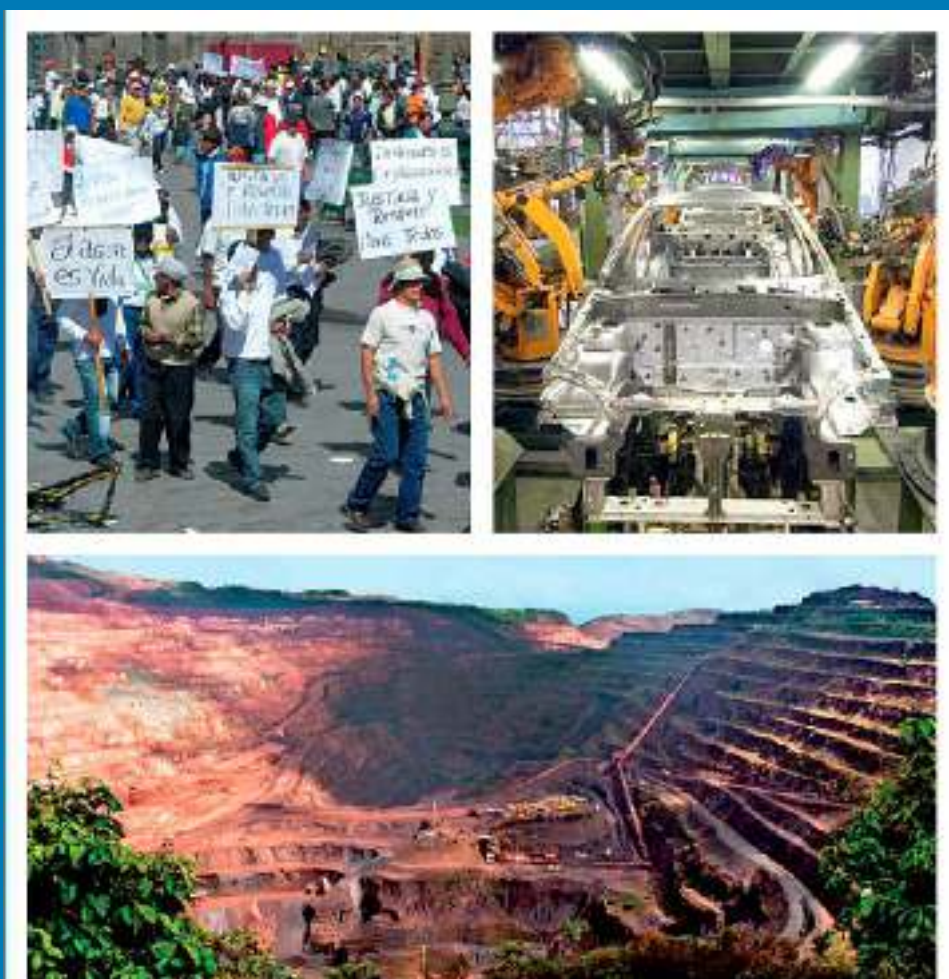


Du minerais à la voiture



Conditions d'extraction et chaînes d'approvisionnement dans le secteur des matières premières et la responsabilité de l'industrie automobile allemande

Notice d'édition

Du minerai à la voiture – Version abrégée

Conditions d'extraction et chaînes d'approvisionnement dans le secteur des matières premières et la responsabilité de l'industrie automobile allemande

Éditeur

Bischöfliches Hilfswerk MISEREOR e.V.

Organisation épiscopale de développement MISEREOR

Mozartstraße 9

D-52064 Aachen

Germany

Tél. (+49) (0) 241-442 168

Fax (+49) (0) 241-442 505

info@misereor.de

www.misereor.de

Contact: Armin Paasch

Diakonisches Werk der Evangelischen Kirche in Deutschland e. V.

