



11/04/2022

Politique Climat du Groupe Caisse des Dépôts Lignes sectorielles pour les transports

Le Groupe Caisse des Dépôts s'engage pour une transition écologique et énergétique (TEE) juste et résiliente vers une économie neutre pour le climat et la biodiversité. Il vise la mise en œuvre des objectifs de l'Accord de Paris, et, en France, de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), par un alignement de l'ensemble de ses activités sur un scénario de limitation à 1,5 °C du réchauffement climatique.

Le secteur des transports représente près du tiers des émissions de gaz à effet de serre (GES) de la France, et sa part dans les investissements requis pour la transition écologique est substantielle. D'autre part le secteur représente plus de la moitié de l'empreinte carbone opérationnelle du Groupe, qui inclut des entités dont l'activité est en tout ou partie structurée autour des transports : La Poste, Transdev et Egis.

Le secteur est donc matériel pour l'objectif de neutralité carbone à 2050 du Groupe et pour son alignement sur un scénario 1,5°C. Le présent document présente la déclinaison de cette ambition pour le secteur.

I. Engagements climat du Groupe Caisse des Dépôts dans les transports :

- i. Investir massivement dans la mobilité et les transports durables entre 2020 et 2024 :**
 - a. 3,5 milliards d'€ seront dédiés à la mobilité durable au titre de la TEE par Bpifrance et la BDT.
 - b. 50 000 bornes de recharges, 11 000 véhicules propres, ainsi que des stations d'avitaillement en hydrogène et en gaz naturel pour véhicules (GNV et bioGNV) seront financés.
 - c. 138 000 nouvelles places dans des véhicules propres seront financées et mise à disposition.
- ii. Accompagner la décarbonation des portefeuilles de transports :**
 - a. Faire un usage accru de trajectoires de décarbonation des transports pour éclairer la gestion des portefeuilles et définir des objectifs d'alignement des entreprises et des projets.
 - b. Promouvoir auprès des contreparties les solutions de transports bas carbone, les modes actifs, la motorisation électrique ou bas carbone, les transports collectifs du quotidien ou ferroviaires.
- iii. Renforcer l'engagement actionnarial sur le climat**
 - a. Demander l'alignement des entreprises du secteur avec un scénario 1,5°C, et des cibles à moyen terme compatibles avec les trajectoires sectorielles correspondantes.
 - b. Pour la construction automobile, demander un plan de transition prévoyant la fin des motorisations thermiques classiques, et incluant les impératifs d'une transition juste.
 - c. Pour les compagnies aériennes, conditionner toute nouvelle prise de participation à l'existence d'une stratégie d'alignement 1,5°C et de cibles fondées sur une méthodologie reconnue.
- iv. Evaluer et gérer les risques climatiques**
 - a. Prendre en compte l'évolution nécessaire des parts modales des différents modes de transport pour éviter les actifs échoués ou le verrouillage des émissions.
 - b. Etudier, pour toute décision de financement ou d'investissement aéroportuaire ou autoroutier :
 - i. La cohérence des projections de trafic avec les scénarios disponibles type SNBC ou AIE.
 - ii. La cohérence du bilan carbone avec la trajectoire de décarbonation correspondante.
 - c. En France, cesser les financements et investissements incompatibles avec la SNBC comme les nouvelles infrastructures aériennes, conformément à la loi Climat et Résilience.
- v. Encadrer les investissements et financements dans les secteurs exposés aux fossiles**
 - a. Exclure les infrastructures et services de transport dédiés, majoritairement, à l'exploitation du charbon thermique, des hydrocarbures non conventionnels, et aux nouveaux projets pétroliers.
- vi. Déployer une action cohérente via les entités non financières du Groupe :**
 - a. Être plus performant sur chaque mode, en particulier la motorisation bas carbone.
 - b. Travailler sur la répartition modale, en développant les modes moins émissifs.
 - c. Explorer de nouveaux modèles d'affaires avec les contreparties et créer de nouveaux services.
 - d. Décliner des cibles de décarbonation à moyen terme alignées progressivement à 1,5°C.

Alignement avec un scénario 1,5°C

Ces lignes sectorielles ont pour vocation de guider les stratégies d'alignement des entités du Groupe dans les transports et leur contribution à une neutralité carbone d'ici 2050. Sont inclus dans leur périmètre (i) le financement et l'investissement dans les entreprises de construction de véhicules routiers, ferroviaires, navals et aériens, les entreprises d'exploitation de services et d'infrastructures de transport de tous modes, et (ii) le financement de l'acquisition de ces véhicules, de la construction ou de l'exploitation de ces infrastructures. Elles seront adaptées au contexte de chaque activité opérationnelle.

Lorsque ces activités ont lieu en France, on recherchera un alignement avec le scénario de la SNBC pour le secteur. Sinon, on se référera par défaut aux scénarios régionaux ETP B2DS de l'AIE.

Ces scénarios permettent de disposer le cas échéant (voir en annexe) :

- de trajectoires d'évolution du secteur - technologiques, de la demande, des parts modales - avec lesquelles l'action du Groupe doit rester cohérente, et qu'elle doit faciliter et accompagner.
- d'objectifs chiffrés d'émissions de GES en France et dans le monde, pour chaque mode de transport (exprimés en grammes de CO₂ par passager.km, tonne.km, ou véhicule.km), sur lesquels s'appuyer pour bâtir des objectifs adaptés aux différents métiers et orienter la sélection des projets.

Illustration en France : que dit la SNBC ? quels investissements sont nécessaires ?

La SNBC définit une trajectoire de réduction des émissions jusqu'à 2050 et fixe des objectifs à moyen terme : par exemple une réduction de 28 % pour les transports en 2030 par rapport à 2015.

En France, la neutralité carbone implique une décarbonation complète des transports terrestres, maritimes et fluviaux, par des motorisations électriques, ou des carburants fortement décarbonés. La transformation complète du parc de véhicules est nécessaire, ainsi que le développement d'infrastructures de recharge et de distribution de gaz renouvelables (bioGNV et hydrogène bas carbone). Des progrès substantiels d'efficacité et de sobriété énergétique sont nécessaires pour contenir la demande en énergie.

