ABONNÉS

ENTREPRISES DE TRANSPORT

Comment intégrer les exigences de la RSE dans l'analyse de risques ?

Publié le 21 mai 2025 à 15h26
FB conseil & Asterias avocats | Temps de lecture 14 minutes

À l'heure où les critères environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) s'imposent dans le cadre des démarches de responsabilité sociétale des entreprises (RSE) (1), le secteur du transport et de la logistique, dont l'empreinte environnementale est forte, fait face à une mutation profonde. La réglementation l'incite à revoir son approche en matière de gestion des risques. Pour les assureurs, l'intégration des critères ESG dans l'analyse de risques devient une nécessité afin d'anticiper les nouvelles vulnérabilités et d'adapter leurs offres.

Maître Frédérique Bannes (FB conseil) et Maître Franck Dollfus (Asterias avocats)

L'Union européenne a développé un corpus réglementaire vaste et complexe dans son articulation renforçant le socle normatif français. De la directive sur le *reporting* de durabilité des entreprises (CSRD) au règlement sur la taxonomie verte, du Pacte vert européen à la directive sur le droit de vigilance européen (CS3D), dont les jours sont comptés, l'Union européenne accélère la mise en place d'un cadre réglementaire (trop ?) ambitieux pour renforcer les obligations des entreprises en matière de durabilité. Le secteur du transport, en tant que contributeur majeur aux émissions de gaz à effet de serre, se retrouve particulièrement ciblé par ces mesures. Ainsi, le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) (2) met en place depuis octobre 2023 une « taxe carbone » pour les produits importés en Europe dans certains secteurs industriels (fer, acier, aluminium, ciment, engrais, hydrogène, électricité…) pour une valeur intrinsèque de plus de 150 € par envoi. Les dispositions de la loi climat et résilience de 2021 (3) imposent aux grandes entreprises de mentionner dans leur déclaration de performance extra-financière (DPEF) le niveau d'émission de gaz à effet de serre lié au transport. À ceci s'ajoutent le régime ETS *(Emissions Trading System* ou échange de quotas d'émission) (4) étendu au secteur maritime, le règlement FuelEU maritime (5), les normes antipollution Euro 7 ou CORSIA pour réduire les émissions de CO_2 des transports routiers et aérien (6), ou encore les normes de l'Organisation maritime internationale (OMI). Ces mesures impactent la compétitivité des entreprises de transport et augmentent les risques financier et opérationnel.

La réglementation européenne pourrait aller encore plus loin, avec des obligations renforcées sur le recyclage des équipements, la traçabilité des émissions et des incitations fiscales plus fortes pour l'utilisation des énergies renouvelables dans les transports. L'objectif de ce millefeuille réglementaire est d'encourager les entreprises à mieux intégrer la durabilité dans leurs pratiques métiers, à démontrer leur maîtrise des principes de protection de l'environnement et des droits humains tout au long du processus de *supply chain,* et à répondre en toute transparence aux attentes des clients, des investisseurs, des régulateurs, des partenaires, et plus généralement du grand public.

L'interprétation hétérogène du principe de responsabilité des entreprises

Les entreprises peinent à mettre en œuvre toutes les réglementations qui leur sont imposées et à construire des dispositifs totalement conformes aux principes ESG et adaptés à leurs activités. Leur responsabilité comme celle de leurs dirigeants peuvent pourtant être mises en cause. Certes, les principes ESG ne s'accompagnent pas d'un régime de responsabilité ou de sanction nouveau, à l'exception du devoir de vigilance formalisé au sein de la directive CS3D (7) dont l'autorité de surveillance n'est pas encore désignée et dont l'existence est aussi remise en cause en Allemagne. Toutefois, le contentieux administratif et judiciaire se développe sur le fondement du respect des engagements RSE par les entreprises, dans le cadre des appels d'offres publics de transports routiers et ferroviaires (8), ainsi que du devoir de vigilance (9). Au surplus, la Cour de cassation rappelle, dans une jurisprudence constante, qu'une entreprise peut engager sa responsabilité délictuelle sur le fondement des articles 1240 et 1241 du Code civil au motif que « *constitue un acte de concurrence déloyale le non-respect d'une réglementation dans l'exercice d'une activité commerciale, qui induit nécessairement un avantage concurrentiel indu pour son auteur* » (10).

