



## Politique sectorielle RSE Transports routiers Groupe CAPFM

### **Préambule**

Le Groupe Crédit Agricole est engagé en faveur de la protection du climat et de l'environnement ainsi que du développement social.

En 2021, le Groupe Crédit Agricole a publié son Projet Sociétal<sup>1</sup>, incluant une stratégie climat visant un alignement de ses activités sur les objectifs de l'Accord de Paris<sup>2</sup>.

L'un des axes de cette stratégie climat est d'accélérer la décarbonation de la mobilité.

A ce titre, l'électrification du parc automobile est un des leviers d'action majeur. En effet, cette activité de financement de la mobilité représente plus de 40% des activités du groupe Crédit Agricole Personal Finance & Mobility (ci-après CAPFM).

Le Groupe CAPFM s'engage à accompagner les entreprises, clients du groupe vers une démarche plus respectueuse de l'environnement en encourageant l'adoption de pratiques durables et responsables vis-à-vis de la société et de la planète.

Le Groupe Crédit Agricole a développé des politiques<sup>3</sup> pour différents secteurs ayant des impacts négatifs importants sur l'environnement et la société.

Ces politiques explicitent les critères environnementaux et sociétaux que le Groupe entend respecter dans la conduite de ses activités. Elles n'ont pas vocation à décliner, pour les différents secteurs, la mise en œuvre des engagements pris par le Groupe en matière de climat, biodiversité et autre, cette déclinaison faisant l'objet de pilotages dédiés.

Consacrée au secteur des transports routiers<sup>4</sup>, la présente politique (ci-après la « Politique ») établit les principes généraux applicables aux activités de crédit (financement de stock de véhicules) et de location (flottes de véhicules en leasing) du groupe CAPFM.

Cette politique est la déclinaison de la politique du secteur des transports routiers du Crédit Agricole SA (ci-après « le Groupe »). Elle respecte les enjeux et objectifs de la politique du Groupe ainsi que son périmètre et sa date d'entrée en vigueur.

<sup>1</sup> <https://www.credit-agricole.com/notre-groupe/le-projet-societal-du-groupe-credit-agricole>

<sup>2</sup> <https://unfccc.int/resource/docs/2015/cop21/fre/I09f.pdf>

<sup>3</sup> <https://www.credit-agricole.com/responsable-et-engage/notre-strategie-rse-etre-acteur-d-une-societe-durable/nos-politiques-sectorielles>

<sup>4</sup> Tel que défini au point 3.2 de la présente Politique

## **1. Objectifs de la Politique**

Face à l'impératif de décarbonation de l'économie, le secteur des transports routiers<sup>5</sup> présente un certain nombre d'**enjeux sur le plan environnemental et social** (santé & sécurité) tout au long de sa chaîne de valeur, et plus particulièrement dans les pays à faible environnement réglementaire. La présente politique vise à expliquer les principaux enjeux environnementaux et sociaux ; elle précise le champ d'application et les modalités d'application.

## **2. Enjeux du secteur**

### ***Environnement***

➤ En 2023, le secteur des transports routiers représente près de **11%<sup>6</sup> des émissions mondiales de gaz à effet de serre** (majoritairement sous la forme de CO2), contre 16% pour le secteur des transports dans son entièreté<sup>7</sup>, et 8.5% venant des véhicules légers<sup>8</sup>, en particulier à cause de ses émissions indirectes (scope 3) liées à l'usage des véhicules (près de 85% des émissions). **En France**, le secteur des transports représente 33% des émissions domestiques dont **94 % sont portées par le transport routier** (où les émissions des voitures particulières représentent plus du double de celles des poids lourds)<sup>9</sup>. Ce secteur contribue aussi 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)<sup>10</sup>. Enfin, les coûts de santé liés à la pollution atmosphérique causée par le transport routier sont estimés à 73 milliards d'euro par an en moyenne dans l'Union européenne<sup>11</sup>.

Pour décarboner le secteur et améliorer la qualité de l'air, le véhicule électrique constitue un levier essentiel. Il permet en effet de réduire significativement les émissions de GES et de particules fines. Il contribue également à réduire la pollution sonore des zones urbaines et améliore ainsi les conditions de vie en milieu urbain. D'après le scenario Net Zero de l'Agence Internationale de l'Energie (AIE), **2/3 des ventes de véhicules légers neufs devront être des véhicules électriques d'ici 2030 et 95% d'ici 2035<sup>12</sup>**. 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 2023<sup>13</sup>.

