

## POLITIQUE SECTORIELLE RSE - INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

### **1. Champ d'application**

La présente politique (la « Politique ») s'applique à tous les financements, les investissements et plus généralement à toutes les interventions de Crédit Agricole CIB (la « Banque »), dès lors que celles-ci sont directement liées à la construction, à l'extension, à l'exploitation, à l'acquisition et / ou à la détention des infrastructures de transport aérien, maritime et terrestre.

Dans le cadre de cette politique, les infrastructures de transport concernées se caractérisent par leur emprise foncière sur les territoires et renvoient précisément aux aéroports, ports, infrastructures fluviales, gares ferroviaires, lignes de chemin de fer, infrastructures de transport collectifs (tramways, métro), routes, autoroutes, voies express et ouvrages d'art routiers (ponts, tunnels...).

L'« exploitation » des infrastructures est, ici, entendue comme les opérations de gestion, d'entretien et de maintenance de l'infrastructure elle-même et n'inclue pas les activités commerciales et les services rendus possibles par les installations. A titre d'illustration, pour un aéroport, l'exploitation inclura la gestion des flux d'aéronefs (hors contrôle de la navigation) et des flux de passagers et de marchandises sur et dans l'aéroport, mais pas le transport de passagers et de marchandises par avion qui est du ressort des compagnies aériennes. La même distinction s'applique dans le domaine ferroviaire où le gestionnaire de l'infrastructure (voies ferrées et gares) doit être distingué des opérateurs qui commercialisent l'offre de transport et font circuler les trains.

Les interventions de Crédit Agricole CIB en lien avec les services de transport sont couvertes par des politiques sectorielles RSE correspondantes (transport aérien, maritime, automobile...).

Seules les activités que la Banque aurait à mener à compter du jour de publication de la Politique sont concernées. Sont exclus les engagements en cours, comme toutes les activités qui auraient déjà fait l'objet d'une contractualisation ou dont la négociation commerciale serait à un stade avancé.

La présente politique sera révisée périodiquement.

### **2. Enjeux et objectifs de la politique**

Les infrastructures de transport permettent l'accueil et le traitement des véhicules<sup>1</sup> ainsi que des passagers et du fret qu'ils transportent. Elles constituent des ensembles nécessaires à la viabilité et la vitalité des secteurs des transports aérien, maritime et terrestre. Elles peuvent jouer un rôle majeur dans le désenclavement, la croissance du commerce et l'essor économique de certains territoires.

Les activités de construction, d'extension et d'exploitation de ces infrastructures doivent tenir compte de considérations environnementales et sociales. Elles peuvent être source d'impacts négatifs en termes de biodiversité (fragmentation des écosystèmes, pollution de l'eau et de l'air), de droits humains (déplacements physiques et économiques de populations, traitement de la main d'œuvre employée et autres). Elles sont également souvent à l'origine de nuisances, notamment sonores.

Cette Politique vient en complément des politiques en lien aux transports des Etats et des politiques d'investissement des clients de la Banque, et ne prétend pas les supplanter. Elle vise à préciser les critères RSE<sup>2</sup> de la Banque dans le secteur des infrastructures de transport et entend préciser les conditions d'intervention de la Banque en fonction des enjeux sociétaux identifiés. Elle s'ajoute aux Principes Equateur dans leur champ d'application.

<sup>1</sup> Véhicules de transport aérien, maritime, fluvial ou terrestre

<sup>2</sup> Responsabilité Sociétale de l'Entreprise

### **3. Cadre de référence**

Les financements et investissements dans ce secteur seront analysés en tenant compte des enjeux identifiés et en prenant notamment en compte les travaux et standards issus des conventions, initiatives ou organisations suivantes :

- les standards du groupe Banque Mondiale et notamment les Normes de Performances et les Directives Environnementales, Sanitaires et Sécuritaires de l'International Finance Corporation (IFC) ;
- Convention de Ramsar : la Convention sur les zones humides (Ramsar, Iran, 1971) ;
- Classement de l'UNESCO sur les sites inscrits au patrimoine mondial de l'humanité: Organisation des Nations Unies pour l'Education, la Science et la Culture.