Qu'en est-il dans le cas où une entreprise exerce ses activités à l'international ? Elle doit alors faire face à une hétérogénéité de régimes juridiques en matière de pratiques ESG, aggravée par une interprétation des textes aléatoire selon les juridictions, créant une insécurité juridique. En janvier 2025, un juge texan a ainsi déclaré illégale la gestion d'un fonds de pension d'American Airlines par la société Blackrock en raison de ses pratiques ESG qui auraient lésé les bénéficiaires d'un fonds de pension ERISA (11). Cette affaire marque une étape importante en étant la première du genre sur les initiatives ESG dans les investissements des plans de retraite aux USA.

En revanche, et dans un autre registre, en 2022 la SEC (autorité des marchés financiers américaine) a imposé une pénalité de 4 M$ à la banque Goldman Sachs Assets Management pour non-respect des dispositions réglementaires et emploi abusif de la qualification ESG ou *« greenwashing ».* Suivant la même tendance, un collectif d'associations de 15 pays membres du Bureau européen des unions de consommateurs (BEUC) a déposé plainte en 2023 auprès de la Commission européenne contre 17 compagnies aériennes pour *« greenwashing »* et pratiques commerciales trompeuses envers les consommateurs en les induisant en erreur sur la durabilité de leurs activités.

L'impact réglementaire sur l'analyse des risques

Pour mesurer l'impact des nouvelles réglementations environnementales et sociétales sur le secteur d'activité du transport et les programmes d'assurance y afférant, les assurés comme les assureurs doivent prendre en compte plusieurs facteurs de risques nouveaux :

- risques financiers : les coûts des dispositifs pour faire monter en compétences les salariés et intégrer la durabilité dans les processus internes augmentent. Les amendes imposées aux entreprises en cas de non-respect des dispositions légales et réglementaires ne sont pas assurables ;

- risques relatifs au traitement des données : les investissements dans les outils de mesure et d'audit doivent répondre à l'exigence accrue de précision et de fiabilité des données ;

- risques technologiques : l'intégration de nouvelles technologies (carburants verts, électrification, hydrogène, IA), outre leur coût souvent prohibitif, présente des incertitudes en termes de fiabilité et d'appréciation des actifs. Certaines grandes compagnies de transport ont néanmoins mis en place des stratégies d'adaptation. Ainsi, des flottes maritimes investissent dans des navires propulsés au gaz naturel liquéfié (GNL) à l'hydrogène ou à la voile, tandis que les entreprises de fret routier modernisent leur parc avec des véhicules électriques et hybrides ;

- risques juridiques : sur le plan contractuel, il devient déjà habituel pour les chargeurs d'intégrer dans les contrats de transport des chartes environnementales avec des effets contraignants pour l'opérateur de transport, mettant à sa charge des responsabilités nouvelles, hors cadre traditionnel du droit des transports. À ceci s'ajoutent la multiplication des contentieux liés aux régulations environnementales engendrant des litiges coûteux, le développement des processus d'audits requis pour obtenir ou renouveler des couvertures assurantielles, ainsi que le risque juridique lié aux interprétations contradictoires selon les pays des normes ESG. Dans un rapport de 2023, les Nations-Unies ont ainsi estimé que 2 180 actions concernant le changement climatique ont été déposées dans le monde, dont 1 522 aux États-Unis ;

- risque réputationnel : les entreprises et leurs dirigeants ne respectant pas les nouvelles normes risquent de voir leur réputation affectée avec des conséquences sur leur attractivité, des pertes de marché et leur solvabilité ;

- risque pour le dirigeant et l'administrateur d'une entreprise de transport : en application des dispositions de l'article 1833 du Code civil (12) issu de la loi Pacte, une société est gérée dans son intérêt social en tenant compte des enjeux sociaux et environnementaux de son activité. Cette obligation est reprise dans les articles L.225-64 et L.225-65 du Code de commerce pour les conseils de surveillance et les directoires.

Les dirigeants et administrateurs des entreprises de transport sont donc tenus de mettre en place des dispositifs de conformité aux exigences réglementaires en matière de RSE qui incluent des processus de contrôle et d'audit interne pour s'assurer de leur mise en œuvre effective. À défaut, la responsabilité personnelle civile et/ou pénale d'un dirigeant et/ou d'un administrateur peut être mise en cause. Pour rappel, la commission par le dirigeant d'une société d'une infraction violant les principes du RSE est susceptible d'engager la responsabilité de l'entreprise personne morale. La garantie d'assurance responsabilité civile des mandataires sociaux a vocation à prendre en charge les frais de défense des assurés personnes physiques (et personnes morales dans le cadre d'extension de garantie) qui verraient leur responsabilité mise en cause au judiciaire, ainsi que les conséquences pécuniaires des préjudices causés à des tiers. En revanche, les amendes pénales et administratives ainsi que les montants de cautions demeurent non assurables en France.

