

2026

Politique d'investissement responsable dans les transports

LBPAM 



LA FINANCIERE
DE L'ÉCHIQUIER

CHAPITRE I

TRANSPORT AÉRIEN 04

1. Fondamentaux et enjeux ESG du secteur 05
2. Positions du groupe LBP AM 07

CHAPITRE II

TRANSPORT FERROVIAIRE 09

1. Fondamentaux et enjeux ESG du secteur 10
2. Positions du groupe LBP AM 12

CHAPITRE III

TRANSPORT MARITIME 14

1. Fondamentaux et enjeux ESG du secteur 15
2. Positions du groupe LBP AM 17

CHAPITRE IV

TRANSPORT ROUTIER 19

1. Fondamentaux et enjeux ESG du secteur 20
2. Positions du groupe LBP AM 23

Date d'entrée en vigueur de la politique : 1^{er} septembre 2026

Le groupe LBP AM a pour raison d'être de « Valoriser le capital financier, naturel et humain et d'accompagner les transitions durables des clients ». Dans ce cadre, il intègre les enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernance dans ses décisions d'investissement, afin de protéger la valeur des investissements par une gestion active des risques de durabilité et de contribuer à la transition de l'économie réelle vers des pratiques et des actifs plus durables.

La politique Transport du groupe LBP AM s'inscrit dans cette démarche. Elle définit le cadre général d'analyse et de gestion applicable aux activités de transport, secteur structurant pour les économies contemporaines, tant par son rôle dans la mobilité des personnes, l'acheminement des marchandises et la cohésion territoriale, que par son poids social et environnemental.

À l'échelle mondiale, le secteur des transports représente environ 15%¹ des émissions de gaz à effet de serre liées à l'énergie et demeure, dans plusieurs segments, fortement dépendant des énergies fossiles. Il exerce également des pressions importantes sur les écosystèmes, les ressources naturelles et les communautés. La trajectoire du secteur est, à ce titre, déterminante pour l'atteinte des objectifs climatiques internationaux, notamment ceux issus de l'Accord de Paris et des scénarios de neutralité carbone à horizon 2050, et plus largement pour la transition écologique.

La présente politique précise les principaux risques et enjeux associés au secteur, ainsi que les principes transversaux guidant l'analyse des acteurs et des actifs exposés. Elle s'applique en cohérence avec les autres politiques du groupe LBP AM, notamment en matière de climat, de biodiversité et de droits humains. Elle est complétée par **des déclinaisons sectorielles consacrées aux sous-secteurs maritime, aérien, routier et ferroviaire**, qui précisent les cadres de référence, les principaux enjeux ESG et les modalités d'analyse propres à chaque mode de transport.

PÉRIMÈTRE D'APPLICATION

La présente politique s'applique aux encours sous gestion de LBP AM et LFDE selon les modalités suivantes :

- ▶ À l'ensemble des fonds ouverts.
- ▶ Aux fonds d'actifs réels et privés.
- ▶ Aux mandats et fonds dédiés en titres vifs, sous réserve de la sollicitation des investisseurs clients de ces véhicules d'investissement et de leur approbation de l'application de la présente politique.

Cette politique s'applique sur les investissements en direct, à l'exclusion des fonds de fonds.

1 - [These Charts Explain Greenhouse Gas Emissions by Sector | World Resources Institute & Chapter 10: Transport \(IPCC\)](#)

CHAPITRE 1

TRANSPORT AÉRIEN



La politique transport dans le secteur aérien s'applique aux sociétés dont l'activité principale est la construction aéronautique (avions de ligne, hélicoptères et avions militaires), aux sociétés dont l'activité principale sont les opérations aériennes (compagnies aériennes ainsi que le transport aérien de personnes et/ou de fret) et aux sociétés et sociétés projets opérant des infrastructures aériennes (aéroports et services aéroportuaires).

Fondamentaux & enjeux ESG du secteur

Le transport aérien représente actuellement 2 à 3 % des émissions mondiales de GES². Sa décarbonation reste complexe : bien que l'intensité carbone (gCO₂/passager/km) ait été divisée au moins par deux en 30 ans, la croissance soutenue du secteur a entraîné une hausse des émissions absolues, qui ont plus que doublé depuis les années 1990³. Comme le rappelle l'AIE dans son scénario Net zéro 2050⁴, bien que la maîtrise de la croissance du trafic aérien soit fondamentale, la décarbonation du secteur repose aussi sur plusieurs leviers complémentaires, entre autres :

- ▶ **Le développement des carburants durables (SAF)**, destinés à remplacer progressivement le kérosène pour réduire l'empreinte carbone du secteur, bien que leur production et leur durabilité posent encore des défis.
- ▶ **L'amélioration de l'efficacité énergétique des avions** via la modernisation des flottes (moteurs plus performants, poids, design), et l'optimisation des opérations (trajectoires,) et, à plus long terme, le développement d'avions électriques, hybrides ou à hydrogène, encore limités techniquement.
- ▶ **Les infrastructures aéroportuaires**, via l'usage d'énergies renouvelables, l'efficacité énergétique des bâtiments et l'électrification des opérations au sol.

