



PAIN POUR LE PROCHAIN ACTION DE CARÊME



Les batteries – L'élément

crucial de la mobilité électrique

Une radiographie des aspects sociaux et écologiques

La production de batteries destinées aux véhicules électriques est complexe : l'étude que *Pain pour le prochain*, *Action de Carême* et l'*ATE Association transports et environnement* consacrent aux politiques des principaux fabricants met au jour de graves insuffisances et des risques importants, surtout au stade de l'extraction des matières premières.

Il sera pratiquement impossible de sortir des énergies fossiles et de mettre en place un système de transport plus respectueux du climat sans un formidable essor de la mobilité électrique, qui a déjà commencé en Suisse aussi. On enregistre en effet un accroissement des ventes de véhicules électriques, dont le cœur n'est plus le moteur, mais la batterie qui l'alimente. Cette évolution a également son revers : la fabrication des batteries est non seulement très énergivore, mais elle cause aussi toutes sortes de problèmes d'ordre écologique et social, liés en particulier à l'extraction des matières premières, toujours plus demandées.

C'est pour évaluer les questions liées au respect de l'environnement et des droits humains dans ce secteur que *Pain pour le prochain*, *Action de Carême* et l'*ATE Association transports et environnement* ont passé au peigne fin la politique commerciale des six plus grands fabricants de batteries pour véhicules électriques au monde, ainsi qu'une grande entreprise technologique suisse. Ces organisations ont examiné les questions suivantes en se fondant sur les rapports de durabilité et de responsabilité sociale des entreprises retenues :

- Les entreprises respectent-elles les normes internationales ?
- Prennent-elles des dispositions pour que leurs fournisseurs et partenaires commerciaux respectent eux aussi l'environnement et les droits humains sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement ?

Nous avons décortiqué les politiques d'entreprise en matière de droits humains, minerais et environnement sur la base des 39 critères retenus pour l'étude. Nous avons présenté les résultats de notre évaluation aux entreprises examinées et avons tenu compte, dans l'évaluation finale, des informations complémentaires fournies par les quatre entreprises qui y ont réagi.

| | Droits humains | Matières premières | Environnement | Rang |
|---------------|----------------|--------------------|---------------|------|
| Samsung SDI | | | | 1 |
| ABB | | | | 2 |
| LG Chem | | | | 2 |
| SK Innovation | | | | 2 |
| BYD | | | | 3 |
| Panasonic | | | | 3 |
| CATL | | | | 4 |

Sur la bonne voie

Incomplet

Satisfaisant

Insatisfaisant/
Pas de données

PRINCIPAUX RÉSULTATS

Premier mondial, dernier de classe

Les trois fabricants sud-coréens Samsung SDI, LG Chem et SK Innovation ainsi que l'entreprise suisse ABB devançant leur concurrent japonais Panasonic et les deux géants chinois BYD et CATL. Les résultats de CATL sont d'autant plus inquiétants que cette entreprise est le numéro 1 du marché mondial des batteries pour automobiles et qu'elle mène une politique expansionniste sur le marché occidental.

Bon sur le papier, insuffisant dans la pratique

La plupart des entreprises retenues pour l'étude disposent certes de codes de conduite que leurs fournisseurs sont tenus de respecter, mais leurs rapports ne fournissent que des informations sommaires sur leur mise en œuvre et sont encore moins diserts sur les résultats du suivi fondé sur des objectifs concrets et sur des données chiffrées.

Des chaînes d'approvisionnement problématiques

Les structures et processus internes permettent bel et bien d'identifier des problèmes tout au long des chaînes d'approvisionnement, mais il est rare que les entreprises en assurent le suivi ou y apportent une solution. Elles ne font guère appel à la société civile pour rechercher des solutions collectives, les mécanismes de plainte restent une exception sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et la réparation des dommages commis par des fournisseurs éloignés n'est pas à l'ordre du jour. Aucune entreprise ne fournit d'ailleurs de données concrètes sur ses fournisseurs.