Organisation de service diaconal de l'Église évangélique en Allemagne

pour l'Action « Pain pour le Monde »

Staffenbergstraße 76

D-70184 Stuttgart

Germany

Tél. (+49) (0) 711-2159-387

Fax (+49) (0) 711-2159-569

info@brot-fuer-die-welt.de

www.brot-fuer-die-welt.de

Contact: Martin Quack

Global Policy Forum Europe

Königstr. 37a

D-53115 Bonn

Germany

Tél. (+49) (0) 228-96 50 510

Fax (+49) (0) 228-96 38 206

europe@globalpolicy.org

www.globalpolicy.eu

Contact: Jens Martens

Auteurs : Uwe Kerkow, Jens Martens, Axel Müller

Rédaction : Jens Martens (responsable), Martin Quack, Elisabeth Strohscheidt

Participation à la rédaction : Ilona Auer-Frege, Mara Beez, Susanne Friess, Anne Krings, Claudio Moser, Vincent Neussl, Elmar Noe, Wolfgang Obenland, Armin Paasch, Sara Morais Teixeira

Aix-la-Chapelle/Bonn/Stuttgart, septembre 2012

La Bibliothèque Nationale allemande répertorie la **version in extenso** de la présente publication (**ISBN 978-3-943126-07-5**) dans la bibliographie de la Bibliothèque nationale ; des indications bibliographiques détaillées peuvent être consultées sur l'Internet à l'adresse <http://dnb.d-nb.de>.

Sommaire

Avant-propos	4
Introduction	5
Effets de la production de matières premières sur les droits de l’homme	7
Fer et acier.....	7
Cuivre.....	7
Aluminium et bauxite.....	8
General observations and summary.....	8
Possibilités et limites de la traçabilité des matières premières métalliques	9
Conclusions et conséquences	10
Possibilités d’action des gouvernements.....	10
Possibilités d’action des entreprises.....	11
Possibilités d’action des organisations de la société civile.....	13

La présente version abrégée de l’étude « Du minerai à la voiture – Conditions d’extraction et chaînes d’approvisionnement dans le secteur des matières premières et la responsabilité de l’industrie automobile allemande » renonce aux exemples, aux graphiques et aux développements explicatifs. Les références bibliographiques ont été réduites au minimum absolument nécessaire.

Avant-propos

L'extraction et la transformation des matières premières sont régulièrement associées à des violations des droits de l'homme et à des aggravations de la violence et des conflits. Dans le cas des diamants, du coltan et d'autres « matières premières sources de conflits », le problème est entre-temps bien connu. Mais l'extraction d'autres matières premières telles que le fer, le cuivre et la bauxite est également souvent liée à des violations des droits de l'homme, à des dommages écologiques considérables, à des conflits et à la criminalisation des défenseurs des droits de l'homme, comme peuvent en témoigner les organisations partenaires de MISEREOR et de « Pain pour le Monde » et comme le montre la présente étude.

Les entreprises qui ont besoin de ces matières en grandes quantités portent leur part de responsabilité pour ce qui est des conditions d'extraction et de transformation. En Allemagne, cela concerne notamment l'industrie automobile, qui devrait par ailleurs considérer qu'il est de son propre intérêt de s'assurer pour ces matières premières un approvisionnement durable d'un point de vue social et écologique.

Cette étude montre que les mesures prises jusqu'à présent par les États, dont il serait à notre avis de la responsabilité primaire de procéder à des régulations, tout comme les initiatives volontaires engagées par des entreprises dans le cadre de la « Responsabilité sociale des entreprises », ne suffisent pas à éliminer ces situations désastreuses. Elle démontre également que des améliorations notables sont possibles à différents niveaux lorsque les États et les entreprises le souhaitent. Enfin, l'étude indique quelles mesures concrètes pourraient – et à notre avis devraient –

être prises pour que les intérêts légitimes et les droits de l'homme des populations vivant dans la pauvreté soient respectés et protégés dans le contexte de l'extraction des matières premières à l'échelle de tout le Sud.

Nous remercions tous ceux qui ont apporté leur contribution à cette étude pour le travail effectué sur les rapports complexes entre violations des droits de l'homme et exploitation et transformation des matières premières dans la chaîne de production et d'approvisionnement « du minerai à la voiture ».