### **4. Critères d'analyse pris en compte**

La Banque analysera chaque transaction liée à la construction, à l'extension, à l'exploitation, à l'acquisition ou à la détention d'une infrastructure de transport selon les critères suivants :

Capacité et engagement du projet ou du client à dialoguer avec les parties prenantes et à gérer les risques environnementaux et sociaux :

- sécurité des ouvrages (études géologiques, risque sismique, qualité des matériaux, expérience du constructeur) ;
- qualité de l'évaluation des impacts environnementaux et sociaux ;
- qualité des plans de gestion de ces différents impacts ;
- qualité des plans de gestion des accidents ;
- consultation des populations affectées et, le cas échéant, accord des peuples autochtones ;
- établissement d'un mécanisme de gestion des griefs au niveau du projet ;
- consultations entre Etats dans le cas d'impacts transfrontaliers.

Engagement environnemental :

- impacts potentiels sur la biodiversité (et notamment la fragmentation des écosystèmes et l'accès accru aux milieux naturels) ;
- émissions de polluants et notamment de gaz à effet de serre ;
- gestion de la ressource en eau ;
- érosion des sols ;
- nuisances sonores ;
- nuisances visuelles, impacts sur les paysages.

Engagement social et en termes de droits humains :

- droit du travail et conditions de travail, et notamment respect des conventions fondamentales de l'OIT<sup>3</sup> ;
- qualité de la prise en charge de l'afflux de travailleurs migrants ;
- santé et sécurité des communautés ;
- impact sur les communautés locales (déplacement physique ou économique de population) ;
- droits des peuples autochtones sur les terres traditionnelles ;
- incidence sur le patrimoine culturel.

Concernant les interventions portant sur des infrastructures existantes, les différents critères d'analyse ci-dessus seront revus *a posteriori* (impacts observés sur les écosystèmes, gestion des éventuels déplacements de population, sécurité de l'ouvrage, etc.), ce qui permettra de donner une opinion globalement positive ou négative sur le projet quant à son impact environnemental et social.

---

<sup>3</sup> Les conventions fondamentales de l'OIT en matière de droits humains concernent l'élimination du travail forcé ou obligatoire (C-29 et C-105), l'abolition du travail des enfants (C-138 et C-182), l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession (C-100 et C-111) et la liberté d'association et de négociation collective (C-87 et C-98).

## **5. Critères d'exclusion**

La Banque ne participera pas à des transactions liées à la construction, l'extension, l'exploitation, l'acquisition et / ou la détention d'infrastructures de transport si elle a connaissance d'une des caractéristiques suivantes:

- impact critique sur une zone protégée ou une zone humide d'importance internationale couverte par la convention de Ramsar ;
- localisation dans un site inscrit au patrimoine mondial de l'humanité selon le classement de l'Unesco.

ou si, quand un risque substantiel de non-conformité a été identifié, elle n'a pas reçu, selon elle, de réponse satisfaisante concernant :

- les Normes de Performance (ou des standards équivalents en cas de cofinancement avec une agence de crédit export ou une institution multilatérale) ou les Directives en matière d'environnement, de santé et de sécurité de l'IFC<sup>4</sup>, notamment en termes de SGES<sup>5</sup> de protection des droits fondamentaux des travailleurs, de déplacements de population, de plans de fermeture et de réhabilitation, de conservation de la biodiversité, d'impact sur des habitats naturels critiques, de consentement des populations autochtones et de protection du patrimoine culturel ;
- la consultation publique ou, le cas échéant, l'accord des peuples autochtones affectés<sup>6</sup> ;
- la consultation entre Etats dans le cas d'impacts transfrontaliers majeurs.

## **6. Mise en œuvre**

Lorsque la transaction est directement liée à la construction, l'extension, l'exploitation, l'acquisition et / ou la détention d'une infrastructure de transport, le projet sera étudié selon l'ensemble des critères d'analyse indiqués et la Banque cherchera à déterminer s'il existe un critère d'exclusion.

Lorsqu'une situation d'exclusion aura été identifiée ou que l'analyse générale aura été négative, la Banque ne participera pas à la transaction considérée. Toute éventuelle exception devra être gérée en accord avec la partie 8 ci-après.

