Principes d'intervention de la Banque dans le secteur aéronautique

Direction de l'Engagement Citoyen

LA BANQUE POSTALE

Table des matières

1. Cadre général 3
1.1 Objectif 3
1.2 Périmètre et champ d'application 3
1.3 Entrée en vigueur 3
2. Contexte 4
3. Engagements 5

1. - Cadre général

1.1 - Objectif

En septembre 2020, La Banque Postale a annoncé sa volonté d'être « Zéro Emission Nette » à horizon 2040[1] pour l'ensemble de ses activités bancaires. En avril 2021, elle a réaffirmé cette ambition en devenant un membre fondateur de la Net Zero Banking Alliance pilotée par l'Initiative Financière du Programme des Nations unies (UNEP FI) et en étant élue à son comité de pilotage pour représenter l'Europe.

Les présents principes d'intervention s'inscrivent dans ces objectifs. Ils visent à définir les principes applicables au niveau de la Banque pour participer et inciter à la **décarbonation du secteur aéronautique.**

1.2 - Périmètre et champ d'application

Les dispositions de ces principes d'intervention s'appliquent à tous les financements et investissements de la Banque relatifs au secteur aéronautique ; ce secteur étant ici défini comme le transport aérien (i) de passagers civils et (ii) de marchandises (fret)[2] identifiés avec les codes NACE H.51.10 (Transports aériens de passagers) et H.51.21 (Transports aériens de fret).

Le secteur aéronautique couvert par ces principes comprend :

(i) La construction d'avions,
(ii) L'acquisition et la location d'avions neufs ou d'occasion,
(iii) L'exploitation des avions par des compagnies aériennes ou par des opérateurs privés (clientèle corporate),
(iv) La construction et l'exploitation d'infrastructures aéroportuaires sont couvertes par les présents principes d'intervention (code NACE H.52.23 - Services auxiliaires des transports aériens).

Ces dispositions s'appliquent en particulier aux activités du pôle Banque de Financement et d'Investissement. Les activités des pôles de bancassurance en France et à l'international ainsi que celles du pôle banque patrimoniale et gestion d'actifs sont exclues à date.
Les éléments présentés ici viennent compléter l'ensemble des autres dispositions en vigueur.

1.3 - Entrée en vigueur

Les dispositions présentées ci-après entrent en application le 01/01/2023.

[1] Sous réserve que les Etats et les entreprises prennent les mesures nécessaires en ce sens.
[2] A noter que les financements et investissements de la Banque relatifs au secteur aéronautique militaire relèvent de la Politique Défense et non des présents principes d'intervention de la Banque dans le secteur aéronautique.

2. – Contexte

Le secteur aéronautique présente de nombreux enjeux environnementaux et sociaux.
En matière de changement climatique, le trafic aérien mondial était responsable de l'émission de 1 019[3] millions de tonnes équivalent CO_2 en 2019. A titre de comparaison, la même année, les émissions nationales de gaz à effet de serre de la France s'élevaient à 441 millions de tonnes équivalent CO_2. Le secteur prend des engagements, dont le plus notable est celui pris par l'ATAG[4] de réduire de 50 % les émissions nettes de CO_2 (flotte mondiale) en 2050 par rapport au niveau des émissions de 2005. Cet objectif a été complété en octobre 2021, par celui d'atteindre la neutralité carbone du transport aérien en 2050, afin de répondre aux ambitions de l'Accord de Paris.

Pour parvenir graduellement à la neutralité carbone en 2050, le secteur aéronautique mise sur le progrès technologique et sa capacité d'innovation. Les vecteurs à court terme en sont :

- Le renouvellement des flottes (par exemple, grâce aux avancées technologiques sur les moteurs ou l'aérodynamisme, les avions nouvelle génération actuels consomment 20 à 25 % de carburant en moins que leurs prédécesseurs)
- l'utilisation de carburants durables[5] (« sustainable aviation fuels » ou SAF)
- la gestion des opérations au sol et en vol

En 2017, l'OACI[6] a mis en place une norme CO_2 visant à s'assurer que les technologies les plus récentes en matière de réduction des émissions de CO_2 étaient prises en compte dans la conception de tous les nouveaux types d'aéronefs. Cette norme complète celles existantes en matière de bruit et qualité de l'air. Les certifications sont en cours et, d'ici janvier 2028, tous les aéronefs produits devront être conformes à cette norme CO_2. Pour l'application de cette norme, des catégories d'avions transportant des passagers ont été faites en fonction de leur MTOM[7]. Il n'y a pas de catégorisation faite pour les avions de transport de marchandises.