Pour un mode de vie et d'action économique vraiment durable, il sera impossible de ne pas restreindre notre appétit excessif en matières premières. Parallèlement, des avancées concrètes sont indispensables de toute urgence pour prévenir les conséquences négatives au niveau écologique, social et des droits de l'homme, ainsi que les conflits violents provoqués par l'extraction et la transformation des matières premières. À cet effet, il est nécessaire de combler les lacunes de régulation qui existent actuellement. Mais l'industrie de transformation aussi, et donc le secteur automobile, peut et doit y apporter une contribution efficace. Notre étude ne fournit pas de solutions toutes prêtes ; mais elle propose, outre des informations de fond étendues, une série de recommandations d'action et de suggestions pour poursuivre le dialogue avec le monde politique et économique. MISEREOR, « Pain pour le Monde » et nos partenaires en Asie, en Afrique et en Amérique latine, tout comme le Global Policy Forum, se tiennent prêts pour ce dialogue.

Past. Pirmin Spiegel

*Directeur général de
MISEREOR*

Past. Cornelia Füllkrug-Weitzel

*Directrice de
« Pain pour le Monde »*

Jens Martens

*Directeur du
Global Policy Forum Europe*

Aix-la-Chapelle, Bonn et Stuttgart, septembre 2012

Introduction

En dépit des crises économiques et financières mondiales, le monde connaît aujourd'hui un boom des matières premières sans précédent. La demande mondiale en matières premières a atteint des niveaux historiques. C'est notamment et en particulier le cas des matières premières métalliques telles que le fer, la bauxite et le cuivre.

Pour faire profiter leur développement économique de l'essor du moment, de nombreux pays du Sud misent sur une exploitation accrue de leurs richesses minières. De nouvelles régions sont ouvertes à la production, de nouvelles licences d'exploitation sont octroyées dans les régions minières existantes.

L'exploitation va cependant souvent de pair avec de graves violations des droits de l'homme et des dégradations de l'environnement. Les habitants des régions concernées rapportent régulièrement des agressions irréversibles commises sur la nature, en particulier dans les jungles équatoriales, la contamination de l'eau potable et de l'air, les expulsions foncières et les déplacements de population forcés, les violations des droits du travail et de la liberté d'opinion et de réunion. Du point de vue économique, les populations ne profitent souvent pas non plus de la ruée sur les matières premières. Il est jusqu'à présent trop rare que l'exploitation minière donne lieu à des impulsions de développement durable dans les territoires directement concernés. C'est pourquoi l'opposition à l'exploitation minière s'accroît dans de nombreux pays. Des conflits violents éclatent fréquemment dès la phase d'exploration entre des groupes de population et le gouvernement ou la société d'exploitation, entre ces différents groupes ou en leur sein.

La politique allemande des matières premières s'intéresse tout au plus de façon marginale à ces problèmes. L'approvisionnement suffisant de l'industrie allemande en minerai est au cœur de la stratégie des matières premières du gouvernement fédéral.¹ Dans ce but, un traité bilatéral sur les matières premières a été signé en 2011 avec la Mongolie, un traité avec le Kazakhstan a suivi en 2012. D'autres partenariats sont en projet. Le gouvernement fédéral mène actuellement des négociations entre autres avec le Chili, la Zambie, la Namibie et l'Afrique du Sud. L'objectif primaire de ces traités est de faciliter aux entreprises allemandes l'accès aux sources de matières premières. D'autres pays dépendant des importations de matières premières procèdent de manière similaire. Ce faisant, le gouvernement fédéral s'accommode de valoriser politiquement des gou-

vernements autoritaires par ce type de traités, et de se taire sur les violations des droits de l'homme, comme dans le cas du Kazakhstan.

Il n'est pas surprenant que pour l'industrie allemande, une garantie durable de son approvisionnement en matières premières soit du plus haut intérêt. L'alliance de sécurisation des matières premières fondée début 2012 par l'industrie allemande dessert cet objectif. Et ce n'est pas par hasard que les groupes automobiles Daimler et BMW ainsi que d'importants équipementiers comme Bosch et ThyssenKrupp font partie de cette alliance ou y appartiendront bientôt. Car l'industrie automobile n'est pas seulement l'un des plus importants secteurs économiques allemands, elle est en même temps l'un des plus grands consommateurs finaux de matières premières métalliques.