Le secteur est également confronté à un enjeu de gestion de ses impacts les plus matériels sur la nature :

- ▶ **L'artificialisation des espaces**, qui peut être partiellement limitée via les zones tampons aéroportuaires, dédiées à la renaturation et la préservation de la biodiversité.
- ▶ **La pollution des habitats** via la contamination des eaux de ruissellement, chargées en produits chimiques d'entretien.
- ▶ **La pollution sonore et lumineuse** qui contribue à la perturbation des espèces, notamment en modifiant les schémas de migration, ainsi que la collision des oiseaux.
- ▶ **Les émissions de GES** via le rejet du dioxyde de carbone (CO₂) et d'autres gaz à effet de serre indirects pendant les activités de transport, contribuant ainsi à la pollution de l'air.

2 - [Comment les compagnies aériennes s'adaptent aux défis environnementaux](#)

3 - [Les idées reçues sur l'aviation et le climat](#)

4 - <https://www.iea.org/energy-system/transport/aviation>

Enfin, les enjeux sociaux et droits humains les plus saillants touchent :

- ▶ **Santé, sécurité et conditions de travail :** environnements à haut risque, fatigue et risques psychosociaux, respect des droits fondamentaux (liberté syndicale, non-discrimination, travail forcé).
- ▶ **Droits des communautés locales :** emprise foncière, déplacements et atteintes aux moyens de subsistance, nécessité de consultation effective, droits des peuples autochtones.
- ▶ **Sécurité et qualité des services :** risques d'incidents critiques et de défaillances affectant continuité, accessibilité et équité.
- ▶ **Santé et environnement sain :** pollution de l'air, bruit et contamination affectant durablement la santé.
- ▶ **Chaînes d'approvisionnement et transition juste :** risques droits humains et impacts sociaux de la transition (emploi, compétences).

Par ailleurs, le secteur aérien peut également générer des opportunités socio-économiques, notamment en assurant une connectivité essentielle entre territoires, en soutenant le développement économique local et en favorisant la création d'emplois qualifiés.

Positions du groupe LBP AM

ACTIFS NON COTÉS (CORPORATE, INFRASTRUCTURE)

Sont **exclus de nos investissements** les entreprises ou activités suivantes, à l'exception de financement dédiés à des "Use of Proceeds" verts clairement définis intégrés dans les termes du financement :

- Les projets greenfields aéroportuaires et/ou extension de projet existant, situés dans une zone sensible pour la biodiversité⁵ et n'ayant pas mis en place des mesures effectives de réduction d'impact et, le cas échéant, des mesures compensatoires face aux effets négatifs résiduels du projet.
- Les projets de création ou d'extension d'infrastructures aéroportuaires contribuant significativement à l'accroissement du trafic aérien, notamment via le développement de pistes, sauf dans les régions ultrapériphériques de l'Union européenne (RUP) & les pays et territoires d'Outre-mer (PTOM).

Lorsque LBP AM décide de poursuivre une analyse de transaction, l'équipe ISR applique sa méthodologie propriétaire de cartographie des risques environnementaux et sociaux, afin d'identifier de potentielles zones de vulnérabilité liées à cet investissement.

Elle alimente et permet d'affiner la diligence et l'analyse systématiquement conduite par les équipes de gestion des actifs non cotés, conjointement avec l'équipe ISR, pour toute activité concernée par cette politique, afin de statuer sur la possibilité d'investissement.

En cas d'identification d'activités présentant une exposition significative directe aux activités exclues, notamment dans la chaîne de valeurs directe en amont, il est veillé à ce que l'entreprise identifie et gère les risques saillant associés.

LBP AM **favorise**, notamment par le biais de sa notation GREaT, les projets ou entreprises dans le secteur du transport aérien dédié ou contribuant à des opportunités de transition environnementale, telles que :

- Entreprises/projets ayant une trajectoire décarbonation approuvée par SBTi (near-term & long-term) ou un plan de transition crédible
- Développements des SAF (sous conditions de respect des politiques fossiles, climat et droits humains de LBP AM) ou d'infrastructures permettant leur utilisation (ex : adaptation du système pétrolier existant pour accueillir les SAF).
- Aéroports disposant d'une certification Airport Carbon Accreditation (ACA) avec un niveau au moins égal à 4
- Aéroports avec une politique zéro produits phytosanitaires
- Développement d'avions électriques, hybrides ou à hydrogène
- Capex de transition énergétique et écologique des plateformes aéroportuaires (ex. alimentation électrique au sol, motorisation bas carbone des navettes passagers, préservation de la biodiversité sur ces sites...).
- Entreprises/projets contribuant fortement au maintien ou développement des services essentiels, notamment en matière d'accessibilité aux services de santé et de sécurité des personnes et de l'environnement.

