

# ment « à impact »

mentale vont un cran plus loin que l'ISR

**POUR CIBLER  
ENTREPRISES  
LES DE GÉNÉRER  
IMPACT POSITIF,  
RANTS D'ACTIFS  
ENT D'ABORD  
INTENTIONS**

uels nous pouvons  
explique M<sup>me</sup> Bou-

poser ce concept  
ent aux caractéris-  
es cotés, les socié-  
ont dû en adapter  
fret, les entreprises  
éralement des ac-  
es, et, souvent,  
tie d'entre elles  
impact positif.

que  
par exemple, le  
multithématique  
onomy se foca-  
iers: transition  
servation des  
elles, santé et  
forcement de la  
s 20 % du chif-  
entreprise doit  
ces piliers et  
croissance»,  
er di Nota.

reprises capa-  
mpact positif,  
fs vérifient  
alité des en-  
elles géné-  
uit, il doit ré-  
stratégique.  
s important  
er: l'« addi-  
R et France  
se résume  
ctif n'avait  
stisseur en  
t la diffé-  
nd-Chatel-  
tissement

responsable chez DNCA Finance, les entreprises financées doivent apporter quelque chose de plus par rapport à l'état du marché. «Un constructeur automobile qui se contente de respecter les normes environnementales de marché ne produit pas d'impact, estime-t-elle. L'impact peut par ailleurs provenir des produits en eux-mêmes ou bien de leur accessibilité par des personnes défavorisées.»

Dernier point: la mesurabilité de cet impact, afin de contrôler la véracité des discours et de produire des rapports détaillés aux investisseurs sur l'effet de leur investissement. Ce qui n'a rien d'une sinécure. «Nous sommes loin d'avoir toutes les données nécessaires à disposition, mais le processus va s'accélérer, et, dans dix ans, toutes les entreprises cotées publieront des mesures d'impact, peut-être même avant cela», estime Léa Dunand-Chatellet. Le sujet sera au cœur des travaux lancés par le ministère des finances. «La mesure d'impact se révèle être un exercice difficile dont les fondements méthodologiques n'apparaissent pas encore suffisamment robustes», indique Bercy dans un communiqué, en soulignant le défi que représente la collecte de données fiables.

Quant à la performance financière, elle n'est pas oubliée, et l'analyse financière reste pratiquée dans la sélection des valeurs. «Nous investissons sur les grandes tendances de demain, donc sur des entreprises qui ont vocation à gagner des parts de marché, estime par ailleurs Léa Dunand-Chatellet. Mais il s'agit de logiques sur les quinze prochaines années, donc il faut identifier les bonnes valeurs et adopter un horizon d'investissement de très long terme.» Si les fonds d'impact sont encore peu nombreux, le nombre de produits allant dans ce sens devrait progressivement se développer. ■

AURÉLIE FARDEAU



## SOS CONSO

CHRONIQUE PAR RAFAËLE RIVAÏS

# Quand l'avion n'atterrit pas sur le bon aéroport

Bonne nouvelle pour les passagers dont l'avion n'atterrit pas à l'endroit prévu, ils peuvent réclamer un dédommagement! C'est ce qu'enseigne la mésaventure de Paolo X. Le 11 juin 2018, il prend un vol de la compagnie Vueling Airlines, pour se rendre de Milan à Paris. Son avion doit atterrir à 22h30, sur l'aéroport d'Orly (Val-de-Marne). Mais, comme il décolle en retard et que l'aéroport ferme à 23h30, il se pose sur celui de Roissy-Charles-de-Gaulle (Val-d'Oise), à 0h18, le lendemain.

M. X réclame l'indemnisation prévue par le règlement européen sur les droits des passagers aériens, en cas de retard de plus de trois heures (ici, 250 euros). Vueling Airlines la lui refuse: elle considère que l'avion est arrivé à sa destination – «Paris» – une heure et 48 minutes (seulement) après l'horaire prévu. En outre, assure-t-elle, même si le retard avait été supérieur à trois heures, elle devrait être exonérée du paiement de cette indemnité du fait que la fermeture de l'aéroport d'Orly constituait une «circonstance extraordinaire», qui «n'aurait pas pu être évitée même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises».

## LA DESTINATION FINALE D'UN VOL EST CELLE DE L'AÉROPORT D'ARRIVÉE INDICÉ SUR LE BILLET

M. X l'assigne devant le tribunal d'instance d'Ivry-sur-Seine (Val-de-Marne), mais perd. Il se pourvoit en cassation, et son avocate, M<sup>e</sup> Marie Molinié, souligne que la «destination finale» d'un vol est celle de «l'aéroport d'arrivée indiqué sur le titre de transport», soit, en l'occurrence, «Paris-Orly». Elle rappelle encore qu'aux termes du code civil, c'est bien au transporteur qu'il incombe de démontrer que l'avion a atterri à Orly avec un retard inférieur à trois heures, et non au passager de prouver le contraire. Le tribunal, qui n'a pas exigé cette démonstration, a «*inversé la charge de la preuve*», insiste-t-elle.

M<sup>e</sup> Molinié ajoute que la réglementation qui interdit tout atterrissage à Orly après 23h30, dans le but de protéger le sommeil des riverains, ne peut être considérée comme relevant des «circonstances extraordinaires», puisqu'elle résulte d'une décision ministérielle du... 4 avril 1968, en vigueur, donc, depuis plus de cinquante ans!

Le 17 février, la Cour de cassation approuve le raisonnement de l'avocate. Elle casse la décision et renvoie les parties devant le tribunal judiciaire de Paris, afin qu'il rejuge l'affaire. Elle rappelle que la notion de «circonstances extraordinaires» désigne des événements qui «ne sont pas inhérents à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien» et qui «échappent à la maîtrise effective de celui-ci». Connaître l'heure de fermeture d'un aéroport est manifestement «inhérent à l'exercice normal de l'activité du transporteur aérien». Plus de deux ans après son voyage parisien, Paolo X devrait être indemnisé. ■