Les groupes automobiles sont parmi les premiers acheteurs de ces matériaux sur les marchés mondiaux. Ils disposent d'un pouvoir en conséquence sur le marché vis-à-vis des négociants et des producteurs. La question se pose donc de savoir quelle est la (co)responsabilité que détient l'industrie automobile dans les conditions d'extraction des matières premières et leurs répercussions négatives sur la société, l'écologie et les droits de l'homme.

Sans aucun doute, il est en premier lieu du devoir des gouvernements dans les pays détenteurs de matières premières et des sociétés minières de veiller à ce que les normes internationales en vigueur dans le domaine des droits de l'homme soient respectées et que les conséquences négatives sur les populations locales soient empêchées. Mais l'industrie de consommation finale assume une coresponsabilité, devant certes être différenciée au cas par cas, mais à laquelle elle ne doit pas se soustraire.

La question essentielle est donc de savoir si les instruments étatiques existants et les initiatives des entreprises qui visent à ancrer la responsabilité des entreprises le long de la chaîne de production et d'approvisionnement sont suffisants, efficaces et systématiquement mis en œuvre par les sociétés du secteur automobile.

Ces questions sont examinées ci-après au travers de trois minerais qui jouent un rôle central dans la construction automobile : le fer et donc l'acier, l'aluminium et le cuivre. Cette étude se concentre volontairement sur ces métaux, qui contrairement aux terres rares et aux minéraux de conflits ne sont pas à l'heure actuelle au cœur des débats animant la politique, la science et la société civile. Pour-

tant, l'extraction et la transformation de ces matières premières sont régulièrement liées à des violations des droits de l'homme et à de dramatiques dégradations environnementales.

La présente enquête ne s'intéresse pas au débat de fond sur les concepts de trafic et de mobilité basés sur le transport individuel motorisé. Les problèmes alarmants liés à l'extraction pétrolière et aux émissions de substances nocives par les voitures ne sont pas traités ici parce qu'ils font déjà l'objet d'un vaste débat public.

Effets de la production de matières premières sur les droits de l'homme

De nombreuses études de cas montrent que des violations des droits de l'homme se produisent de façon répétée lors de l'extraction du minerai de fer, de la bauxite et du cuivre, ainsi que dans la production d'acier et d'aluminium, essentiels pour l'industrie automobile. Ces violations concernent tant les droits de l'homme économiques, sociaux et culturels, que les droits politiques et du citoyen. Les violations des droits de l'homme ne sont limitées ni à certaines régions, ni à des pays particulièrement pauvres dotés d'une structure étatique fragile.

Fer et acier

L'acier et la fonte de fer sont les principaux composants d'une automobile, qui est constituée à environ 65 % de ces deux matériaux. Le **besoin en minerai de fer** de l'Allemagne est uniquement couvert par les importations. En 2010, l'Allemagne importait 43,1 millions de tonnes de minerai de fer, essentiellement en provenance du Brésil (52,6 %), suivi par la Suède et le Canada. Elle couvre son besoin en fonte brute (y compris la fonte de moulage) pour l'essentiel par des importations venant de Russie (48,4 %), d'Afrique du Sud et du Canada. En 2010, ces importations s'élevaient à 421 288 tonnes. **Les importations d'acier brut** proviennent essentiellement d'Europe de l'Est.²

Problèmes écologiques, sociaux et liés aux droits de l'homme dans la production de fer et d'acier

L'importante **consommation de sols** par les mines de fer entraîne dans de nombreux pays des confiscations foncières, des déplacements forcés et des expulsions. Produire du fer et de l'acier demande de grandes quantités d'**énergie**. Pour la transformation du minerai de fer en fonte de fer, les hauts-fourneaux fonctionnent généralement au coke. Le coke est obtenu à partir du charbon, dont l'extraction provoque des problèmes sociaux et écologiques dans de nombreux pays du Sud.³ Lorsque cela est moins cher, on utilise comme source d'énergie du charbon de bois qui est obtenu à partir des forêts primaires ou de monocultures, ce qui a souvent conduit à la destruction de l'espace vital de communautés indigènes.⁴ Certains rapports mentionnent aussi des conditions de travail proches de l'esclavage dans la fabrication du charbon de bois.⁵ Les

monocultures débouchent sur des conflits fonciers, sur le refoulement de la population rurale, sur des problèmes écologiques à cause du recours aux pesticides et de la forte consommation d'eau.⁶

La production d'acier utilise également de l'énergie hydraulique. Les grands projets d'infrastructure qui y sont liés (barrages) entraînent régulièrement des problèmes tels que l'expropriation, le déplacement de populations et les conflits territoriaux.