Positions du groupe LBP AM

ACTIFS COTÉS

En ligne avec sa politique climat, le Groupe, LBP AM **favorise les investissements** dans les entreprises répondant à l'une de ces conditions :

- Être aligné avec la trajectoire de décarbonation du scénario Net Zero Emissions by 2050 de l'AIE
- Avoir une stratégie de décarbonation « Science based » validée par un tiers externe (ex. SBTi) ou un plan de transition crédible

L'évaluation du respect de ces conditions se fait via l'utilisation de l'outil « Transition Plan Scoring -TPS » développé par LBP AM et du KPI d'alignement Net Zéro (disponible dans GREaT) suivi dans le cadre de l'objectif d'alignement des encours du groupe LBP AM.

AXES D'ENGAGEMENTS PRIORITAIRES

Le groupe LBP AM **priorise l'engagement** avec les entreprises du périmètre défini en amont, sur les thèmes suivants :

- Alignement des objectifs/trajectoires de décarbonation
- Définition d'un plan de transition crédible
- Analyse de la matérialité des impacts de l'activité sur l'écosystème, et engagement d'atténuation pour les enjeux les plus forts (projets de renaturation et préservation des surfaces de l'aéroport pour les dédiés à la biodiversité, mise en place d'une feuille de route biodiversité, gestion et traitement des eaux usées...)
- En ligne avec les attentes de la politique Droits humains du Groupe, publication d'un engagement public et clair à respecter les droits humains et à mettre en œuvre une diligence raisonnable en la matière, ainsi qu'à intégrer les risques d'impacts sociaux et sur les droits humains en lien avec la stratégie de décarbonation des activités.
- En complément, lors des dialogues avec les entreprises LBP AM les encouragera à contribuer à l'objectif de l'OACI (repris par IATA) : objectif mondial à long terme visant zéro émission nette de carbone d'ici 2050 (LTAG).

An aerial photograph of a railway track stretching through a dense, green forest. The tracks are dark and run vertically through the center of the frame, flanked by lush green trees. The perspective is from directly above, looking down the length of the track.

CHAPITRE 2

TRANSPORT FERROVIAIRE

La politique transport dans le secteur ferroviaire s'applique aux sociétés dont l'activité principale est la construction des trains (équipement, conception et fabrication), aux sociétés dont l'activité principale est l'exploitation de transport ferroviaire (passagers et marchandises) et aux sociétés et sociétés projets opérant des infrastructures ferroviaires (construction, entretien et modernisation des structures et équipements fixes).

Fondamentaux & enjeux ESG du secteur

Selon l'AIE, le transport ferroviaire consomme moins de 1% de l'énergie totale du secteur des transports. Il est le mode de transport le plus économe en énergie et le moins émetteur de carbone.

Le développement et la fiabilité du réseau ferroviaire est aussi un enjeu clé de mobilité des populations et marchandises à l'échelle locale, nationale et internationale et un facteur d'attractivité des territoires desservis.

L'électrification et le développement du réseau ferroviaire est un levier majeur de décarbonation de la mobilité. Selon le scénario NZE 2050 de l'IEA, le secteur ferroviaire devrait doubler pour atteindre 20% des activités totale de transport d'ici 2050, avec une électrification des trains à hauteur de 90%. Toutefois, l'électricité bas carbone est nécessaire pour maximiser les gains environnementaux. D'autres levier d'action et innovation pour favoriser la décarbonation du secteur concernent :

- ▶ **L'extension des capacités** de transport ferroviaire
- ▶ **La modernisation et/ou l'adaptation du réseau** via notamment la digitalisation et centralisation du trafic.
- ▶ **Le renforcement de la résilience climatique** des infrastructures.
- ▶ **L'interopérabilité européenne** pour faciliter la circulation transfrontalière des trains.
- ▶ **Les trains hybrides, à batterie, ou à hydrogène**, qui présentent encore de fortes limites techniques et d'accessibilité.

Le réseau ferroviaire génère cependant des pressions sur la nature telles que :

- ▶ **La fragmentation des habitats et la perturbation des écosystèmes** via le développement du réseau ferroviaire
- ▶ **Les nuisances sonores** avec un effet négatif sur la faune locale
- ▶ **L'exploitation des ressources** pour la construction et rénovation des infrastructures ferroviaire

En conséquence, les projets du secteur doivent intégrer des études d'impact qui facilitent la mise en œuvre d'action de réduction des attentes aux écosystèmes, telles que l'intégration de corridors écologies ou l'évitement des zones sensibles pour la biodiversité. De plus, afin de réduire la pression sur les ressources naturelles, le secteur peut développer une filière de réemploi et recyclage - notamment des ballasts, traverses, rails - capable de valoriser les déchets et réduire l'extraction de nouvelles ressources.