Elle implique aussi une transformation profonde de la demande vers (i) les modes « doux » ou « actifs », et la construction d'infrastructures pour piétons et vélos dont la part dans les déplacements courte distance passera de 3% à 12% dès 2030 et à 15 % en 2050¹, (ii) les transports collectifs du quotidien, urbains, interurbains et les réseaux ferroviaires dont la part progresse de 7 points entre 2015 et 2050, (iii) le transport ferroviaire et fluvial de marchandises avec une optimisation des flux et de la logistique urbaine.

I4CE évalue à 15,7 milliards d'euros (Mds€) en 2019 les investissements pour la mobilité durable, soit près du tiers des investissements réalisés cette année pour le climat : 3,3 Mds pour l'efficacité énergétique et 12,4 Mds dans les infrastructures. 10 Mds€ ont été investis par les gestionnaires d'infrastructure, et environ 2,5 Mds par les collectivités locales. Ces montants, historiquement hauts, sont jugés proches des besoins pour les infrastructures de transport, mais insuffisants concernant l'efficacité énergétique des véhicules.

En regard, I4CE estime que les investissements défavorables au climat dans les transports ont atteint près de 70 Mds€ en 2019, en majorité pour l'achat de véhicules et les infrastructures de transport aérien, réalisés pour moitié par les pouvoirs publics et les entreprises. Les automobiles en représentent 64%: les véhicules électriques, GNV et hybrides sont en croissance rapide mais 80% des voitures vendues restaient plus émissives que les objectifs du scénario de référence de la SNBC.

Dans le cadre du plan de relance, I4CE estime que les investissements favorables au climat doivent être accrus pour les transports, avec un rôle spécifique des banques publiques pour le financement des infrastructures de transport collectifs urbains à hauteur de 1,8 Mds€ par an sur 2020-2023, et en soutien des collectivités pour les aménagements cyclables (1,6 Mds€ par an) et les bornes de recharge (100M€ par an) et des entreprises pour les véhicules utilitaires et les poids lourds bas carbone (200M€ par an).

Illustration dans le Monde : que dit le scénario de l'AIE ?

Le scénario « Beyond Two Degrees » de l'AIE (2017) prévoit une réduction des émissions du secteur de 67,1% en 2050, par rapport à 2014. Il n'est pas aligné sur 1,5°C mais il est revu au fur et à mesure que les scénarios mondiaux seront mis à jour. Il est sous tendu par des hypothèses d'évolutions technologiques et de parts modales. Pour le transport aérien, il mise, d'ici 2060, sur un gain d'efficacité énergétique de 68% et une part de 2/3 des biocarburants. Le scénario prévoit également que le train à grande vitesse remplace progressivement l'aviation à des taux de près de 60% dans les régions densément peuplées.

¹ Les collectivités investissent environ 600 M€ par an dans les aménagements cyclables. Pour espérer atteindre une part modale de 9% en 2024 (contre 3% actuellement), ce niveau doit être augmenté, jusqu'à 1Md€ supplémentaire par an d'après les estimations d'I4CE et d'environ 1,4 Md€ de plus par an selon une étude d'Inddigo et Vertigo Lab (2020).

II. Entités et métiers financiers² : déclinaison de la politique climat du Groupe

Le Groupe souhaite refléter dans ses portefeuilles les scénarios de décarbonation des transports et ainsi accompagner les évolutions jugées nécessaires, notamment en France, par la SNBC.

Ainsi, le Groupe entend :

- (i) **Développer et donner priorité aux actifs et aux projets de transports durables :**
 - Les infrastructures dédiées aux modes « doux » ou « actifs ».
 - Les infrastructures, biens et services de transports collectifs terrestres urbains et interurbains.
 - Les infrastructures, biens et services liés au déploiement des véhicules à basses émissions (électrique, GNV et bioGNV et hydrogène bas carbone...).
- (ii) **Limiter son exposition aux actifs et aux projets de transport potentiellement incohérents avec la décarbonation souhaitée du secteur :**
 - Les investissements dans les infrastructures aéroportuaires ou autoroutières incompatibles avec les scénarios de décarbonation nationaux lorsqu'ils existent (par exemple en France, la SNBC).
 - Les investissements et financements d'entreprises dont la stratégie ne prendrait pas en compte ces perspectives d'évolution sectorielles, que ce soit en termes de motorisation ou d'usages.

Ces lignes directrices guident aussi la relation entre la Caisse des Dépôts et ses filiales non financières.

a. Financer la transition écologique et énergétique du secteur des transports

Le Groupe favorise la transition vers une économie résiliente et sobre en carbone en orientant ses investissements et financements vers des projets bas carbone, notamment au titre du financement de la transition écologique et énergétique qui se verra consacrer 60 milliards d'euros entre 2020 et 2024.

Dans le cadre du plan climat du Groupe, la Banque des Territoires (BDT) et Bpifrance vont combiner leurs efforts de financements, en crédits ou en fonds propres, pour contribuer au développement de mobilités durables et de modes alternatifs d'alimentation en énergies ou encore pour les infrastructures de transport dans les territoires : **3,5 Md€ seront investis d'ici 2024 pour développer la mobilité verte et résiliente, avec notamment le financement de 11 000 véhicules verts et 50 000 bornes de recharge, ainsi que des stations d'avitaillement hydrogène, GNV et progressivement bioGNV.**

La Banque des Territoires cible l'amélioration des mobilités du quotidien et le soutien aux nouvelles technologies de mobilité verte et résiliente : optimisation de l'intermodalité, déploiement accéléré des véhicules basses émissions, des bornes de recharge électriques et d'avitaillement en hydrogène et GNV, soutien aux écosystèmes de transport en lien avec les carburants bas carbone (les stations d'avitaillement et les flottes de véhicules), mais aussi transformation de voiries adaptées à des nouvelles mobilités (pistes cyclables, logistique urbaine durable...). A cette fin la BDT mobilise l'enveloppe de 2 Mds€ de « mobi prêts » dédiés à la mobilité du quotidien couvrant la période 2019-2022, et 900M€ en fonds propres.