---

<sup>5</sup> Tel que défini au point 3.2 de la présente Politique

<sup>6</sup> [Global GHG emissions shares by subsector 2023 | Statista](#)

<sup>7</sup> [Transportation emissions worldwide - statistics & facts | Statista](#)

<sup>8</sup> [Transport CO2 emissions shares by type | Statista](#)

<sup>9</sup> 69 Mt CO2eq vs 31 Mt CO2eq. Projet de [3<sup>e</sup> Stratégie Nationale Bas Carbone](#), Novembre 2024

<sup>10</sup> <https://www.eea.europa.eu/fr/highlights/les-niveaux-de-pollution-atmospherique>

<sup>11</sup> [Étude de la European Public Health Alliance](#), 2018

<sup>12</sup> [Outlook for electric mobility – Global EV Outlook 2024 – Analysis - IEA](#)

<sup>13</sup> [Executive summary – Global EV Outlook 2024 – Analysis - IEA](#)

Toutefois, si l'électrification des véhicules est nécessaire et doit être accélérée, cela n'est pas suffisant<sup>14</sup>. Selon l'ADEME en France (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie), pour que le bilan carbone des véhicules électriques reste satisfaisant sur l'ensemble du cycle de vie, il faut en effet opter pour un modèle de véhicule le plus petit et léger possible, adapté aux usages du quotidien<sup>15</sup>.

De son côté, l'Union Européenne a adopté l'arrêt de la vente de véhicules thermiques conventionnels neufs sur son marché dès 2035. Elle promeut également les solutions de mobilité propre dans les appels d'offre publics en fixant des objectifs nationaux pour les marchés publics (cf. point 4 infra). Enfin, la stratégie européenne de réindustrialisation verte (« *net zero industry act* » NZIA)<sup>16</sup> 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.

➤ **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 biens<sup>17</sup>. 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<sup>18</sup>.

D'après l'AIE, les voitures électriques comptent plus de 200 kg de minéraux en moyenne, soit six fois plus qu'une voiture thermique<sup>19</sup>. Un SUV électrique consomme 3 fois plus de cuivre et d'aluminium, et 5 fois plus de lithium, de nickel, de cobalt, de manganèse et de graphite qu'une citadine électrique<sup>20</sup>. 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 électriques et de leur batterie, 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 dotée<sup>21</sup> 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.

---

<sup>14</sup> Emissions et pollutions liées à la fabrication de la batterie et à la production d'énergie pour alimenter le véhicule. Se pose plus largement la question de l'évolution des besoins de mobilité et donc des modes de transport.

<sup>15</sup> [AVIS de l'ADEME : Voitures électriques et bornes de recharges - La librairie ADEME](#)

<sup>16</sup> [Règlement NZIA du 13 juin 2024](#)

<sup>17</sup> Fondation Ellen MacArthur, 2023

<sup>18</sup> [Rapport](#) d'Amnesty International, 2016

<sup>19</sup> [IEA, 5 mai 2021](#)

<sup>20</sup> [Rapport WWF-EY-IMT-IDDR, 2023](#)

<sup>21</sup> [Règlement européen](#) 2023/1542 relatif aux batteries et aux déchets de batteries

### ***Transition juste :***

La décarbonation du parc de véhicules ne pourra se faire massivement et équitablement qu'en permettant au plus grand nombre l'accès à des véhicules électriques, notamment au travers de :

- 1) La mise sur le marché de véhicules neufs abordables<sup>22</sup> Si les constructeurs prévoient de ne plus lancer de véhicules thermiques dans l'UE<sup>23</sup>, à terme, l'offre de véhicules électriques abordables est insuffisante pour le moment.
- 2) Le développement du marché secondaire : les entreprises, par le choix des véhicules qui constituent leurs flottes, peuvent jouer un rôle important à cet égard. Plus il y a de véhicules de société électriques (ou à faibles émissions), plus il y en aura sur le marché secondaire, sachant que les flottes sont en moyenne renouvelées au bout de 5 ans<sup>24</sup>.
- 3) Le déploiement d'infrastructures de recharge adapté aux usages des territoires<sup>25</sup> par les acteurs publics et privés, sujet hors champs de cette Politique.
- 4) L'accès au financement de ces véhicules notamment grâce à des offres adaptées aux clients modestes et à des subventions publiques à l'achat. Ceci est du ressort des politiques tarifaires et commerciales des établissements de crédit, et des pouvoirs publics au travers d'incitations publiques. Ce sujet est hors champ de cette Politique.