Enfin, les enjeux sociaux et droits humains les plus saillants touchent :

- ▶ **Santé, sécurité et conditions de travail :** risques industriels et de chantier, fatigue, enjeux dans la sous-traitance et les approvisionnements.
- ▶ **Droits des communautés locales :** expropriations, déplacements économiques, perturbation des moyens de subsistance, besoin de compensation, droits des peuples autochtones.
- ▶ **Sécurité et qualité des services :** risques d'accidents et défaillances affectant continuité et égalité d'accès.
- ▶ **Santé et environnement sain :** bruit, vibrations, pollution et artificialisation affectant la qualité de vie.
- ▶ **Chaînes d'approvisionnement et transition juste :** risques amont et enjeux sociaux liés aux transformations technologiques.

Parallèlement, le secteur ferroviaire peut contribuer à des opportunités socio-économiques, en assurant une mobilité essentielle, accessible et décarbonée, en soutenant le développement territorial et en créant des emplois durables.

Positions du groupe LBP AM

ACTIFS NON COTÉS (CORPORATE, INFRASTRUCTURE)

Sont **exclus de nos investissements** les entreprises ou activités suivantes, à l'exception de financement dédiés à des "Use of Proceeds" verts clairement définis intégrés dans les termes du financement :

- Projets greenfields ferroviaires situés ou passant dans une zone sensible pour la biodiversité⁶ et n'ayant pas mis en place des mesures de réduction d'impact effectifs et, le cas échéant, des mesures compensatoires face aux effets négatifs résiduels du projet.
- Entreprises qui réalisent plus de 5% de leur chiffre d'affaires dans les activités de transport de charbon thermique, et projets ou entreprises non cotées dont l'activité dépend de manière pérenne et significative du transport de charbon thermique.

Lorsque LBP AM décide de poursuivre une analyse de transaction, l'équipe ISR applique sa méthodologie propriétaire de cartographie des risques environnementaux et sociaux, afin d'identifier de potentielles zones de vulnérabilité liées à cet investissement.

Elle alimente et permet d'affiner la diligence et l'analyse systématiquement conduite par les équipes de gestion des actifs non cotés, conjointement avec l'équipe ISR, pour toute activité concernée par cette politique, afin de statuer sur la possibilité d'investissement.

En cas d'identification d'activités présentant une exposition significative directe aux activités exclues, notamment dans la chaîne de valeurs directe en amont, il est veillé à ce que l'entreprise identifie et gère les risques saillant associés.

LBP AM **favorise**, notamment par le biais de sa notation GREaT, les projets ou entreprises dans le secteur du transport ferré dédiés ou contribuant à des opportunités de développement des territoires, en particulier lorsqu'elles soutiennent une transition environnementale, telles que :

- Entreprises/projets ayant une trajectoire décarbonation approuvée par SBTi (near-term & long-term) ou un plan de transition crédible.
- Développement de l'économie circulaire, notamment pour la construction des chemins de fer (filière de réemploi et de recyclage des matériaux, valorisation des déchets...)
- Projets d'efficacité énergétique et décarbonation des actifs de mobilité ferroviaire (électrification, train hybride, à batteries, à hydrogène, biocarburants), éco-conception et réduction de poids, réhabilitation lourde de sites industriels...
- Projets et/ou activités contribuant au développement du fret ferroviaire et le ferroulage
- Sobriété de l'exploitation des actifs : éco-conduite, sobriété numérique, écogestes, Gestion Technique des Bâtiments...
- Projets visant à prolonger la durée de vie des produits (amélioration de la qualité, réemploi, recyclage des matières, valorisation des déchets : rails, ballast, traverses, terminaux numériques ...)
- Projets visant à minimiser l'impact environnemental des processus industriels : utilisation de fours électriques pour le rail vert...
- Activités et de projets intégrant fortement des mesures contribuant à la réduction des impacts sur la nature et les populations riveraines.
- Entreprises / projets contribuant fortement au maintien ou développement capacitaire et géographique des services essentiels de mobilité du quotidien.

6 - Sites UICN, site classé au patrimoine mondial de l'Unesco et zones clés pour la biodiversité

Positions du groupe LBP AM

ACTIFS COTÉS

En ligne avec sa politique climat, le Groupe, LBP AM **favorise les investissements** dans les entreprises répondant à l'une de ces conditions :

- Être aligné avec la trajectoire de décarbonation du scénario Net Zero Emissions by 2050 de l'AIE
- Avoir une stratégie de décarbonation « Science based » validée par un tiers externe (ex. SBTi) ou un plan de transition crédible

L'évaluation du respect de ces conditions se fait via l'utilisation de l'outil « Transition Plan Scoring -TPS » développé par LBP AM et du KPI d'alignement Net Zéro (disponible dans GREaT) suivi dans le cadre de l'objectif d'alignement des encours du groupe LBP AM.