Focus : Les obstacles à la réalisation des projets ne sont pas toujours d'ordre financier. La BDT contribue à l'émergence des projets de transition par un accompagnement en ingénierie innovante et durable des territoires et des acteurs industriels dans leurs démarches liées à la transition énergétique et environnementale, y compris via la SCET et/ou une contribution financière au coût total des études. Cela peut concerner les investissements des collectivités dans des véhicules verts, des infrastructures de recharge ou de production de carburants alternatifs (hydrogène ou GNV bas carbone), ou encore la conversion des usagers aux véhicules électriques : par exemple CDC Habitat ou ICADE peuvent proposer des infrastructures de recharge partagées à leurs locataires et clients.

De tels investissements concourent directement à l'émergence d'une offre de transport à faible émissions à laquelle le Groupe participe aussi directement via ses filiales opératrices comme Transdev (cf. infra). **Ainsi, via l'action de la BDT et de Transdev, le Groupe s'est fixé la cible de mettre à disposition des usagers 138 000 nouvelles places dans des véhicules propres entre 2020 et 2025.**

Bpifrance accompagne les entreprises dans le financement de leur équipement en véhicules, en s'adaptant aux métiers et aux caractéristiques des entreprises, qui incluent des PME et des ETI. BPI met progressivement en place une offre incitative pour la prise en compte de la transition écologique et énergétique (motorisation électrique ou bas carbone, écoconduite, certification environnementale etc.).

SFIL a développé en partenariat avec la Banque postale une gamme de prêts verts pour les collectivités locales, qui s'insère dans le Plan France Relance : plus de 600 millions d'euros, c'est-à-dire

² Etablissement public Caisse des Dépôts, Bpifrance, La Banque Postale, SFIL, STOA.

plus de 40% des nouveaux engagements de prêts verts ont été dédiés à la mobilité durable et aux transports propres entre juin 2019 et septembre 2021.

A l'export, Bpifrance, essentiellement en assurance-crédit export, et SFIL, en refinancement, appuient la mise en œuvre du plan climat export du Gouvernement français qui prévoit des financements accrus pour les entreprises porteuses de solutions efficaces énergétiquement, notamment via le bonus climatique. Sont particulièrement concernés les transports collectifs (métros, tramways).

Le véhicule d'investissement STOA investit également dans les transports. Doté d'un capital de 600 millions d'euros, et créé en partenariat avec l'Agence Française de Développement (AFD) pour intervenir en fonds propres dans des projets d'infrastructures, principalement en Afrique, ainsi qu'en Amérique latine et en Asie, STOA est aligné avec la stratégie « 100% accord de Paris » de l'AFD, qui lui impose de privilégier les infrastructures de transport en commun ou les modes moins émetteurs (portuaires, ferroviaires...) et de faire preuve de sélectivité sur les infrastructures routières ou aéroportuaires.

b. Décarboner les portefeuilles

Pour faciliter le suivi de la décarbonation de ses portefeuilles d'actifs, le Groupe fera un usage accru de trajectoires de décarbonation des transports pour éclairer sa gestion du portefeuille dans ce secteur et collectera dès que possible la donnée d'intensité carbone spécifique au transport, pour définir un objectif d'alignement avec la trajectoire adaptée aux activités concernées. Ces trajectoires, déclinées par mode de transport et par géographie afin de s'adapter aux différents cas, seront dérivées de scénarios reconnus (SNBC, AIE). Conformément à la méthodologie ACT, elles sont exprimées en intensité carbone (CO₂ par passager.km, tonne.km, ou véhicule.km) comme le recommande aussi la Net-Zero Asset Owner Alliance.

Métiers d'investisseur

Le métier Gestion d'actifs de l'Etablissement public, la Banque des territoires, Bpifrance, et la Banque Postale participent au financement de la transition des transports en investissant dans des entreprises du secteur engagées pour la neutralité carbone, en obligations, en fonds propres directs et indirects.

Pour les portefeuilles d'actions et d'obligations d'entreprises cotées, la Caisse des Dépôts, La Banque Postale se sont dotées de trajectoires de décarbonation de leurs investissements dans les entreprises (voir politique climatique des métiers financiers).

En complément, et en lien avec sa stratégie de dialogue actionnarial (cf. infra), le Groupe mettra en œuvre les leviers d'alignement suivants :

- **Pour le choix des nouvelles expositions**, prise en compte de la performance en intensité carbone de l'activité de transport, en lien avec la trajectoire pour cette activité, mais aussi du potentiel d'amélioration afin que la nouvelle exposition ne s'avère pas un frein à l'atteinte des objectifs de décarbonation du portefeuille. Si un objectif de réduction est défini, il doit être compatible avec la trajectoire. Sinon, un tel objectif doit être défini sous 2 ans.
- **Pour le suivi de la performance** : dans les cas où les sociétés ne mettent pas en place de stratégie crédible de réduction de leur intensité carbone en ligne avec les trajectoires retenues, ou n'atteignent pas les cibles d'alignement, le groupe pourra moduler ses expositions afin de sous-pondérer ces sociétés. Cette réallocation pourra aller, en dernier recours, jusqu'au désinvestissement total.

La démarche sera échelonnée dans le temps, notamment pour les PME-ETI qui n'auraient pas encore mis en place une stratégie climat comme illustré ci-dessous concernant les objectifs de décarbonation. Dans ce cas le Groupe recherchera un engagement de mettre en place une comptabilité carbone et de définir un objectif de réduction sous 3 ans.