Extraction des minerais : un secteur sur la sellette

Les minerais entrant dans la composition des batteries sont généralement extraits dans des pays présentant un taux de pauvreté élevé ainsi que des structures administratives et politiques défaillantes. La plupart des plaintes pour violation des droits humains dans le monde concernent d'ailleurs le secteur minier.

Les entreprises analysées axent largement leur devoir de diligence sur le cobalt, associé au travail des enfants, et sur les quatre minerais dits du conflit (étain, tantale, manganèse et or). Elles passent en revanche comme chat sur braise sur d'autres composants importants des batteries, comme le lithium et le nickel, dont l'extraction provoque pourtant aussi de graves dommages. Quant à la surveillance des pratiques, elles la délèguent généralement à la Responsible Minerals Initiative (RMI), dont elles sont membres. Or, les contrôles réalisés par cet organisme sont limités à double titre : ils ne portent que sur le cobalt et sur les minerais du conflit et ne s'étendent pas au stade de l'extraction situé au début de la chaîne d'approvisionnement, car ils s'arrêtent aux fonderies.

Émissions : des efforts à accomplir

La plupart des entreprises examinées ont approuvé des politiques en matière d'énergie et d'environnement et disposent d'un système de gestion environnemental. Toutefois, sauf dans des cas isolés, ces entreprises n'encouragent pas leurs fournisseurs à réduire leur utilisation de substances toxiques, à diminuer leur consommation d'eau et d'énergie ou à améliorer le traitement des eaux usées et l'élimination des déchets ; elles n'aident pas non plus ces derniers à adopter des mesures allant dans ce sens. Le suivi fondé sur des objectifs concrets et sur des données chiffrées est lui aussi insatisfaisant, à l'exception des émissions de CO₂ : quatre des sept entreprises analysées publient des statistiques sur leurs émissions de gaz à effet de serre et sur celles de leurs principaux fournisseurs. Toutefois, seules trois d'entre elles visent des objectifs alignés sur l'Accord de Paris sur le climat.

LES MESURES QUI S'IMPOSENT

- Pour que les fabricants de batteries et constructeurs de véhicules honorent leur devoir de diligence, il faut prendre des mesures qui garantissent le respect des normes internationales en matière de droits humains et d'environnement.
- Il ne faut pas que les investisseurs placent automatiquement la mobilité électrique dans la catégorie des placements verts ou durables. Ils doivent en effet aussi tenir compte du respect du devoir de diligence tout au long de la chaîne d'approvisionnement, et en particulier au stade de l'extraction des minerais.
- Grâce à leur pouvoir d'achat, les acheteurs publics et les automobilistes peuvent exiger des conditions de production des véhicules électriques qui respectent les principes de durabilité et de responsabilité. Les critères d'achat qui en découlent favorisent par ailleurs la transparence des chaînes d'approvisionnement.
- Les pouvoirs exécutif et législatif doivent favoriser l'innovation et créer un cadre réglementaire et des incitations afin d'allonger autant que possible la durée de vie des batteries et de recycler la proportion la plus élevée possible de leurs composants. Allongement de la durée de vie, réutilisation et recyclage sont les maîtres mots de la diminution du volume de minerais extraits.
- La façon la plus efficace de réduire les émissions de gaz à effet de serre et le nombre d'atteintes aux droits humains et à l'environnement dans la fabrication de batteries et de véhicules est encore de réduire le parc automobile. Les transports en commun, le covoiturage, l'autopartage et le vélo peuvent remplacer avantageusement la voiture privée.



Pour une mobilité
d'avenir



Auteurs Pain pour le prochain, Action de Carême,
ATE Association transports et environnement,
août 2020

Renseignements Karin Mader, mader@bfa-ppp.ch, +41 31 385 65 82

Intégralité du rapport www.voir-et-agir.ch/batterie | www.ate.ch/pile

Mise en page/graphisme Karin Hutter, Zurich