AXES D'ENGAGEMENTS PRIORITAIRES

Le groupe LBP AM **priorise l'engagement** avec les entreprises du périmètre défini en amont, sur les thèmes suivants :

- Alignement des objectifs/trajectoires de décarbonation
- Définition d'un plan de transition crédible
- Analyse de la matérialité des impacts de l'activité sur l'écosystème, et engagement d'atténuation pour les enjeux les plus forts (utilisation des ressources minières et de carrières, mesures de renaturation...)
- En ligne avec les attentes de la politique Droits humains du Groupe, publication d'un engagement public et clair à respecter les droits humains et à mettre en œuvre une diligence raisonnable en la matière, ainsi qu'à intégrer les risques d'impacts sociaux et sur les droits humains en lien avec la stratégie de décarbonation des activités.

CHAPITRE 3

TRANSPORT MARITIME



Cette politique concerne le transport maritime et fluvial et s'applique aux sociétés dont l'activité principale est la construction de navires (conception et fabrication des navires par les chantiers navals, ainsi que la fabrication des moteurs), aux sociétés dont l'activité principale est l'exploitation de navires (armateurs, transport maritime de fret et de passagers, croisières) et aux sociétés ou projets opérant des infrastructures portuaires (ports et services portuaires, équipements portuaires et logistique associée).

Fondamentaux & enjeux ESG du secteur

Selon l'OMI (Organisation Maritime Mondiale), le transport maritime représente entre 2 et 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre (GES) avec une tendance à la hausse en raison de l'intensification des échanges commerciaux. Le CO₂ représente environ 90 %⁷ des émissions GES du secteur, ce qui fait de la décarbonation un enjeu essentiel.

- **Le recours aux carburants alternatifs** aux énergies fossiles (méthanol, ammoniac biocarburants) et l'amélioration de l'efficacité énergétique (renouvellement des flottes, optimisation des navires) et opérationnelle (optimisation des routes, réduction de la vitesse) sont les deux principaux vecteurs de décarbonation du secteur.
- **Le recours aux technologies incrémentales** (voiles, capture carbone embarquée) est à encourager mais elles ne sont pas en mesure de se substituer totalement aux carburants alternatifs, et leur potentiel de déploiement à grande échelle demeure incertain.

Les pratiques du secteur de la mobilité maritime ont un rôle matériel dans l'enjeu de préservation des écosystèmes marins. Les principales pratiques à enjeu relèvent :

- **Des combustibles** - émissions de CO₂, des oxydes de soufre (SO_x) et d'azote (NO_x)
- **Des peintures antisalissure**, qui permettent de réduire l'encrassement biologique des coques mais libèrent des substances chimiques (cuivres, arsenic et autres biocides) nocives pour l'environnement marin
- **Du traitement et rejet des eaux de ballasts** par les navires entraînent le transfert de grandes quantités d'eau contenant des microorganismes, de la végétation et divers polluants
- **Du démantèlement des navires** qui comporte la pollution des sols et des eaux via les déchets toxiques comme les métaux lourds ou les hydrocarbures

7 - [Greenhouse gas emissions and air pollution from global shipping, 2016-2023 - International Council on Clean Transportation](#)

Le traité sur la haute mer « BBNJ » (Biodiversity Beyond National Jurisdiction), entré en vigueur en 2026, adresse des sujets majeurs comme celui de l'évaluation d'impacts environnementaux des activités humaines sur la biodiversité marine et vise à conserver le fonctionnement des services écosystémiques de l'océan dans les zones en dehors des juridictions nationales. En effet, actuellement, seulement 1% de la haute mer fait l'objet de mesures de conservation⁸.

Enfin, les enjeux sociaux et droits humains les plus saillants touchent :

- ▶ **Santé, sécurité et conditions de travail** : environnements à haut risque, fatigue, isolement, sous-traitance complexe, risques de violations graves (travail forcé).
- ▶ **Droits des communautés locales** : emprise portuaire, déplacements, expropriations, perte de subsistance, enjeux de consultation, droits des peuples autochtones.
- ▶ **Sécurité et intégrité des opérations** : accidents majeurs et exposition aux activités illicites (trafics, corruption).
- ▶ **Santé et environnement sain** : pollutions air/eau/sols, nuisances et atteintes aux écosystèmes impactant santé, environnement sain et sécurité alimentaire.
- ▶ **Chaînes d'approvisionnement et transition juste** : risques droits humains et impacts sociaux liés à la décarbonation.

D'autre part, le secteur maritime peut également offrir des opportunités socio-économiques significatives, en favorisant l'accès à des services de mobilité essentiels à coût maîtrisé pour les communautés locales, tout en assurant la desserte des territoires insulaires et en soutenant les économies portuaires et l'emploi.

