

Proposition d'actionnaire Adoption d'une politique sur les droits humains

Attendu que :

Tout au long de l'année 2005, Bombardier a été au centre d'une controverse en raison de sa participation au projet ferroviaire entre la Chine et le Tibet (Qinghai-Tibet), une controverse qui était axée sur les impacts négatifs que pourrait avoir ce train sur les droits humains des Tibétains (<http://www.asianpacificpost.com/news/article/839.html>)¹ ;

Selon Amnesty internationale (<http://web.amnesty.org/report2005/chn-summary-eng>) et le dernier rapport du département d'État américain (<http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2004/41640.htm>), les autorités chinoises continuent à commettre des violations des droits humains au Tibet, dont la torture, des arrestations arbitraires, des détentions sans procès et des meurtres extrajudiciaires ;

Les entreprises transnationales ayant des activités dans des pays dirigés par un régime oppressif ou réputés pour leurs mauvaises conditions de travail font face à un risque quant à leur réputation et à la valeur de leurs actions, dans la mesure où elles peuvent être perçues comme responsables ou complices des violations des droits humains commises dans ces pays ;

Bombardier ne divulgue pas actuellement de politique sur les droits humains qui lui permette de gérer et d'éviter, de façon efficace, ces risques ;

L'adoption d'une politique sur les droits humains pourrait conférer des avantages commerciaux à l'entreprise, tels que améliorer sa réputation et ses relations avec la communauté et les actionnaires, et réduire les risques liés à une mauvaise publicité, aux boycotts de consommateurs, aux campagnes de désinvestissement et aux poursuites judiciaires ;

Plusieurs grandes entreprises ont déjà mis en place de telles politiques (www.business-humanrights.org), notamment le compétiteur européen de Bombardier, Siemens, qui a adopté le Pacte mondial des Nations Unies, dont le premier principe porte sur le respect et la protection des droits humains.

IL EST RÉSOLU QUE :

Les actionnaires demandent au conseil d'administration de développer et d'adopter une politique sur les droits humains et de produire un rapport indépendant sur les progrès accomplis à ce propos d'ici novembre 2006.

Déclaration à l'appui :

Pour répondre aux demandes croissantes des actionnaires et à l'évolution du droit international en matière de droits humains dans la sphère d'influence des entreprises, ainsi que pour refléter les meilleures pratiques des compagnies dans ce domaine, une telle politique devrait, entre autres, s'appuyer sur les éléments suivants :

- la *Déclaration universelle des droits de l'Homme* (ONU) et les normes des Nations Unies sur la responsabilité en matière de droits de l'Homme des sociétés transnationales et autres entreprises ;
- les principes du Pacte mondial des Nations Unies ;
- les normes sur le travail définies par l'Organisation internationale du travail (conventions 29, 87, 98, 100, 105, 111, 138 et 182) ;
- La politique devrait aussi comprendre un plan d'application pour l'ensemble des activités de l'entreprise, incluant un mécanisme d'évaluation proactive et des mesures de vérification sociale par des agences crédibles et indépendantes.

¹ Asian Pacific Post, *Stop the Train*, November 10th 2005

Shareholders' Proposal Adoption of a Human Rights Policy

Whereas:

Year round in 2005, Bombardier was in the middle of a controversy because of its participation in the railway project between China and Tibet (Qinghai-Tibet), a controversy which is focused on the negative impacts that this train could have on the human rights of Tibetans (<http://www.asianpacificpost.com/news/article/839.html>)²;

According to Amnesty International (<http://web.amnesty.org/report2005/chn-summary-eng>) and to the last report issued by the U.S. Department of State (<http://www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2004/41640.htm>), Chinese authorities continue to commit human rights violations in Tibet, such as torture, false arrests, detentions without trials and extrajudicial murder;

Transnational companies which have activities in countries governed by an oppressive regime or renowned for their bad working conditions are facing a risk for their corporate image and stock value, insofar as they can be perceived as responsible or accomplice of the human rights violations committed in these countries ;

At this time, Bombardier does not disclose its human rights policy which allows it to manage and avoid, in an efficient manner, these risks;

The adoption of a human rights policy could confer trade advantages to the company, such as improving its reputation and relations with the community and its shareholders, and reduce the risks connected to bad press, consumer boycotts, disinvestment campaigns and legal proceedings;

Several large companies have already put together such human rights policies, notably Bombardier's European competitor, Siemens, which has adopted the Global Compact of the United Nations, whose first principle concerns the respect and protection of human rights.