La Banque Postale a choisi d'utiliser cette catégorisation pour l'application de ses principes d'intervention dans le secteur aéronautique.
En conséquence, celle-ci s'applique aux :

- **Avions de transport régional** (autonomie < 1000 km, 20-100 sièges, MTOM< 65 tonnes)
- **Avions monocouloir** (autonomie 1 000 - 7 000 km, 101 – 220 sièges, MTOM 65 à 150 tonnes)
- **Avions bi-couloirs** (autonomie > 7 000 km, > 200 sièges, MTOM > 150 tonnes)
- **Avions de transport de marchandises**

---

[3] Source : Publication « Net Zero by 2050 » de l'International Energy Agency (IEA)
[4] ATAG : Air Transport Action Group – Réunit les acteurs privés du secteur aéronautique (compagnies aériennes, avionneurs, motoristes et équipementiers, aéroports, ...) et représente la filière au niveau mondial. Il regroupe plus de 40 membres au niveau mondial dont « Airports Council International » (ACI), Airbus, ATR, Boeing, « Civil Air Navigation Services Organisation » (CANSO), CFM International, GE, IATA, Pratt & Whitney, Rolls-Royce and Safran.
[5] Carburants élaborés à partir de biomasse, d'huiles usagées et même, à l'avenir, de capture de CO_2. Peuvent être utilisés directement dans les avions actuels, certifiés pour accepter des mélanges à 50% dans le kérosène fossile. Selon l'IATA, ils peuvent réduire les émissions de CO_2 de 80% par rapport au kérosène sur l'ensemble de leur cycle d'utilisation.
[6] OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale – Organisation dépendante de l'ONU.
[7] MTOM : Masse maximale au décollage (Maximum Take-Off Mass)

3 - Engagements

La Banque Postale s'engage à soutenir et à encourager la décarbonation du secteur aéronautique.
Elle aligne sa politique de financement et d'investissement dans ce secteur sur les dernières recommandations des parties prenantes.

1/ La Banque Postale s'engage à financer uniquement :

- Les **avions neufs** en exploitation depuis **moins d'un an**,
- Ou les avions de **moins de 5 ans** disposant des technologies de motorisations les plus performantes.
- Les projets concernant des infrastructures déjà existantes dès lors qu'ils sont en lien avec la transition énergétique et écologique des plateformes aéroportuaires (ex. alimentation électrique au sol, motorisation bas carbone des navettes passagers, …) ou avec la préservation de la biodiversité sur ces sites.
- **Les entreprises du secteur (compagnies aériennes et compagnies de leasing) qui s'engagent à compter de 2025 à définir puis publier une stratégie d'alignement 1,5 °C et des cibles fondées sur une méthodologie reconnue.** La Banque Postale s'appuiera sur la liste des entreprises engagées ou ayant des trajectoires de décarbonation alignées sur l'Accord de Paris disponible sur le site internet de la Science Based Targets initiative. La Banque Postale pourra également analyser les trajectoires des entreprises et s'assurer de leur compatibilité avec le scenario Net Zero de l'AIE. Toutefois, soucieuse d'accompagner les entreprises dans la transformation du secteur aéronautique, La Banque Postale pourra participer au financement des compagnies aériennes non encore engagées dès lors que l'objet du financement favorisera le développement et l'usage des carburants durables (« sustainable aviation fuels » ou SAF) ou de motorisation électrique.

2/ La Banque Postale ne financera pas :

- **Les avions ayant une MTOM<60 tonnes et une capacité de transport inférieure à 20 passagers (jets privés, avions d'affaires…)** ; les émissions de CO_2 par passager par km parcouru générées par ces avions étant significativement plus élevées que celles générées par les avions de ligne[8].
  La Banque Postale pourra toutefois financer ces avions s'ils sont dotés de moteurs électriques.
- **Les nouveaux aéroports** à l'exception, en France, de ceux explicitement prévus par la loi Climat et Résilience. Ces exceptions sont les projets de travaux et d'ouvrages relatifs à l'aérodrome de Nantes-Atlantique jusqu'au 31 décembre 2036, à l'aérodrome de Bâle-Mulhouse, aux aérodromes situés outre-mer (continuité territoriale) et aux hélistations. Ces exceptions incluent également les projets rendus nécessaires pour des raisons sanitaires, de sécurité, de défense nationale ou de mise aux normes réglementaires.
- **Les projets entrainant une augmentation des émissions de CO_2 (scopes 1, 2 et 3) et ceux contribuant à une augmentation du trafic aérien**, tels que par exemple la construction de nouvelles pistes ou de nouveaux terminaux dans les aéroports existants.
- **Les compagnies aériennes figurant sur la liste noire de l'Union Européenne[9].**

[8] Dans un rapport publié le 27 mai 2021, l'ONG T&E indique que les avions d'affaires émettent 4 à 14 fois plus de CO_2 par passager par km que les avions de ligne classiques.
[9] Lien pour accéder à cette liste : Voyages en avion -La liste noire des compagnies aériennes interdites en Europe | service-public.fr