8 - Source : [Commissariat général au développement durable](#)

Positions du groupe LBP AM

ACTIFS NON COTÉS (CORPORATE, INFRASTRUCTURE)

Sont **exclus des investissements** les entreprises ou activités suivantes, à l'exception de financement dédiés à des "Use of Proceeds" verts clairement définis intégrés dans les termes du financement :

- Les propriétaires ou opérateurs dont plus de 20% du Chiffre d'Affaires est généré par l'exploitation de bateaux de croisière, sauf si plan de transition crédible et/ou aligné sur trajectoire de décarbonation du scénario NZ 2050 de l'AIE
- Les entreprises dont plus de 20% du Chiffre d'Affaires est généré par la construction de bateaux et/ou d'exploitation dédiés au transport de charbon et/ou autres énergies fossiles non conventionnelles, sauf si plan de transition crédible et/ou aligné sur trajectoire de décarbonation du scénario NZ 2050 de l'AIE
- Les projets greenfields portuaires et/ou extension de projet existant, situés dans une zone sensible pour la biodiversité⁹ et n'ayant pas mis en place des mesures de réduction d'impact effectives et, le cas échéant, des mesures compensatoires face aux effets négatifs résiduels du projet.
- Chantiers de construction navale et navires qui n'intègrent pas une politique ou des pratiques visant à éliminer l'usage de systèmes antisalissures toxiques
- Navires et ports qui n'ont pas une politique de gestion de déchets dangereux
- Chantiers navals qui n'intègrent pas une politique de recyclage des matériaux en cas de démantèlement
- Navires qui ne disposent pas d'un plan de gestion des eaux de ballast en lien avec la convention BWM

Lorsque LBP AM décide de poursuivre une analyse de transaction, l'équipe ISR appliquer dans un premier temps sa méthodologie propriétaire de cartographie des risques environnementaux et sociaux, afin d'identifier de potentielles zones de vulnérabilité liées à cet investissement.

Elle alimente et permet d'affiner la diligence et l'analyse systématiquement conduite par les équipes de gestion des actifs non cotés, conjointement avec l'équipe ISR, pour toute activité concernée par cette politique, afin de statuer sur la possibilité d'investissement.

En cas d'identification d'activités présentant une exposition significative directe aux activités exclues, notamment dans la chaîne de valeurs directe en amont, il est veillé à ce que l'entreprise identifie et gère les risques saillant associés.

LBP AM **favorise**, notamment par le biais de sa notation GREaT, les projets et entreprises dans le secteur du transport maritimes contribuant significativement aux services essentiels de mobilités de personnes et marchandises pour les territoires iliens et isolés, ainsi que les projets ou entreprise contribuant à la transition écologique du secteur, telles que :

- Les entreprises/projets ayant une trajectoire décarbonation approuvée par SBTi (near-term & long-term) ou un plan de transition crédible
- Les projets contribuant à la réduction de l'intensité carbone des navires (réduction des émissions de GES par tonne.kilomètre transporté)
- Le développement des carburants de synthèse ou des biocarburants de deuxième ou troisième génération et de leur usage.
- Le développement des navires à hydrogène et de l'écosystème associé
- La réduction de l'empreinte environnementale des activités portuaires (électrification – ex : Onshore Power Supply, remplacement d'engins de manutention, production d'électricité, gestion des déchets...) et ports détenteurs du label EcoPorts
- Les navires détenant la certification Green Marine Europe
- Activités et de projets intégrant fortement des mesures contribuant à la réduction des impacts sur la nature, au bénéfice de la biodiversité.
- Entreprises / projets contribuant aux services essentiels de mobilités de personnes et marchandises pour les territoires iliens ou isolés, ou constituant des alternatives moins carbonées que la mobilité aérienne.

Positions du groupe LBP AM

ACTIFS COTÉS

Le groupe LBP AM **exclue de ses investissements** :

- Les entreprises dont plus de 20% du Chiffre d'Affaires est généré par l'exploitation de bateaux de croisière, sauf si elles sont dotées d'un plan de transition crédible et/ou aligné sur trajectoire de décarbonation du scénario NZ 2050 de l'AIE
- Les entreprises dont plus de 20% du Chiffre d'Affaires est généré par la construction et/ou d'exploitation de bateaux dédiés au transport de charbon et/ou autres énergies fossiles non conventionnelles sauf si dotées d'un plan de transition crédible et/ou aligné sur trajectoire de décarbonation du scénario NZ 2050 de l'AIE

A contrario, le groupe LBP AM **favorise les investissements** dans les entreprises répondant à l'une de ces conditions :

- Être aligné avec la trajectoire de décarbonation du scénario Net Zero Emissions by 2050 de l'AIE
- Avoir une stratégie de décarbonation « Science based » validée par un tiers externe (ex. SBTi) ou un plan de transition crédible

L'évaluation du respect de ces conditions se fait via l'utilisation de l'outil « Transition Plan Scoring -TPS » développé par LBP AM et du KPI d'alignement Net Zéro (disponible dans GREaT) suivi dans le cadre de l'objectif d'alignement des encours du groupe LBP AM.