### ***Social***

- Les transports et plus particulièrement le secteur automobile portent un sujet **d'inclusion**. En effet, l'absence de solutions de mobilité (par exemple l'autopartage) ou l'isolement ont pour conséquence la réduction à l'accès aux besoins nécessaires pour vivre dans la dignité : accès et/ou temps d'accès aux soins primaires, à l'approvisionnement alimentaire, à l'enseignement, au travail ...
- **Risques liés aux conditions de travail** : santé et sécurité, temps et conditions de travail, salaires, égalité des genres au travail, accès aux opportunités d'évolution ;
- Programmes de **formation continue** (notamment transformation des métiers et des compétences des salariés pour accompagner les changements d'usage et l'évolution vers une mobilité bas carbone) ;
- **Risques de travail illégal, de travail forcé et de travail des enfants** ;
- **Risques liés à l'absence d'un mécanisme d'alerte et de recueil des signalements** relatifs à l'existence ou à la réalisation des risques d'impact négatif sur l'environnement ou les personnes liés aux activités de l'entreprise.

---

<sup>22</sup> Une [étude](#) de la Commission européenne de 2023 montre que le prix médian que les consommateurs sont prêts à payer pour un véhicule électrique neuf est de 20 000 euros (p.15)

<sup>23</sup> Suite au [Règlement européen](#) 2023/851 sur les émissions de CO2

<sup>24</sup> Baromètre des flottes et de la mobilité en FR et UE, 2024, Arval, p. 19

<sup>25</sup> L'accès aux bornes de recharge est l'un des principaux freins déclaré au passage des flottes de véhicules de société au 100% électrique, d'après le Baromètre Arval précité

### **3. Champ d'application de la Politique**

#### **3.1. Périmètre des activités**

Les activités de financement du groupe CAPFM sont les activités de crédit (financement de stock de véhicules) et de location (flottes de véhicules en leasing).

#### **3.2. Périmètre du secteur**

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

- les véhicules légers
- les véhicules lourds
- les véhicules de loisirs (campings cars, caravanes)
- les bus
- les deux roues

Cette politique vise à accompagner les acteurs du secteur suivants dans la réalisation des objectifs environnementaux et sociaux précédemment cités :

- Les distributeurs automobiles : concessionnaires indépendants et concessionnaires filiales de constructeurs (succursales)
- Les entreprises ou organisations dont le métier n'est pas l'automobile disposant d'une flotte de véhicules
- Les entreprises de location de véhicules
- Les opérateurs de services de transport

### **4. Cadre de référence**

Les activités de financement définis précédemment seront analysées en tenant compte des enjeux environnementaux et sociaux identifiés préalablement et tels qu'ils résultent des règlementations.

### **5. Application de la Politique**

Les entreprises ou projets concernés par cette Politique seront évalués sur base **de critères d'analyse et d'exclusion**. Ces critères sont précisés dans les GPS (Global Procedure Standard) 413 (Corporate Credit policy) et 414 (Corporate underwriting) du groupe CA Personal Finance & Mobility.

Les clients seront sensibilisés aux enjeux de la présente Politique et interrogés sur leur propre politique. La direction Crédit Groupe de CAPFM assurera un suivi des critères d'examen dans le temps.

Les transactions qui présenteraient des éléments d'**incertitude forte** par rapport au respect de la Politique seront gérées dans le cadre de la comitologie en place au sein de l'entité et du Groupe.

Au niveau de l'entité du groupe CAPFM, la décision d'**entrer en relation** avec une contrepartie incluse dans le périmètre de la Politique ne sera prise **qu'après une analyse des activités de cette contrepartie au regard des enjeux la Politique**, sur la base de l'information disponible ou fournie par la contrepartie. Cette analyse devra confirmer l'adéquation des pratiques avec la Politique du Groupe (notamment GPS et Handbook).

## **6. Entrée en vigueur, communication et suivi**

La présente politique s'applique à compter de la date de sa publication. Seules les activités que le Groupe Crédit Agricole Personal Finance & Mobility aurait à mener à compter du jour de publication de la Politique sont concernées. Sont exclus les engagements et les transactions en cours.

La présente politique est publique. A ce titre, elle est publiée sur le site internet du Groupe Crédit Agricole Personal Finance & Mobility dans l'optique de transparence dans laquelle le Groupe s'inscrit dans le cadre de sa démarche RSE.

Cette politique fera l'objet d'une révision périodique et dès que le contexte ou les circonstances le nécessiteraient, en tenant compte notamment des facteurs réglementaires.

Ce document est une règle interne qui s'applique à l'ensemble des entités de Groupe Crédit Agricole Personal Finance & Mobility. Il est publié en français et en anglais, la version française faisant foi.

---