La nécessaire adaptation des dispositifs assurantiels non-vie

Pour faire face à ces évolutions rapides, les assureurs s'efforcent d'ores et déjà d'adapter leurs modèles. Ils intègrent ainsi des critères liés aux réglementations environnementales et sociétales dans leurs analyses de risques, lesquelles ne se limitent donc plus aux sinistralités historiques et aux paramètres techniques. Un rapport 2023 du cabinet Marsh a ainsi révélé qu'environ 75 % des assureurs anglais et européens élaboraient des directives de souscription pour traiter de la manière dont l'ESG pourrait être évalué au cours de la souscription.

Dans l'esprit du rapport publié en 2020 par le Programme des Nations-Unies pour l'environnement en collaboration avec nombre de (ré)assureurs mondiaux (13), quelques pistes pourraient être proposées pour améliorer les dispositifs assurantiels non-vie tels que :

- des produits d'assurance spécialisés : l'adaptation des produits d'assurance pour inclure des couvertures spécifiques liées à la transition énergétique (assurance pour véhicules électriques, infrastructures de recharge, gestion des risques liés à la transition vers des carburants alternatifs) pourrait devenir une norme dans le secteur. De plus, des polices spécifiques couvrant les risques liés à la transition écologique, telle que l'assurance de nouvelles technologies de propulsion, pourraient être envisagées ;

- des tarifs préférentiels : les entreprises d'assurance pourraient favoriser les acteurs engagés dans des pratiques durables, par exemple les armateurs certifiés Green Marine Europe, en leur proposant des montants de primes préférentiels ;

- des secteurs d'activité faisant l'objet d'une restriction à la souscription : certains assureurs ont pris l'initiative de limiter la garantie d'activités de transport de charbon ou de sociétés utilisant le charbon comme énergie principale ;

- le développement d'outils de modélisation avancés : l'intégration de l'intelligence artificielle et du *big data* permettrait d'affiner l'évaluation des risques environnementaux et financiers ;

- la création d'un fonds de garantie écologique : une proposition de mécanismes de mutualisation des risques aiderait les entreprises à absorber les surcoûts liés aux nouvelles normes environnementales et sociétales ;

- la modélisation de l'impact financier des sanctions : les assureurs devront prévoir des modèles pour évaluer l'impact financier des sanctions liées à la non-conformité de leurs clients aux exigences réglementaires (par exemple, les amendes pour excédent d'émissions ou les pénalités pour non-respect des normes de carburants) en ayant à l'esprit la recommandation de l'ACPR pour 2025 de prise en compte de l'inflation pour l'assurance non-vie.

Vers une rationalisation ou une dérégulation européenne ?

En 2024, un projet de directive « Omnibus » a été proposé pour rationaliser ou simplifier les réglementations en lien avec la directive CSRD. Désormais, seules les entreprises de plus de 1 000 employés, réalisant au moins 50 M€ de chiffre d'affaires ou 25 M€ de bilan total, demeureraient concernées par les obligations de *reporting* extra-financier. Les PME cotées n'auraient plus d'obligation légale en matière de *reporting* ESG. Les entreprises non européennes opérant dans l'UE verraient leur seuil relevé à 450 M€ de chiffre d'affaires, contre 150 M€ initialement. Autrement dit, les entreprises en deçà de 999 employés seraient désormais hors-champ, sauf à ce que leurs investisseurs ou clients exigent toujours des informations ESG.

L'avenir dira s'il s'agit d'une simple rationalisation, d'un allègement des charges réglementaires ou plutôt de l'amorce d'un processus de dérégulation progressive calqué sur le modèle américain. En tout état de cause, une adaptation des méthodes d'évaluation des risques est indispensable pour garantir une couverture adéquate tout en encourageant les pratiques durables. Pour 2025, l'ACPR a très clairement indiqué son exigence de voir intégrées des préférences ESG dans les produits et argumentaires de vente des acteurs financiers pour prévenir le risque d'écoblanchiment.

Les compagnies d'assurance ont donc, aujourd'hui, l'opportunité d'accompagner l'innovation et de structurer de nouveaux modèles de gestion du risque au soutien d'une mobilité durable. Une façon de propulser l'assurance au rang de levier stratégique dans la transition écologique des entreprises de transport en Europe.

(1) La définition officielle de la RSE donnée par la Commission européenne consiste en l'intégration volontaire par les entreprises de préoccupations sociales et environnementales à leurs activités et leurs relations avec leurs parties prenantes.

(2) Règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières.

(3) Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience.

(4) Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil. Texte formellement adopté par le Parlement européen le 18 avril 2023.