	Grandes entreprises	PME-ETI
Exigences à l'investissement	Si un objectif de réduction est défini, il doit être compatible avec la trajectoire. Sinon, il doit être défini dans l'année.	Engagement de mettre en œuvre une comptabilité carbone et de définir un objectif de réduction dans les 2 ans
Exigences à 2 ans	Objectif compatible avec la trajectoire sectorielle	Disponibilité de l'intensité carbone
Exigences à 3 ans	Suivi de l'atteinte de l'objectif	Objectif compatible avec la trajectoire sectorielle
Ensuite	Suivi de l'atteinte de l'objectif	Suivi de l'atteinte de l'objectif

Elle pourra être appliquée aux investissements directs dans certaines entreprises non cotées : le groupe Caisse des dépôts identifie les entreprises à enjeux, afin d'évaluer et suivre l'évolution de leurs impacts, sur la base d'indicateurs en relation directe avec la nature des activités exercées.

Financement des infrastructures et des biens d'équipement

En ce qui concerne les activités de financement de la Banque des Territoires, de Bpifrance, ainsi que les activités de refinancement de la SFIL, l'action d'alignement du portefeuille portera principalement sur les flux plutôt que sur les stocks de prêts :

- (i) en identifiant, lors de l'instruction, les émissions liées aux projets, et en cherchant à positionner les projets vis à vis de scénarios d'évolution sectoriels et/ou de trajectoires d'intensité carbone pertinents, lorsqu'ils existent.
- (ii) en favorisant les projets dans les modes de transport les plus sobres en carbone, en particulier en France, en recherchant une cohérence avec le scénario d'évolution sectoriel de la SNBC,
- (iii) en incitant les clients sollicitant un financement à s'engager dans la transition énergétique et par exemple à investir dans des véhicules plus efficaces ou à motorisation bas carbone.

Focus : à l'export, concernant le secteur de la construction navale, Bpifrance Assurance Export est devenu en janvier 2020 le premier assureur-crédit à ratifier les Principes de Poséidon. Cette initiative engage les signataires à mesurer et publier chaque année, selon une méthodologie commune, l'impact carbone de leur portefeuille de navires civils en comparaison avec la trajectoire de décarbonation fixée par l'Organisation Maritime Internationale. Bpifrance Assurance Export est pleinement engagé dans cette initiative et souhaite inciter les acteurs de la filière industrielle de la croisière à privilégier les technologies les plus efficaces pour les futurs navires qui seront construits en France.

c. Renforcer l'engagement actionnarial sur le climat

En tant qu'investisseur, le groupe Caisse des Dépôts systématise une politique de dialogue actionnarial volontariste afin d'atteindre ses objectifs de décarbonation de l'économie.

Au regard des enjeux de la transition énergétique des transports, le Groupe attend des sociétés cotées du secteur (i) qu'elles s'engagent publiquement à atteindre la neutralité carbone d'ici 2050, ou à aligner leurs activités sur un scénario 1,5°C, et (ii) formalisent une stratégie de transition ambitieuse pour atteindre cet objectif, soutenue par une gouvernance et des objectifs intermédiaires réalistes portant sur un périmètre significatif de leur activité en se fondant sur des méthodologies comme reconnues comme SBT ou ACT.

Aussi, le Groupe intègre progressivement les enjeux de transition juste dans son dialogue actionnarial. Par exemple les transformations de la construction automobile en lien avec les motorisations bas carbone impactent les moyens de production et les collaborateurs de toute la chaîne de valeur.

Concernant les constructeurs automobile, le Groupe demande que les plans de transition prévoient la fin des motorisations thermiques classiques d'ici 2035 dans l'UE pour les voitures, et ses conséquences en matière de transition juste. En adéquation avec le scénario NZE2050 de l'AIE, le groupe incite les entreprises à faire de même sur un périmètre monde.

Pour les compagnies aériennes, toute nouvelle prise de participation sera conditionnée à l'existence d'une stratégie d'alignement 1,5°C et de cibles fondées sur une méthodologie reconnue.

En ligne avec sa politique de vote, le Groupe examine les résolutions actionnariales en cohérence avec ce qui précède et soutient les résolutions alignées avec son appréciation de l'enjeu pour la société, incluant la réorientation nécessaire à l'atteinte des objectifs d'alignement avec la trajectoire retenue.

Parmi les critères auxquels le Groupe sera particulièrement attentif :

- Les efforts en matière de recherche et développement de motorisation bas carbone.
- La transparence en matière de politique d'influence en lien avec la transition bas carbone.
- La politique de coopération en amont (fournisseurs et sous-traitants) et en aval (consommateurs) en faveur des motorisations bas carbone.
- Le cas échéant, en cohérence avec la politique Pétrole et Gaz, les sources et modalités d'utilisation de carburant alternatifs tels que les biocarburants ou l'hydrogène.
- Les efforts de recyclage des matériaux en particulier pour la motorisation électrique.
- Le cas échéant, les efforts en matière de déforestation (par exemple pour la production de pneus).

Le Groupe encourage aussi les entreprises du secteur à contribuer à neutralité carbone mondiale via le développement des puits de carbone, et souhaite qu'elles respectent, le cas échéant, les principes préconisés par l'ADEME pour la compensation carbone, en matière de transparence (règle 1), de sélection des projets (règles 2, 3 et 4) et de communication (règle 5).

d. Evaluer et gérer les risques climatiques

Pour les transports, le risque financier climatique de transition est avant tout lié à la dépendance des activités aux énergies fossiles, mais également aux évolutions réglementaires, de la demande de transport, et/ou des comportements. La matérialisation de ce risque conduira à la création « d'émissions verrouillées » ou « d'actifs échoués », devenus non conformes à la réglementation, ou simplement non compétitifs, et donc à des pertes, d'autant plus conséquentes que le secteur des transports est très capitalistique, et que la construction d'infrastructures lourdes revêt un caractère irréversible.

Ainsi, le Groupe renforcera sa vigilance et la prise en compte de scénarios sectoriels (SNBC, AIE...) dans les projections de demande de transport qui sous-tendent les hypothèses de rentabilité économique et financière des projets et des modèles d'affaires.

Pour les grands projets d'infrastructure de transport en France, les hypothèses sous tendant la rentabilité économique et financière seront validées sur la base d'une évolution de trafic compatible avec la SNBC (illustré ci-dessous) et les exigences réglementaires qui en découlent, y compris les budgets carbone.

