

POLITIQUE SECTORIELLE RSE - SECTEUR AUTOMOBILE **MISE A JOUR NOVEMBRE 2022**

1. Champ d'application

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

Le secteur automobile recouvre pour les besoins de la Politique les constructeurs automobiles (véhicules légers et lourds) dont le chiffre d'affaires est supérieur ou égal à 100M€. ¹

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 automobile présente un certain nombre d'enjeux sur le plan environnemental et sociétal.

Le secteur est notamment responsable d'environ 15% des émissions mondiales de gaz à effet de serre² (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 ambiant³.

La croissance des émissions des véhicules légers devrait être inférieure à l'augmentation de la mobilité, si les cibles d'efficacité des carburants sont effectivement atteintes.

Le secteur peut progresser dans la décarbonation à moyen terme, avec les technologies d'hydrogène et d'électrification. 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. Même si les émissions des voitures et des bus ne sont pas complètement éliminées en 2070, l'Agence s'attend à ce que de nombreuses régions du monde incluant l'Union Européenne, les Etats Unis, la Chine et le Japon arrêtent la vente de véhicules thermiques conventionnels aux cours des années 2040.

Le secteur automobile est également confronté à des problématiques de santé et de sécurité tout au long de la chaîne de valeur, et plus particulièrement dans les pays à faible environnement réglementaire.

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) ;
- La *United-States Environmental Protection Agency* (EPA) et La *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) (notamment les standards issus de la *Corporate Average Fuel Economy* (CAFE) relatives aux émissions atmosphériques des véhicules vendus sur le marché américain) ;

¹ Le seuil retenu est celui du « 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 pour toute évaluation portant sur la période de reporting commençant après le 31 décembre 2013.

² Source : *World Resources Institute*.

³ Les moteurs diesel sont notamment responsables pour près de 50% des émissions de dioxyde d'azote dans les pays développés, ce qui provoque d'importantes maladies respiratoires.

- 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) ;
- la liste des sites du patrimoine mondial tenue par l'UNESCO (Organisation des Nations Unies pour l'Education la Science et la Culture).

4. Critères d'analyse pris en compte

La Banque considère les enjeux environnementaux et sociétaux suivants comme pertinents concernant le secteur automobile.

- 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 Social ⁴ (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 Politique⁵ 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 CERES, 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.

Le cadre réglementaire dans lequel le client évolue devrait conduire au respect des principes de la Politique pour les activités localisées dans des pays OCDE à Hauts Revenus. Cependant, 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 liés au développement, à la construction ou à l'extension d'installations industrielles (notamment des usines de montage automobile) si elle a connaissance d'une des caractéristiques suivantes :

⁴ 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»

- 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 :

- 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'IFC⁶, 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 constructeur automobile :

- 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.

⁶ La conformité à ces Normes et Directives est présumée dans les pays OCDE à Hauts Revenus à l'exception du Standard de Performance 7 sur les populations autochtones

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 5 et 6 :

http://europa.eu/legislation_summaries/environment/air_pollution/l28186_en.htm

United-States Environmental Protection Agency (EPA) Automotive Sector Regulatory Information et Corporate Average Fuel Regulation (CAFE):

<https://www.epa.gov/regulatory-information-sector/automotive-sectors-naics-336-4231-8111>

<https://www.nhtsa.gov/laws-regulations/corporate-average-fuel-economy>

National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA):

<http://www.nhtsa.gov/>

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-](https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/topics_ext_content/ifc_external_corporate_site/sustainability-at-ifc/policies-standards/performance-standards)

[ifc/policies-standards/performance-standards](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/>