La **consommation d'eau** est en général très élevée dans l'extraction du minerai de fer et la production d'acier. Par ailleurs sont libérées de grandes quantités d'**effluents gazeux et d'eaux usées**, qui selon leur degré de pollution peuvent avoir des conséquences très graves sur la santé des individus. De nombreuses usines sidérurgiques continuent à fonctionner avec des technologies ou des machines obsolètes et polluantes.

Cuivre

Dans une voiture sont utilisés en moyenne 25 kilos de cuivre et 70 kilos dans un véhicule utilitaire.⁷ Dix pour cent de la consommation allemande de cuivre sont actuellement à porter au compte de l'industrie automobile. En 2010, 1,1 million de tonnes de concentré de cuivre ont été importées. À cela s'ajoutaient des importations nettes de 635 539 tonnes de cuivre brut.⁸ Les principaux pays exportateurs pour l'industrie allemande du cuivre étaient en 2010 le Pérou (25,2 %), l'Argentine (17,8 %), le Chili (16,7 %) et le Brésil (14,3 %). Avec une part de 6,7 %, l'Allemagne est le troisième utilisateur mondial de cuivre après la Chine et les États-Unis.⁹

Problèmes écologiques, sociaux et liés aux droits de l'homme dans la production de cuivre

Les mines à ciel ouvert génèrent d'énormes quantités de détrit. Il est ainsi produit en moyenne 110 tonnes de déchets pour une tonne de minerai de cuivre, tandis que 200 tonnes de terre doivent être déplacées.¹⁰

L'extraction et la fonte du cuivre ne sont pas seulement voraces en énergie, mais provoquent aussi des quantités élevées d'émissions et requièrent la mise en œuvre de différents produits chimiques. Les mines à ciel ouvert

peuvent avoir de graves **conséquences sur la santé** pour les gens vivant dans les environs, portant ainsi préjudice, entre autres, à leur droit à la santé. La pollution due aux métaux lourds qui résulte de l'extraction du cuivre (en particulier le plomb et le mercure) place les exploitants devant de lourds défis. Si les métaux lourds parviennent dans **l'eau potable**, ils risquent de mettre gravement en danger la santé des humains et des animaux.

Ce n'est pas seulement dans le voisinage immédiat d'une mine que surviennent des problèmes écologiques et liés aux droits de l'homme. Les masses de déblais liées à l'extraction du cuivre et leur élimination via le système fluvial peuvent aussi porter atteinte à des groupes de populations très éloignés.

Aluminium et bauxite

Avec une part de 43 %, le secteur du transport est de toutes les industries le plus grand acheteur de produits en aluminium. Dans ce domaine, l'industrie automobile est le principal acquéreur. L'industrie allemande a importé en 2010 deux millions de tonnes de bauxite et 921 000 tonnes d'oxyde et d'hydroxyde d'aluminium. La bauxite provenait à 73,6 % de Guinée (Conakry), et à 14,9 % du Ghana.¹¹

Problèmes écologiques, sociaux et liés aux droits de l'homme dans la production de bauxite et d'aluminium

Comme toutes les exploitations minières à ciel ouvert, l'extraction de la bauxite constitue une atteinte massive à l'environnement dans les régions concernées. La production d'aluminium est également responsable de dégâts écologiques majeurs. Elle a pour résidu un produit toxique appelé **boue rouge**, qui doit être entreposé de manière étanche. Il s'est régulièrement produit des cas d'entreposage et de sécurisation non conformes de la boue rouge, qui ont eu pour conséquence de graves problèmes écologiques et de santé.

Un autre problème de la production d'aluminium est l'énorme **consommation d'énergie**. 55 % de toutes les usines de production d'aluminium sont pour cette raison alimentées en énergie hydroélectrique.¹² Les projets de barrage réalisés pour la production d'énergie entraînent souvent des violations du droit à un habitat digne, du fait des déplacements et des expulsions des populations vivant dans les zones à inonder.