Une vigilance particulière sera portée au transport aérien, dans le contexte des dispositions de la loi climat et résilience qui prévoit en France la limitation des routes aériennes lorsqu'une alternative de moins de 2h30 en train existe, et l'encadrement des investissements aéroportuaires s'ils ont pour effet une augmentation nette, des émissions de GES générées. D'ores et déjà, la Banque des territoires ne finance plus de nouvelles infrastructures de transport aérien, sauf celles explicitement prévues par la loi Climat et Résilience, visant par exemple à assurer la continuité territoriale dans les Outre mers. Les investissements pour la transition énergétique des plateformes aéroportuaires pourront être toutefois financés (ex. alimentation électrique au sol, motorisation bas carbone des navettes passagers etc.).

Trafics passagers en 2015, 2030 et 2050 (en Milliards de passagers.km) et parts modales en 2015, 2030 et 2050						
	2015	2030	2050	2015	2030	2050
Véhicules particuliers	723	738	812	78,6%	73,9%	70,2%
Transports collectifs terrestres	163	204	281	17,7%	20,4%	24,3%
dont transports ferrés	105	133	188	11,4%	13,3%	16,2%
dont transports routiers	58	71	94	6,3%	7,1%	8,1%
Aérien	14	16	16	1,5%	1,6%	1,4%
Deux roues motorisés	14	14	14	1,5%	1,4%	1,2%
Vélo	5	26	34	0,6%	2,6%	3,0%
Total	920	998	1157	100%	100%	100%

Tableau : Evolutions modales prévues par la SNBC (source : www.ecologie.gouv.fr)

e. Encadrer les investissements et financements dans les secteurs exposés aux fossiles

Appliquée aux transports, la politique d'exclusion du Groupe quant au financement du charbon thermique et des hydrocarbures non conventionnels implique **l'exclusion d'ici fin 2022 des projets d'infrastructures et des services de transport dédiés à l'exploitation du charbon, ou d'hydrocarbures non conventionnels**, ou dont le chiffre d'affaires dépend à plus de 50% de ces énergies, et en l'absence d'un plan de diversification du chiffre d'affaires en dessous de ce seuil sous deux ans.

Par ailleurs, la politique du Groupe sur les nouveaux projets pétroliers implique **l'exclusion d'ici fin 2022 du financement d'infrastructures et services de transport associées aux nouveaux projets pétroliers**, comme les aéroports ou les routes pour desservir des zones où les gisements seront exploités³.

Focus : une infrastructure de transport est dite *associée à un projet* si les conditions suivantes sont remplies : (a) elle est significativement liée au projet, (b) elle est réalisée dans une temporalité liée au projet, (c) le projet n'est pas viable sans cette infrastructure et (d) elle ne serait pas réalisée sans le projet.

Au-delà, les infrastructures et services de transport dédiés, en tout ou partie, à l'exploitation d'hydrocarbures conventionnels, devront être envisagés avec vigilance au regard des risques de verrouillage des usages et des émissions, ou d'actifs échoués.

³ SFIL suit la politique de l'état à l'export, prévoyant l'exclusion des nouveaux projets pétroliers d'ici 2025.

III. Entités et métiers non-financiers : une action concrète et cohérente

La Poste, Transdev et Egis sont tous trois engagés dans un alignement avec un scénario 1,5°C. Ils orientent pleinement leurs métiers vers la transition bas carbone, et, en France, vers la SNBC, et se mobilisent pour accompagner leurs clients et contreparties dans leur propre transition.

Différents leviers d'action sont disponibles :

- Être plus performant sur chaque mode, via la mise en œuvre des différents leviers de réduction à disposition pour chaque mode opéré (efficacité énergétique et réduction de l'intensité carbone de l'énergie), et d'actions structurelles de réorganisation et d'optimisation des flux (amélioration des taux d'occupation et de remplissage ainsi que la réduction des distances parcourues...).
- Travailler sur la répartition modale : en développant en priorité les modes les moins émissifs, en substitution aux plus émissifs, ou en favorisant le report modal)
- Explorer de nouveaux modèles d'affaires : visant notamment un découplage entre résultats financiers et émissions de GES, en créant de nouveaux services, en intégrant des innovations bas-carbone dans les opérations, en incitant des clients à s'engager pour la transition.

Par ailleurs chacun décline des cibles de décarbonation à moyen terme qui lui sont propres en suivant des méthodologies reconnues. Ces cibles sont alignées sur une trajectoire de réduction compatible avec un réchauffement climatique bien en dessous de 2°C et progressivement à 1,5°C.

Le tableau ci-dessous reprend les principaux engagements de Transdev, La Poste et Egis. Ceux-ci sont mis en œuvre dans le cadre de leur propre gouvernance. Leurs investissements majeurs, qui sont aussi formellement validés en comité des engagements du Groupe, font l'objet d'une analyse ESG incluant leur conformité à la présente politique et aux engagements climat pris par ces entités.

