques en lien aux transports des Etats et des politiques d'investissement des clients du Groupe, et ne prétend pas les supplanter. Elle vise à préciser les critères RSE² du Groupe dans le secteur des infrastructures de transport et entend préciser les conditions d'intervention du Groupe en fonction des enjeux sociétaux identifiés. Elle s'ajoute aux Principes Equateur dans leur champ d'application.

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 :

- 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) ;
- Convention de Ramsar : la Convention sur les zones humides (Ramsar, Iran, 1971) ;
- Classement de l'UNESCO sur les sites inscrits au patrimoine mondial de l'Humanité: Organisation des Nations Unies pour l'Education, la Science et la Culture.

4. Critères d'exclusion

Le Groupe exclut le soutien aux activités 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 qui correspond aux critères de désignation de l'Alliance for Zero Extinction (AZE).

Par ailleurs, s'agissant des activités de financement dédié, le Groupe exclut également les services envisagés lorsqu'un risque substantiel de non-conformité a été identifié, et qu'il n'a pas reçu, selon lui, de réponse satisfaisante concernant :

- 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'IFC, notamment en termes de SGES³, de protection des droits fondamentaux des travailleurs, de déplacements de population, de plans de fermeture et de réhabilitation, 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, le consentement des peuples autochtones affectés⁴ ;
- La consultation entre Etats dans le cas d'impacts transfrontaliers majeurs.

5. Financements dédiés

a. Critères d'analyse pris en compte

Le Groupe analysera chaque transaction liée à la construction, à l'extension, à l'exploitation, à l'acquisition ou à la détention d'une infrastructure de transport selon les critères suivants :

² Responsabilité Sociétale de l'Entreprise

³ Système de Gestion Environnemental et Social

⁴ Tel que défini par la Norme de performance 7 de l'IFC relative aux Peuples autochtones

Capacité et engagement du projet ou du client à dialoguer avec les parties prenantes et à gérer les risques environnementaux et sociaux :

- Sécurité des ouvrages (études géologiques, risque sismique, qualité des matériaux, expérience du constructeur) ;
- Qualité de l'évaluation des impacts environnementaux et sociaux ;
- Qualité des plans de gestion de ces différents impacts ;
- Qualité des plans de gestion des accidents ;
- Consultation des populations affectées et, le cas échéant, consentement des peuples autochtones ;
- Etablissement d'un mécanisme de gestion des griefs au niveau du projet ;
- Consultations entre Etats dans le cas d'impacts transfrontaliers.

Engagement environnemental :

- Impacts potentiels sur la biodiversité (et notamment la fragmentation des écosystèmes et l'accès accru aux milieux naturels) ;
- Emissions de polluants et notamment de gaz à effet de serre ;
- Gestion de la ressource en eau ;
- Erosion des sols ;
- Nuisances sonores ;
- Nuisances visuelles, impacts sur les paysages.

Engagement social et en termes de droits humains :

- Droit du travail et conditions de travail, et notamment respect des conventions fondamentales de l'OIT⁵ ;
- Qualité de la prise en charge de l'afflux de travailleurs migrants ;
- Santé et sécurité des communautés ;
- Impact sur les communautés locales (déplacement physique ou économique de population) ;
- Droits des peuples autochtones sur les terres traditionnelles ;
- Incidence sur le patrimoine culturel.

Concernant les interventions portant sur des infrastructures existantes, les différents critères d'analyse ci-dessus seront revus *a posteriori* (impacts observés sur les écosystèmes, gestion des éventuels déplacements de population, sécurité de l'ouvrage, etc.), ce qui permettra de donner une opinion globalement positive ou négative sur le projet quant à son impact environnemental et social.

b. Mise en œuvre

Lorsque la transaction est directement liée à la construction, l'extension, l'exploitation, l'acquisition et / ou la détention d'une infrastructure de transport, le projet sera étudié selon l'ensemble des critères d'analyse indiqués et le Groupe 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, le Groupe ne participera pas à la transaction considérée. Toute éventuelle exception devra être gérée en accord avec la partie 7 ci-après.

Le suivi du respect des plans de gestion des impacts environnementaux et sociaux sera assuré en concertation avec les spécialistes du développement durable du Groupe depuis le début de la transaction et pendant toute la durée du financement dans le cadre de la revue annuelle des transactions.

Dans le cas des interventions en conseil, le Groupe tendra à promouvoir les principes inclus dans la présente Politique. Le Groupe n'acceptera pas une mission de conseil s'il a connaissance de l'existence avérée et définitive d'un critère d'exclusion. S'il apparaît au cours de l'exécution de la mission que le projet est en contradiction avec les principes de la présente Politique, le Groupe ne participera pas aux financements qui seraient envisagés.

⁵ Les conventions fondamentales de l'OIT en matière de droits humains concernent l'élimination du travail forcé ou obligatoire (C-29 et C-105), l'abolition du travail des enfants (C-138 et C-182), l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession (C-100 et C-111) et la liberté d'association et de négociation collective (C-87 et C-98).

6. Autres modes d'intervention

Le présent paragraphe s'applique aux financements non dédiés, aux investissements, à la gestion d'actifs et aux assurances réalisés au bénéfice de clients significativement actifs dans l'exploitation commerciale d'infrastructures de transport.

Le Groupe attend de ses clients qu'ils développent de bonnes pratiques et un comportement de nature à limiter leurs impacts environnementaux et sociaux conformément aux parties 4 et 5 de la Politique.

S'agissant des activités de financements non dédiés, la politique du client sera évaluée au regard des principes de la Politique du Groupe à l'occasion de la revue annuelle du dispositif. L'analyse portera également sur l'existence chez le client d'un suivi et d'une évaluation des impacts et des mesures d'atténuation ainsi que sur l'existence d'un reporting public sur ces aspects (site internet, rapport annuel⁶,...). Le Groupe ne développera pas de relation avec des entreprises dont l'activité correspond majoritairement à des critères d'exclusion.

S'agissant des investissements, de la gestion d'actifs et des assurances, les décisions tiendront compte de l'analyse générale de la performance extra-financière des entreprises ainsi que de l'existence éventuelle de critères d'exclusion.

7. Circonstances exceptionnelles

Les transactions qui présenteraient des éléments d'incertitude forte par rapport au respect de la Politique seront étudiées selon les processus décisionnaires en place.

8. Références et glossaire

Normes de Performances et Directives Environnementales, Sanitaires et Sécuritaires de l'International Finance Corporation :

https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/6a845d0c-626f-40ee-bfa8-6072f263b474/PS_French_2012_Full-Document.pdf?MOD=AJPERES&CVID=k0GOSLk

et

https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/d4260b19-30f2-466d-9c7e-86ac0ece7e89/010_General%2BGuidelines.pdf?MOD=AJPERES&CVID=jkD2Am7&ContentCache=NONE&CACHE=NONE

Zones humides d'importance internationale couvertes par la convention de Ramsar :

<https://rsis.ramsar.org/fr?language=fr>

Sites inscrits au patrimoine mondial de l'humanité selon le classement de l'UNESCO :

<http://whc.unesco.org/fr/list/>

Alliance for Zero Extinction

<https://zeroextinction.org>

⁶ Un reporting selon la norme Global Reporting Initiative (GRI) est considéré comme une bonne pratique.