It is resolved that:

The shareholders are asking the Board of Directors to develop and adopt a human rights policy and to draft an independent report on the progress accomplished on this subject before November 2006.

Supporting Statement:

To answer to the increasing demands from shareholders and the evolution of international law towards human rights in the sphere of influence of companies, as well as to reflect the best practices of companies in this field, such a policy should be based, among other things, on the following components:

- The *Universal Declaration of Human Rights* (UN) and the Norms on the Responsibilities of Transnational Corporations and Other Business Enterprises with Regard to Human Rights (UN),
- The United Nations Global Compact Standards;
- The Labour Standards defined by the International Labour Organization (conventions 29, 87, 98, 100, 105, 111, 138 and 182) ;

This policy should also include an implementation plan everywhere the company has activities, including a proactive assessment mechanism and some social auditing measures conducted by credible and independent agencies.

² Asian Pacific Post, *Stop the Train*, November 10th 2005.

Bombardier - Proposition relative à l'adoption d'une politique sur les droits humains

Contexte

En février 2005, la coentreprise Bombardier Sifang Power Transportation (BSP), formée de Bombardier Transport, Power Corporation et d'une société chinoise (China South Locomotive and Rolling Stock Industry Corporation), a obtenu un contrat de 281 millions de dollars américains pour la construction de 361 voitures de train destinées au chemin de fer devant relier la ville tibétaine de Lhassa aux villes chinoises de Beijing, Shanghai et Guangzhou³ (projet Qinghai-Tibet). Ce projet n'est qu'un des exemples de l'expansion de Bombardier en Chine. L'entreprise québécoise participe aussi à deux autres coentreprises « dans le pays dont la croissance de l'économie est la plus rapide au monde, soit Bombardier-CPC Propulsion Systems Co. Ltd. et Changchun Bombardier Railway Vehicles Co., Ltd.⁴ »

La construction du chemin de fer Qinghai-Tibet a été planifiée par le gouvernement chinois qui en a lancé la première phase dès 1958, huit ans après avoir envoyé des troupes au Tibet pour y imposer son régime. Bombardier n'a réalisé aucune étude d'impact relative à sa participation, sous prétexte qu'elle ne fournit que des composantes du projet.

Risques sociaux

Le chemin de fer Qinghai-Tibet traverse, à 3000 mètres d'altitude, la Région autonome du Tibet. Bien que le Gouvernement tibétain en exil ne s'oppose pas au projet en soi, le Dalaï Lama a indiqué qu'un génocide culturel était en cours au Tibet. Il a affirmé qu'un lien ferroviaire pouvait être utile au développement de la région, à condition qu'il ne soit pas motivé par des raisons politiques en vue de modifier le profil démographique du Tibet.⁵

De fait, les opposants au projet, à l'échelle locale et internationale, soutiennent que les Tibétains n'ont pas été consultés sur ce projet et que la construction du chemin de fer contribuera à accentuer la colonisation du Tibet par la Chine en permettant à celle-ci d'accroître sa présence militaire au Tibet. Selon Lhadon Thethong, directrice générale du groupe *Étudiants pour un Tibet libre* qui émane du mouvement international *Students for free Tibet*, « le chemin de fer tibétain menace la survie-même de la nation tibétaine⁶ ».

Ces appréhensions sont fondées sur les antécédents de la Chine en matière de droits humains. Malgré son intégration dans l'économie globale, la Chine tarde à faire preuve d'une volonté réelle de s'arrimer aux normes internationales en matière de droits humains. Dans son rapport de 2004, Amnistie internationale souligne que la Chine n'a fait aucun effort pour introduire les réformes législatives et institutionnelles qui sont nécessaires pour mettre un terme aux nombreuses violations graves de droits humains qui sont rapportées dans ce pays⁷. Le Département d'État américain rapporte pour sa part que le bilan du gouvernement chinois en matière de droits humains « demeure déficient » au Tibet. Ce rapport souligne que les autorités chinoises « continuent de perpétrer des abus de droits humains, incluant des meurtres extra-judiciaires, de la torture, des arrestations arbitraires, des détentions sans procès, et de longues incarcérations de Tibétains qui expriment pacifiquement un point de vue politique ou religieux.⁸ »

³ *Groupe Investissement Responsable*

⁴ *Rapport annuel, Exercice clos le 31 janvier 2005*

⁵ *Dalaï Lama: Rail Link 'Cultural Genocide'*, <http://www.foxnews.com/story/0,2933,169128,00.html>

⁶ *Bombardier, Nortel under fire, Political move to link China and Tibet's capital by rail*, <http://asianpacificpost.com/portal2/pageView.html?id=402881910674ebab010674f531d81917>

⁷ *China*, <http://web.amnesty.org/report2005/chn-summary-eng>

⁸ *Country Report on Human Rights Practices – 2004*

Bombardier n'a présentement aucune politique en matière de droits humains, alors que plusieurs grandes entreprises ont déjà mis en place de telles politiques. C'est notamment le cas du compétiteur européen de Bombardier, Siemens, qui a adopté le *Pacte mondial des Nations Unies*, dont le premier principe porte sur le respect et la protection des droits humains dans les sphères d'influence des entreprises.