Axe	Détail des principales cibles par entité
Investir dans la transition écologique et énergétique	La Poste <ul style="list-style-type: none"> ➤ Déploiement des véhicules électriques et bas carbone. ➤ Flotte de véhicules basses émissions ➤ Mutualiser les emports ➤ Augmenter la part de livraisons en mode doux ➤ Choix des prestataires de transport
	Egis : <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mesure et réduction de l'empreinte carbone scope 3 (émissions induites ou évitées) des projets conçus et exploités : ➤ Mise au point d'un outil de pilotage d'alignement du portefeuille de projets. ➤ Développement d'une offre de séquestration de carbone grâce à des solutions fondées sur la nature.
	Transdev : <ul style="list-style-type: none"> ➤ Augmenter de 50% la part de la flotte alternative (comprise dans notre flotte à basse émission) d'ici 2030 par rapport à 2017.
Décarboner les portefeuilles d'opérations	La Poste : <ul style="list-style-type: none"> ➤ 100% neutre carbone depuis 2019. ➤ Réduction des émissions de 30% sur le périmètre La Poste SA entre 2013 et 2025 alignée sur une trajectoire 1,5°C en scope 1 & 2 et sur 2°C en scope 3. ➤ DPDgroup/Geopost s'engage à réduire ses émissions de GES par colis de 30% d'ici 2025 par rapport à 2013. ➤ Alignement progressif des trajectoires climat scope 1-3 à +1,5°C d'ici 2030. ➤ Zéro émissions nettes dès 2030 : 100% des émissions mesurées et compensées (projets de séquestration)
	Egis : <ul style="list-style-type: none"> ➤ Réduction des émissions directes de 30% en 2030 par rapport à 2016 (en France) et 2021 (Monde), et de 80% en 2050 (Monde).
	Transdev : <ul style="list-style-type: none"> ➤ Réduction de 30% de l'intensité carbone de la flotte d'ici 2030 par rapport à 2017. (84,9 kgCO₂/100km en 2020).
Renforcer l'engagement des contreparties sur le climat	La Poste : <ul style="list-style-type: none"> ➤ Accompagnement des territoires, clients et citoyens pour un impact positif environnemental : climat, qualité de l'air, ressources, économie circulaire.
	Egis : <ul style="list-style-type: none"> ➤ Développement d'une offre bas carbone. ➤ 100% de projets éco-conçus ou éco exploités d'ici 2030 (Monde)
	Transdev : <ul style="list-style-type: none"> ➤ Offre verte incitative et adaptée aux besoins et aux objectifs des clients.

a. La Poste

La Poste est l'opérateur historique de services postaux (courrier, colis et express) et le premier opérateur de courrier européen. Avec ses filiales DPDgroup/Geopost, elle est le deuxième opérateur en chiffre d'affaires du colis-express en Europe. Les transports, c'est-à-dire la collecte, l'acheminement et la distribution du courrier et des colis, représentent environ 90% de son empreinte carbone. Le groupe La Poste s'est engagé dès 2012 pour une neutralité carbone par la neutralité de ses offres transports et est 100% neutre depuis 2019. Le groupe dispose déjà de trajectoires cohérentes avec la présente politique, basées sur les méthodologies Science-Based Targets initiative, avec une réduction des émissions de 30% sur le périmètre La Poste SA entre 2013 et 2025, alignée sur une trajectoire 1,5°C sur les scopes 1 et 2 et sur 2°C en scope 3. DPDgroup/Geopost s'engage également à réduire ses émissions de GES par colis de 30% d'ici 2025 par rapport à 2013. La Poste entend de surcroît devenir « Zéro Emission Nette » en compensant 100% de ses émissions résiduelles par des projets de séquestration d'ici 2030. Ces trajectoires pourront être affinées pour un alignement progressif sur 1,5°C, concernant spécifiquement le transport de courrier et colis à l'international, et dans le contexte de la forte croissance de l'achat en ligne.

Cette ambition et ce contexte impliquent :

- Des ruptures technologiques, avec l'identification et le déploiement des énergies alternatives aux carburants fossiles les plus pertinentes au regard des différentes activités de transport.
- Le renforcement des actions de mutualisation et d'optimisation des transports (mutualisations courrier-colis, réduction du vide dans les colis, optimisation du chargement des camions, des liaisons à faible trafic etc.).
- L'identification des opportunités de report modal (fer, fluvial, maritime), notamment à l'international.
- Le déploiement de solutions de reporting CO2 client avancées.
- Des réflexions sur la révision du modèle fondé sur la tarification au poids.

Concernant les émissions de sa flotte de véhicules pour la collecte et la distribution (premier et dernier km) la stratégie consiste à réduire les déplacements et à opérer une transition à terme de la totalité des véhicules vers l'électricité, prestataires de livraison compris. Aujourd'hui, 30% des 53 000 véhicules motorisés de la Branche Services Courrier Colis (BSCC) sont électriques. 4500 véhicules électriques supplémentaires équiperont 27 villes françaises supplémentaires à fin 2024. Sur le périmètre DPDgroup/Geopost, ce sont maintenant plus de 170 villes qui bénéficient de livraisons faibles émissions dont 51 livrées à 100% en moyen alternatifs. Au total ce sont près de 4 880 véhicules faibles émissions qui sont déployés dans le réseau français et européen de DPDgroup/Geopost. Le GNV sera une alternative pour les cas où l'électrique n'est pas adapté ou si des opportunités territoriales voient le jour.

Pour le transport routier, entièrement sous-traité, l'enjeu est d'accompagner les transporteurs dans la décarbonation. A date, déjà 7% des 350 millions de kilomètres parcourus annuellement le sont par des véhicules GNV sur le périmètre BSCC et près de 50 camions GNV sur le périmètre DPDgroup/Geopost. La Poste souhaite promouvoir cette énergie de transition en favorisant l'équipement des transporteurs et en installant des stations d'avitaillement sur ses sites, et aller progressivement vers un approvisionnement 100% bio GNV pour les liaisons utilisant cette énergie. La Poste souhaite également préparer l'arrivée des technologies électrique ou hydrogène ainsi que des biocarburants sur ce segment en menant dès maintenant des expérimentations pour comprendre le marché, et identifier les partenaires clés.

La Poste accompagne les territoires et ses clients pour avoir un impact positif sur l'environnement : climat, qualité de l'air, ressources, économie circulaire. À ce jour, La Poste a signé pas moins de 22 conventions et accords de logistique urbaine avec des métropoles. Par exemple, Véhiposte, filiale de La Poste, s'appuie sur son savoir-faire pour proposer des solutions afin de répondre aux besoins de mobilité responsable des entreprises, du secteur public et des associations, et promeut la mobilité durable des citoyens grâce au vélo électrique. La Poste se positionne aussi comme un partenaire des collectivités dans le suivi de la qualité de l'air en s'appuyant sur le réseau postal. A ce titre, DPDgroup/Geopost a déployé son programme de mesure de la qualité de l'air dans 14 grandes villes d'Europe et atteindra 20 villes au total à fin 2022 dans l'optique de créer des écosystèmes locaux vertueux pour la ville et ses habitants.

b. Transdev

Transdev, implanté dans 18 pays, est un acteur mondial de la mobilité, engagé dans l'exploitation et la maintenance de modes de déplacement adaptés et respectueux de l'environnement pour une mobilité durable et inclusive. Transdev accompagne les collectivités, dans leurs projets de développement des transports publics, en faveur de la transition écologique, de la cohésion sociale et de la redynamisation des territoires.