AXES D'ENGAGEMENTS PRIORITAIRES

Le groupe LBP AM **priorise l'engagement** avec les entreprises du périmètre défini en amont, sur les thèmes suivants :

- Alignement des objectifs/trajectoires de décarbonation
- Définition d'un plan de transition crédible
- Analyse de la matérialité des impacts de l'activité sur l'écosystème et engagement d'atténuation pour les enjeux les plus forts.
- En ligne avec les attentes de la politique Droits humains du Groupe, publication d'un engagement public et clair à respecter les droits humains et à mettre en œuvre une diligence raisonnable en la matière, ainsi qu'à intégrer les risques d'impacts sociaux et sur les droits humains en lien avec la stratégie de décarbonation des activités.

CHAPITRE 4

TRANSPORT ROUTIER



La politique transport dans le secteur routier s'applique aux sociétés dont l'activité principale est la construction des véhicules routiers (équipement, conception, fabrication de voitures particulière, véhicules utilitaires légers, industriels et poids lourds), aux sociétés dont l'activité principale est l'opération de transport routier (passagers et logistique) et aux sociétés et projets opérant des infrastructures routières (construction, l'entretien et la modernisation, opération des routes et autoroutes ainsi que les équipements routiers).

Fondamentaux & enjeux ESG du secteur

En 2024, le transport routier est le second secteur le plus émissif de GES à l'échelle mondiale (12% des émissions)¹⁰, il est responsable de 94%¹¹ des émissions de GES du transport. Sa décarbonation rapide est l'un des facteurs clés de l'atteinte des objectifs d'atténuation du changement climatique de l'Accord de Paris. Elle repose sur :

- **L'électrification massive via les véhicules à batterie**, mais également des options intermédiaires telles que les véhicules hybrides ou à hydrogène, même si leur impact sur la baisse des émissions est plus limité.
- **Le report modal, transports collectifs et mobilités douces.**

Toutefois, des enjeux majeurs concernent la production des batteries, notamment au niveau de **la disponibilité des matériaux et minéraux critiques**, dont la production a un fort impact sur l'utilisation de sols et des ressources. Il est ainsi fondamental de développer la filière de collecte et recyclage. De plus, les infrastructures routières doivent être adaptées à l'électrification. Le développement de ces derniers participe à l'artificialisation des sols, qui peut être limité via, entre autres, la renaturation de parcelles.

La pollution du transport routier concerne également :

- La phase d'usage, via les émissions atmosphériques telles que le dioxyde de carbone (CO₂), les oxydes d'azote (NOx) et les particules fines
- En aval, la fin de vie des batteries et des autres composantes
- La pollution acoustique, qui perturbe la communication et comportement de nombreux animaux

Les routes et leur construction participe à l'artificialisation des sols, qui peut être limité via, entre autres, la renaturation de parcelles.

10 - [These Charts Explain Greenhouse Gas Emissions by Sector | World Resources Institute](#)

11 - [Les émissions de gaz à effet de serre des transports - notre-environnement](#)

Enfin, les enjeux sociaux et droits humains les plus saillants touchent :

- ▶ **Santé, sécurité et conditions de travail** : environnements à risque, fatigue (conducteurs), violations dans la sous-traitance (travailleurs migrants, travail forcé).
- ▶ **Droits des communautés locales** : expropriations, déplacements et impacts socio-économiques, enjeux de consultation.
- ▶ **Droits des populations autochtones** : respect du CLPE et des droits territoriaux.
- ▶ **Sécurité et qualité des services** : forte sinistralité routière, enjeux d'accès équitable à une mobilité sûre et abordable.
- ▶ **Santé et environnement sain** : pollution atmosphérique, bruit et déchets affectant la santé publique, surtout des plus vulnérables.
- ▶ **Chaînes d'approvisionnement et transition juste** : risques sur les matières premières et enjeux sociaux de la mobilité bas carbone (emploi, accessibilité).

Dans le même temps, le transport routier peut également être porteur d'opportunités socio-économiques, en garantissant une mobilité essentielle pour l'accès aux services et aux activités économiques, et en soutenant l'emploi local.

Positions du groupe LBP AM

ACTIFS NON COTÉS (CORPORATE, INFRASTRUCTURE)

Sont **exclus des investissements** les entreprises ou activités suivantes, à l'exception de financement dédiés à des "Use of Proceeds" verts clairement définis intégrés dans les termes du financement :

- Les projets greenfields routiers et/ou extension de projet existant, situés ou passant dans une zone sensible pour la biodiversité¹² et n'ayant pas mis en place des mesures de réduction d'impact important et, le cas échéant, des mesures compensatoires face aux effets négatifs résiduels du projet.
- Entreprises qui réalisent plus de 5% de leur chiffre d'affaires dans les activités de transport de charbon thermique, et projets ou entreprises non cotées dont l'activité dépend de manière pérenne et significative du transport de charbon thermique.

