

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Électromobilité : les fabricants de batteries doivent devenir plus transparents

Lausanne / Berne, le 2 septembre 2020. Les batteries sont au cœur de la mobilité électrique. Une étude de Pain pour le prochain, d'Action de Carême et de l' ATE Association transports et environnement examine pour la première fois comment les principaux fabricants de batteries traitent les questions environnementales et de droits humains. Les problèmes concernent surtout la transparence des chaînes d'approvisionnement, l'extraction des matières premières et le recyclage des batteries.

Les voitures électriques actuelles stockent l'énergie dans des batteries au lithium-ion. Pour évaluer les questions liées au respect de l'environnement et des droits humains dans la production des batteries, *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. L'entreprise suisse ABB a également été incluse dans l'évaluation. ABB ne produit pas de batteries. Toutefois, dans le cadre d'une partie de son business global, ABB assemble des systèmes intégrés de stockage d'énergie destinés aux transports publics.

Dans l'évaluation globale, le fabricant sud-coréen Samsung SDI arrive en tête, tandis que le leader mondial du marché chinois, CATL, est en dernière position, principalement en raison d'un manque de transparence. La traçabilité des chaînes d'approvisionnement présente toutefois des lacunes considérables pour tous les fabricants. Il y a notamment un manque d'information sur les mines d'où proviennent les matières premières pratiquement partout.

Étendre le devoir de diligence

En outre, les entreprises limitent leur devoir de diligence aux minerais dits du conflit et au cobalt de la République démocratique du Congo, considéré comme problématique en raison du recours massif au travail des enfants dans les mines. D'autres matières premières comme le lithium ou le nickel, dont l'extraction provoque également de graves dommages sociaux et écologiques, sont largement ignorées.

Les éditeurs de l'étude appellent donc les fabricants de batteries à assumer pleinement leur devoir de diligence tout au long de la chaîne d'approvisionnement et pour toutes les matières premières utilisées. L'élément décisif à cet égard est une plus grande transparence en ce qui concerne l'origine des matières premières, les conditions de travail dans les mines et les conséquences sociales et environnementales pour les communautés vivant aux abords des mines. Enfin, les entreprises doivent non

seulement identifier les dysfonctionnements dans les chaînes d'approvisionnement, mais aussi travailler avec les acteurs de la société civile pour trouver des solutions.

Promouvoir le recyclage et réduire le trafic

Action de Carême, Pain pour le prochain et l' ATE Association transports et environnement estiment également qu'il est possible d'améliorer et d'étendre le recyclage. Ils appellent les responsables politiques à favoriser l'innovation et à créer un cadre réglementaire et des incitations afin que les batteries puissent être utilisées le plus longtemps possible et recyclées entièrement. En effet, aujourd'hui, l'extraction de nouvelles matières premières est souvent moins coûteuse que leur réutilisation. Le recyclage doit également contribuer à réduire les émissions de CO₂ provenant de la production de batteries. Jusqu'à présent, seules trois des entreprises analysées ont aligné leurs objectifs d'émissions sur les objectifs de l'Accord de Paris sur le climat.

Au final, le bilan écologique des véhicules électriques est meilleur que celui des véhicules alimentés par des combustibles fossiles. Toutefois, afin de limiter la demande de matières premières, une réduction du nombre de véhicules est nécessaire. Pour y parvenir, les comportements en matière de mobilité doivent changer, par exemple en utilisant plus souvent les transports publics et en encourageant le covoiturage, l'autopartage et la pratique du vélo.

Fiche d'information de l'étude, graphique et version complète de l'étude à télécharger :

- www.voir-et-agir.ch/medias
- www.ate.ch/pile

Contacts :

- Karin Mader; mader@bfa-ppp.ch, + 41 79 489 38 24
- Anette Michel; anette.michel@verkehrsclub.ch, +41 31 328 58 65