Transdev s'est doté d'une cible de décarbonation à l'horizon de 2030 avec la réduction de 30% de l'intensité carbone de sa flotte par rapport à 2017. Cette intensité s'établissait à 84,9 kgCO2/100km en 2020 contre

92,2 en 2017 soit une réduction de 9% à date. Cette cible se fonde aussi sur un objectif de doublement de la part des véhicules à motorisation électrique ou fonctionnant avec des biocarburants, qui s'établit aujourd'hui à 13%. Transdev affinera ses travaux de définition de sa trajectoire à 2050 en cohérence avec cette présente politique : les objectifs de Transdev à 2030 seront mis en perspective d'un scénario de décarbonation en dessous de 2°C et progressivement 1,5°C.

Transdev se positionne aussi via une « offre verte » de service public de transport durable incitative et adaptée aux objectifs ses clients, fondée en particulier sur plus de 5 années d'expérience en gestion de flotte de véhicules électriques, et qui combine à a fois l'expertise technique de Transdev (gestion de la flotte, régulation, éco conduite...) mais également le développement et l'utilisation d'outils de gestion numérique de l'offre et de la demande de transport, rendant aussi plus attractive l'expérience client et contribuant à la promotion d'une mobilité durable.

c. Egis

Egis est un acteur international de l'ingénierie de l'énergie, de la construction et des services à la mobilité. Egis crée et exploite des infrastructures – de transport en particulier – et des bâtiments en visant un aménagement du territoire plus équilibré, durable et résilient. Egis déploie ses expertises au service de la collectivité et des projets, à chaque étape de leur cycle de vie : conseil, ingénierie, exploitation. Egis s'est doté d'une cible de réduction de ses émissions directes de 30% en 2030 par rapport à 2016 (en France) et à 2021 (Monde), et de 80% en 2050 (Monde). Cette cible couvre l'ensemble de l'activité d'Egis et en particulier son activité transports. Pour compléter cette cible, Egis met en place un système de mesure et de suivi/pilotage de l'empreinte carbone en scope 3 de tous ses projets, à la fois pour son activité d'exploitation et son activité de conception.

Par ailleurs, Egis développe une offre de séquestration de carbone grâce à des solutions fondées sur la nature, qu'Egis entend mettre également en œuvre sur les emprises foncières des infrastructures exploitées, contribuant ainsi à la neutralité carbone.

Ainsi, Egis développe et renforce son positionnement d'ingénierie et d'exploitation spécialiste des solutions bas-carbone, au sein d'une offre incluant également la prise en compte des impacts du changement climatique, de la biodiversité. L'objectif est de systématiser le dialogue client sur la durabilité et la neutralité carbone, et d'accroître la sélectivité des projets afin d'aboutir à un portefeuille de 100% de projets éco-conçus ou éco-exploités par Egis d'ici 2030.

Annexe : Trajectoires modales dérivées de la SNBC - FRANCE

Trajectoires modales SNBC	2015	2019	2030	2050
Passager carbon intensity (gCO2/pkm)				
Véhicules particuliers	130,1	130,1		
Véhicules particuliers - valeurs SNBC	139,6		89,2	21,9
Deux-roues motorisées	167,0	167,0		
Deux-roues motorisées - valeurs SNBC	132,8		145,3	42,3
Transports individuels	130,6	130,6		
Transports individuels - valeurs SNBC	139,5		90,2	22,3
Transports routiers	93,9	93,9	63,9	19,3
Transports ferrés (5)	8,8	8,8		
Transports ferrés (5) - valeurs SNBC	8,8		5,7	5,5
Transports collectifs	39,2	38,6		
Transports collectifs - valeurs SNBC	39,2		26,0	10,1
Freight carbon intensity (gCO2/tkm)				
Transport ferroviaire (1)	4,3	4,3	3,8	1,1
Transport routier (hors VUL)	138,2	138,2	115,0	29,9
VUL (PTAC<=3,5t)	959,7	959,7	826,5	199,6
Transport fluvial (3)	53,3	53,3	53,3	53,3

1- Décarbonation de l'énergie consommée par les véhicules

- VP : Les ventes de véhicules électriques sont multipliées par 5 d'ici 2022. En 2030, 35 % des voitures particulières neuves sont électriques et 10 % sont hybrides rechargeables. Dès 2040, près de 100 % des véhicules neufs n'émettent pas de GES, et en 2050 ils sont électriques à 100%.
- Un mix plus équilibré (gaz renouvelable, électricité, biocarburants) est recherché pour le transport de marchandises du fait de contraintes plus importantes sur les motorisations associées :
 - PL: 25% des véhicules neufs sont GNV en 2030 et 60% en 2050, 8% sont électriques en 2030 et 30% en 2050.
 - VUL: 4% des véhicules neufs sont GNV en 2030 et 10% en 2050, 34% électriques en 2030 et 80% en 2050.

2. Performance énergétique des véhicules afin de limiter les consommations

- VP : En 2030, les voitures neuves consomment 4L/100km en conditions réelles, et 2L/100km en 2050. Les véhicules électriques neufs atteignent 12,5 kWh/100 km à l'horizon 2050 contre 17,8 kWh/100 km aujourd'hui.
- Les gains d'efficacité des véhicules routiers collectifs sont assimilés à ceux des véhicules particuliers.
- VUL : En 2030, les VUL neufs consomment 5,4L/100km en conditions réelles, et 2,7L/100km en 2050. Les véhicules électriques neufs atteignent 16,9 kWh/100 km à l'horizon 2050 contre 24 kWh/100 km aujourd'hui.
- Poids Lourds : en fonction des motorisations, des gains de consommation de 35 à 40 % sont obtenus à 2050 par rapport à aujourd'hui : les moteurs thermiques des véhicules neufs passent de 33L/100km à 24 en 2050.
- Le transport ferroviaire se décarbone comme le mix électrique français, dont l'intensité carbone baisse de 35% entre 2015 et 2030 puis de 3% jusqu'en 2050. On suppose que le fret ferroviaire est 100% électrique en 2050.