Lorsque LBP AM décide de poursuivre une analyse de transaction, l'équipe ISR applique sa méthodologie propriétaire de cartographie des risques environnementaux et sociaux, afin d'identifier de potentielles zones de vulnérabilité liées à cet investissement.

Elle alimente et permet d'affiner la diligence et l'analyse systématiquement conduite par les équipes de gestion des actifs non cotés, conjointement avec l'équipe ISR, pour toute activité concernée par cette politique, afin de statuer sur la possibilité d'investissement.

En cas d'identification d'activités présentant une exposition significative directe aux activités exclues, notamment dans la chaîne de valeurs directe en amont, il est veillé à ce que l'entreprise identifie et gère les risques saillant associés.

Le groupe LBP AM **favorise**, notamment par le biais de sa notation GREaT, les projets et entreprises dans le secteur du transport routier contribuant significativement au services essentiels de mobilités de personnes et marchandises, ainsi que les projets ou entreprise contribuant à la transition écologique du secteur, telles que :

- Entreprises/projets ayant une trajectoire décarbonation approuvée par SBTi (near-term & long-term) ou un plan de transition crédible
- Activités ou infrastructures favorisant le développement de l'écosystème des véhicules électrifiés (ex : bornes de recharge ; production de batteries, recyclage des batteries ...)
- Autres activités ou infrastructures contribuant à la décarbonation du secteur
- Activités ou infrastructures d'économie circulaire pour le secteur
- Activités et projets intégrant fortement des mesures contribuant à la réduction des impacts sur la nature, au bénéfice de la biodiversité.
- Entreprises / projets contribuant fortement au développement des services essentiels, notamment en matière d'accessibilité aux services essentiels et de sécurité des personnes et de l'environnement.

12 - Sites UICN, site classé au patrimoine mondial de l'Unesco et zones clés pour la biodiversité

Positions du groupe LBP AM

ACTIFS COTÉS

Le Groupe LBP AM **favorise les investissements** dans les entreprises répondant à l'une de ces conditions :

- Être aligné avec la trajectoire de décarbonation du scénario Net Zero Emissions by 2050 de l'AIE
- Avoir une stratégie de décarbonation « Science based » validée par un tiers externe (ex. SBTi) ou un plan de transition crédible

L'évaluation du respect de ces conditions se fait via l'utilisation de l'outil « Transition Plan Scoring -TPS » développé par LBP AM et du KPI d'alignement Net Zéro (disponible dans Great) suivi dans le cadre de l'objectif d'alignement des encours du groupe LBP AM.

AXES D'ENGAGEMENTS PRIORITAIRES

Le groupe LBP AM **priorise l'engagement** avec les entreprises du périmètre défini en amont, sur les thèmes suivants :

- Alignement des objectifs/trajectoires de décarbonation
- Définition d'un plan de transition crédible
- Analyse de la matérialité des impacts de l'activité sur l'écosystème, et engagement d'atténuation pour les enjeux les plus forts (gestion de l'eau, réduction de la pollution...).
- Pour les sociétés de fabrication des pneus, la mise en place d'une politique de prévention de la déforestation pour les sites de culture d'hévéa détenus en directe, et/ou pour la chaîne d'approvisionnement du caoutchouc naturel.
- En ligne avec les attentes de la politique Droits humains du Groupe, publication d'un engagement public et clair à respecter les droits humains et à mettre en œuvre une diligence raisonnable en la matière, ainsi qu'à intégrer les risques d'impacts sociaux et sur les droits humains en lien avec la stratégie de décarbonation des activités.

En complément, lors des dialogues avec les entreprises LBP AM les encouragera à :

- Pour les constructeurs automobiles, mettre en place une stratégie pour faire face aux risques d'approvisionnement en ressources (dépendances)
- Pour les constructeurs automobiles, décarboner l'offre de véhicules.
- Inclure dans leur politique d'approvisionnement responsable, des standards reconnus tels que IRMA (Initiative for Responsible Mining Assurance) ou le RMI (Responsible Mining Initiative), notamment pour les entreprises productrices des batteries pour les véhicules.

<https://www.lbpam.com>



Société Anonyme à directoire et conseil de surveillance
au capital de 12 138 931,20 euros – Siège social: 36, quai Henri IV 75004 Paris
Immatriculée sous le n° 879 553 857 RCS Paris – Agréée en tant
que société de gestion de portefeuille par l'AMF sous le n° GP-20000031
code APE 6630Z – N° TVA Intracommunautaire: FR 71 879 553 857