Risques environnementaux

Selon le Comité Canada-Tibet, la construction du chemin de fer Qinghai-Tibet et l'accroissement de l'activité humaine qui en découlerait dans la région pourraient entraîner des dommages pour l'environnement et une réduction de la biodiversité, étant donné la fragilité de l'écosystème de haute altitude au Tibet. Par ailleurs, Wu Ziwang, de l'Académie des sciences de Chine, a mis les promoteurs du projet en garde, affirmant que le réchauffement climatique et le dégel des sols observés dans la région pourraient fragiliser les assises du chemin de fer⁹.

Risques de réputation

Sans études d'impact et sans politique sur le respect et la protection des droits humains dans ses sphères d'influence, Bombardier est très exposée à des risques de réputation. La compagnie n'est pas sans ignorer la situation relative aux droits humains en Chine. La déclaration de la compagnie à l'effet « que notre participation se limite à la construction de voitures » ne tient plus la route en 2006, alors que le public reconnaît de plus en plus clairement que les entreprises, de par leur pouvoir économique, ont une influence sur leurs clients gouvernementaux. En déclinant toute responsabilité, Bombardier pourrait être accusée de complicité dans la répression des droits humains au Tibet et en Chine et voir sa réputation ternie auprès de la population québécoise, canadienne et internationale.

Risques financiers

Il est à noter que dans un passé récent, les organisations protibétaines ont réussi à faire fléchir la société British Petroleum (BP), la chaîne d'hôtels Holiday Inn, ainsi que la Banque mondiale. Toutes trois se sont ainsi retirées de différents projets au Tibet. Un désistement du projet Qinghai-Tibet après y avoir consenti des investissements pourrait coûter cher à Bombardier et à ses actionnaires.

Notre démarche

En 2005, des membres du RRSE ont envoyé une lettre à Bombardier pour lui suggérer de faire une étude sur les impacts du projet de chemin de fer Qinghai-Tibet et ont également sollicité directement l'opinion du Dalaï Lama sur la question. Les représentants du Gouvernement tibétain en exil ont répondu en réitérant la position du Dalaï Lama relatée ci-dessus (voir *Risques sociaux*) et la compagnie s'est contentée de répéter que sa participation à ce projet se limite à la construction de voitures.

En conséquence, la Corporation des Syndics Apostoliques des frères mineurs ou Franciscains appuyée par La Congrégation des Sœurs de Sainte-Anne, tous deux membres du RRSE, ont déposé une proposition d'actionnaire (en annexe) demandant à l'entreprise de développer et d'adopter une politique sur les droits humains s'appliquant dans ses sphères d'influence et de produire un rapport indépendant sur les progrès qu'elle aura accomplis à ce propos d'ici novembre 2006.

⁹ *Global warming threatens Tibet rail link, 5 février 2006, Reuters*

Les Franciscains et La Congrégation des Sœurs de Sainte-Anne estiment que la controverse hautement médiatisée suscitée par la construction du chemin de fer Qinghai-Tibet illustre clairement le fait que les entreprises qui ont des activités dans des pays qui, comme la Chine, sont réputés pour des violations en matière de droits humains, s'exposent à des risques d'image et de réputation. Les proposeurs pensent qu'il est dans le meilleur intérêt de Bombardier d'adopter une politique sur le respect des droits humains dans l'ensemble de ses sphères d'influence.

De plus, ils estiment que cette politique doit comprendre une référence explicite à la *Déclaration universelle des droits de l'Homme* de l'O.N.U., ainsi qu'aux normes des Nations Unies sur la responsabilité en matière de droits de l'Homme des sociétés transnationales et autres entreprises. La *Déclaration universelle des droits de l'Homme* fonde le droit international et chapeaute des conventions pertinentes pour Bombardier en Chine, notamment le *Pacte international relatif aux droits civils et politiques*, le *Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels*, la *Convention no 169 relative aux peuples indigènes et tribaux*, la *Déclaration de Rio sur le développement et l'environnement*, et le *Pacte mondial des Nations Unies*.