(5) Ce règlement 2023/1805 du 13/09/2023 s'inscrit dans le cadre du plan Fit for 55, destiné à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'Union de 55 % d'ici 2030. Adopté en juillet 2023, il est progressivement mis en œuvre à partir du 1er janvier 2025. La responsabilité de garantir la conformité à la réglementation incombe au propriétaire du navire autant qu'au gestionnaire ou à un affréteur coque nue ayant repris les responsabilités opérationnelles du navire auprès du propriétaire.

(6) Normes antipollution Euro 7

(7) La directive CS3D prévoit un dispositif d'amendes pouvant atteindre 5 % du chiffre d'affaires mondial pour les multinationales.

(8) TA Montreuil, 28 oct. 2024, n°2414132 ; CA Amiens, tarification, 18 nov. 2022, n°22/01369

(9) Le 15 janvier 2024, la cour d'appel de Paris créait une chambre dédiée aux contentieux émergents, en charge des litiges liés à la loi du 27 mars 2017 sur le devoir de vigilance et à la responsabilité écologique. Une décision a été rendue le 13 février 2025 au bénéfice de la SNCF dans le domaine sociétal par le TJ de Paris.

(10) Cass. com. 21 janvier 2014, n°12-25.443, inédit ; Cass. com., 17 mars 2021, n°19-10.414

(11) Spence v. Am. Airlines, Inc. (N.D. Tex. Jan. 10, 2025)

(12) Art. 1833 du Code civil : *« Toute société doit avoir un objet licite et être constituée dans l'intérêt commun des associés. La société est gérée dans son intérêt social, en prenant en considération les enjeux sociaux et environnementaux de son activité. »*

(13)

www.unepfi.org/psi/wp-content/uploads/2020/06/PSI-ESG-guide-for-non-life-insurance.pdf

Dépêches

Tous

16 juin 2025

16:07 NOMINATION
Swiss Life France : deux nouvelles nominations

15:17 STRATÉGIE
Verspieren : croissance de 5,4% du chiffre d'affaires en 2024

11:26 MARKETING
Covéa lance un outil pour anticiper les risques climatiques

10:46 STRATÉGIE
Inser devient Verlingue en Italie

10:41 MARKETING
Assurance vie : Tikehau Capital dévoile un fonds de capital-investissement avec trois assureurs

Voir plus

Les articles les plus lus

PIRATAGE NUMÉRIQUE

Cyberattaque chez Harvest : les assureurs évaluent l'onde de choc

Depuis la cyberattaque dont l'éditeur de logiciels Harvest a été victime en février, les assureurs…

Louis Guarino | La Tribune de l'Assurance | 10/04/2025

La Tribune de l'assurance
L'INTERVIEW

LYDIE HIPPON-DARDE, DIRECTRICE GÉNÉRALE D'ALLIANZ PARTNERS FRANCE

« L'assurance de demain intégrera une dimension servicielle plus forte »

Directrice générale d'Allianz Partners France depuis le printemps dernier, Lydie Hippon-Darde…

Sarah Noufi | La Tribune de l'Assurance | 10/04/2025

RÉGLEMENTATION

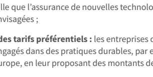
ABONNÉS Risques cyber, jamais sans mes fournisseurs !

De nouvelles réglementations imposent aux entreprises une attention accrue sur les risques cyber de…

Fabrice Mateo | La Tribune de l'Assurance | 17/04/2025

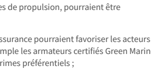
Les Newsletters d'Option Finance
Ne perdez rien de toute l'information financière !
S'INSCRIRE

Dans la même rubrique



ABONNÉS Un mandataire d'assuré ne peut se livrer à une activité de consultation juridique

Le fait pour un mandataire d'assuré d'exercer une activité d'assistance et d'apprécier, en fonction...



ABONNÉS Garantie des vices cachés : un point de départ des délais d'action repoussé

Alors qu'elle tente, depuis plusieurs années, d'aligner les points de départ du délai d'action en...

ABONNÉS Le défaut d'assurance, un avantage pour le maître d'ouvrage ?

Quand le défaut de production d'une attestation d'assurance est révélé au tout début de la relation...

Voir plus

Option Finance
L'hebdomadaire de référence des professionnels de la Finance
Découvrir

NEWSPRO
Le site des professionnels de la Finance, du Droit, de l'Assurance et de la Gestion d'Actifs
Découvrir

Option Droit & Affaires
Le trait d'union entre la communauté du Droit des affaires et les Entreprises
Découvrir

Funds magazine
Le mensuel de référence de la communauté de la Gestion d'Actifs
Découvrir

Le magazine du mois
N° 313 du 02/06/2025

© 2025 Option Finance Tous droits réservés