3 Maîtrise de la croissance de la demande ;

- La demande de mobilité se découple progressivement de la croissance économique. La hausse du trafic des voitures particulières est limitée à 12 % entre 2015 et 2050 alors que le trafic de voyageur tous modes croît de 26% toutefois modéré par le télétravail et la limitation de l'étalement urbain.
- Le fret en t.km croît de 40 % entre 2015 et 2050, modéré par l'économie circulaire et les circuits courts.

4 Report modal

- La part modale du vélo est multipliée par 4 dès 2030, et celles des véhicules collectifs gagne 7 points d'ici 2050.
- Le fret ferroviaire et fluvial se développent avec une part modale qui reste stable entre aujourd'hui et 2050.

5 Optimisation de l'utilisation des véhicules pour le transport de voyageurs comme de marchandises.

- Le trafic diminue de 2 % entre 2015 et 2050, grâce à la hausse du taux d'occupation des véhicules (en hausse de 4% entre 2015 et 2030, puis de 11% entre 2030 et 2050 pour les passagers).
- Le chargement des PL passe de 9,8 à 12 t par véhicule. La croissance du trafic PL est contenue à 12 % d'ici à 2050.

Trajectoires modales dérivées du scénario B2DS de l'AIE

Trajectoires modales B2DS - MONDE	2015	2020	2025	2030	2040	2050
Passager carbon intensity (gCO2/pkm)						
Urban and suburban passenger land transport	47,7	39,4	33,1	27,0	14,9	5,1
Passenger rail transport, interurban	19,4	15,7	12,6	9,2	3,1	-0,6
Passenger air transport	115,0	100,2	88,8	72,9	42,1	24,9
Transport individuel routier	131,8	109,8	92,8	74,8	38,2	13,0
Transport collectif urbain	47,7	39,4	33,1	27,0	14,9	5,1
Transport ferroviaire total	20,8	17,4	14,1	10,5	4,5	-1,4
Transport collectif total	40,9	33,6	27,9	22,4	11,7	3,4
Constructeurs automobiles	210,3	150,3	134,3	118,2	64,0	27,9
Freight carbon intensity (gCO2/tkm)						
Fret - VUL	493,4	413,3	350,4	297,8	198,8	126,4
Fret - Poids Lourds	84,2	75,4	65,1	53,8	31,6	15,0
Rail freight transport	14,1	12,3	10,3	7,8	3,1	0,0
Air freight transport	737,9	642,9	570,0	467,5	270,4	159,6
Sea & coastal freight water transport	9,5	8,3	7,1	5,8	3,7	2,2
Inland freight water transport	31,0	25,7	22,0	19,3	12,8	9,8
Transport de Fret routier - Total	102,9	89,7	76,8	63,6	37,9	18,9

Les émissions liées au transport baissent de 83% entre 2060 et 2015 grâce aux leviers suivants:

- Les mesures de report modal sont responsables de près de 25% de réduction du transport routier individuel de personnes en 2060. Les véhicules-km sont réduits de 30% grâce au report modal en ville et 24% hors des villes.
- Pour les courtes distances, l'électrification couplée à un gain d'efficacité sont les principaux leviers. Dès 2040, 100% des deux roues, plus de 50% des voitures et la plupart des trains de passagers sont électriques. Dès 2060, 90% des voitures sont électriques. Les véhicules particuliers consomment moins de 4L/100km dès 2030.
- Pour les distances plus longues (aviation et maritime), le scénario mise sur des gains d'efficacité et des optimisations logistiques couplés à des vecteurs énergétiques moins carbonés (ex : biocarburants) qui en 2060 représentent 22% de l'énergie consommée pour le fret routier, 50% pour le maritime et 69% pour l'aviation.

Transport collectif de passagers:

- La part modale des bus gagne 7% et celle des trains près de 15%, au détriment des voitures et des avions.
- Le passage rapide à l'électricité pour les bus permet de gagner 80% d'efficacité en ville et 74% hors ville.
- De nouvelles technologies, comme les pneus à faible résistance, le revêtement et l'allègement des véhicules ainsi que l'optimisation du trafic permettent de réduire de plus de 40% les émissions associées d'ici à 2050.
- Le transport ferroviaire se décarbone par électrification : il est à 100% électrique dès 2060.

Transport de fret

- Par des mesures d'optimisation opérationnelle, le trafic de marchandises par la route baisse de 14%.
- Dans le B2DS, plus de 80% des camions sont électriques ou hybrides en 2050.
- Le transport ferroviaire se décarbone par électrification : il est à 100% électrique dès 2060.

Aviation :

- Le B2DS mise sur un gain d'efficacité de 68% grâce aux technologies suivantes : allègement des avions, améliorations opérationnelles, nouveaux moteurs plus efficaces, avions à fuselage intégré etc.
- 2/3 des carburants utilisés en aviation en 2060 sont des biocarburants. Aucune électrification n'est envisagée.
- Le train à grande vitesse remplace l'aviation à des taux de près de 60% dans les régions densément peuplées.

Maritime :

- Le B2DS mise sur un gain d'efficacité de 53% dans les conteneurs et 60% pour les autres navires, grâce aux technologies suivantes : améliorations opérationnelles, gains d'efficacité grâce à des nouveaux design, et à la modernisation de l'ancienne flotte, hausse de la taille des navires et de leur capacité.
- Les biocarburants occupent la première place dans les nouveaux vecteurs énergétiques. Plus de la moitié de l'énergie est fournie par des biocarburants de seconde génération en 2060.

n.b. Les trajectoires ci-dessus correspondent à un périmètre du puits à la roue : les émissions liées à la production de l'énergie consommée est intégrée, mais pas celles liées à la fabrication des véhicules ou des infrastructures.