Le suivi du respect des plans de gestion des impacts environnementaux et sociaux sera assuré en concertation avec les spécialistes du développement durable de la Banque depuis le début de la transaction et pendant toute la durée du financement dans le cadre de la revue annuelle des transactions.

Dans le cas des interventions en conseil, la Banque tendra à promouvoir les principes inclus dans la présente Politique. La Banque n'acceptera pas une mission de conseil si elle a connaissance de l'existence avérée et définitive d'un critère d'exclusion. La Banque se conformera à la présente politique pour participer aux financements qui seraient envisagés, notamment en ce qui concerne le respect des critères d'exclusion.

## **7. Interventions de la Banque non liées à une infrastructure de transport donnée**

Certaines transactions ne sont pas directement liées à la construction, l'expansion, l'exploitation, l'acquisition ou la détention d'une ou plusieurs infrastructures de transport données mais entrent néanmoins dans le champ d'application de la Politique. Ceci est notamment le cas des activités de nature « Corporate » au bénéfice de clients significativement actifs ce secteur.

La Banque attend de ses clients qu'ils développent de bonnes pratiques et un comportement de nature à limiter leurs impacts environnementaux et sociaux conformément à la partie 4 de la Politique.

Le cadre réglementaire dans lequel le client évolue devrait conduire au respect des principes de la Politique pour les activités localisées dans des pays OCDE à Hauts Revenus.

---

<sup>4</sup> La conformité à ces Normes et Directives est présumée dans les pays OCDE à Hauts Revenus

<sup>5</sup> Système de Gestion Environnemental et Social

<sup>6</sup> Tel que défini par la Norme de performance 7 de l'IFC relative aux Peuples autochtones

Dans les autres cas, la politique du client sera évaluée au regard des principes de la Politique de la Banque à l'occasion de la revue annuelle du dispositif. L'analyse portera également sur l'existence chez le client d'un suivi et d'une évaluation des impacts et des mesures d'atténuation ainsi que sur l'existence d'un reporting public sur ces aspects (site internet, rapport annuel<sup>7</sup>,...).

Dans le cas d'une divergence significative entre les politiques du client et de la Banque, la recommandation du comité CERES sera requise.

Une décision d'entrée en relation avec une nouvelle contrepartie incluse dans le périmètre de la Politique ne sera prise qu'après une analyse de ces mêmes critères. Cette analyse devra confirmer, au besoin lors d'un comité CERES, des pratiques en ligne avec les principes de la Politique de la Banque.

Ces évaluations seront conduites sur la base des informations publiques ou communiquées à la Banque par le client.

## **8. Circonstances exceptionnelles**

Les transactions qui présenteraient des éléments d'incertitude forte par rapport au respect de la Politique seront soumises au Comité CERES pour recommandation. Si le comité considère que la transaction déroge à la Politique, la transaction fera l'objet d'un arbitrage final de la Direction Générale de Crédit Agricole CIB.

## **9. Références et glossaire**

Normes de Performances et Directives Environnementales, Sanitaires et Sécuritaires de l'International Finance Corporation :

<http://www.ifc.org/ifcext/sustainability.nsf/Content/PerformanceStandards> and

<http://www.ifc.org/ifcext/sustainability.nsf/Content/EHSGuidelines>

Voluntary Principles on Security and Human Rights :

[http://www.voluntaryprinciples.org/files/voluntary\\_principles\\_english.pdf](http://www.voluntaryprinciples.org/files/voluntary_principles_english.pdf)

Zones humides d'importance internationale couvertes par la convention de Ramsar :

[http://www.ramsar.org/cda/fr/ramsar-documents-list/main/ramsar/1-31-218\\_4000\\_1](http://www.ramsar.org/cda/fr/ramsar-documents-list/main/ramsar/1-31-218_4000_1)

Sites inscrits au patrimoine mondial de l'humanité selon le classement de l'UNESCO :

<http://whc.unesco.org/fr/list/>

Nations Unies : Principles for Responsible Investment (PRI) :

<http://www.unpri.org/>

---

<sup>7</sup> Un reporting selon la norme Global Reporting Initiative (GRI) est considéré comme une bonne pratique.