Enfin, les ouvrières et les ouvriers qui travaillent dans les mines de bauxite et les usines d'aluminium se plaignent des mauvaises **conditions de travail**, de graves at-

teintes à la santé et de la violation de **droits syndicaux** fondamentaux.

General observations and summary

Les personnes qui portent un regard critique sur les conséquences de l'extraction des minerais et de la production de métaux voient souvent leurs protestations opprimées par la **force**. Les porte-parole et les leaders de mouvements de protestation sont en particulier fréquemment traités comme des criminels. Les militant(e)s font l'objet d'intimidations, d'emprisonnements arbitraires ou de menaces de mort, certaines personnes paient même leur engagement de leur vie.

La **militarisation** des régions minières, le recours à des forces de sécurité militaires ou paramilitaires pour réprimer les contestations ainsi que la mise en œuvre de forces de sécurité privées engagées par les entreprises elles-mêmes constituent également des violations patentes des droits de l'homme ou ont de telles violations pour conséquence.

Les projets miniers ne peuvent être mis en œuvre sur le territoire de peuples indigènes que si ces derniers leur ont donné leur **accord** volontairement et au préalable. Ce droit est cependant transgressé à maintes reprises par les gouvernements et les groupes miniers. Les personnes concernées ne sont souvent intégrées aux processus de décision que de manière insuffisante, trop tard, voire pas du tout. Il est fréquent que soient menées des négociations avec des représentants indigènes n'étant pas habilités à parler au nom de leur communauté.

De manière détaillée, les recherches effectuées pour cette étude portant sur l'extraction et la transformation du fer, du cuivre et de l'aluminium ont permis de constater la violation des droits humains suivants :

- » **droit de chacun à un niveau de vie approprié pour soi-même et sa famille, y compris le droit à une alimentation et à un hébergement suffisants**
- » **droit à de l'eau potable propre,**
- » **droit au niveau maximal de santé physique et mentale pouvant être atteint par chacun,**
- » **droit à des conditions de travail équitables et propices, sûres et saines,**
- » **droit à la liberté d'opinion et de réunion,**
- » **droit à la protection contre les incarcérations arbitraires,**
- » **droit des peuples indigènes à un consentement libre, préalable et éclairé.**

Possibilités et limites de la traçabilité des matières premières métalliques

Les relations commerciales et les **chaînes d'approvisionnement** dans le secteur automobile sont extrêmement complexes. Chaque voiture contient des milliers de pièces, chaque constructeur automobile a des milliers de fournisseurs. La constatation de la provenance d'un matériau métallique n'est possible à l'aide d'analyses chimiques et métallurgiques que jusqu'à la phase de transformation du métal brut. Cette possibilité disparaît pour les alliages et les métaux purs. Mais les matières premières métalliques (aluminium) sont parfois négociées au niveau international avec des références de lots. Compte tenu de l'importance des équipementiers dans la production automobile, il convient de s'intéresser également à ce maillon de la chaîne d'approvisionnement. Il s'agit aussi de savoir dans quelle mesure les sociétés automobiles et les équipementiers peuvent (et doivent) assumer une responsabilité pour les conditions dans lesquelles les matières premières qu'elles achètent sont produites.

Les **connaissances** qu'ont les sociétés automobiles de la provenance des pièces utilisées dans les différentes phases préliminaires et des matières premières qui y sont utilisées comportent des lacunes. Il en résulte une série de risques économiques qui du fait de difficultés de livraison peuvent aller jusqu'à des arrêts de production. C'est pourquoi les constructeurs automobiles souhaitent de plus en plus être amplement informés sur leurs chaînes d'approvisionnement. Les entreprises automobiles s'intéressent donc à l'origine de leurs matières premières (métalliques) lorsque cela est dans leur intérêt. Mais pour l'instant, ce n'est en général le cas qu'en liaison avec l'évaluation des risques d'approvisionnement et non du point de vue du respect des normes minimales au niveau des droits de l'homme et des conditions sociales et écologiques.

Les constructeurs automobiles considèrent que leurs **possibilités d'intervention** sur leurs équipementiers directs sont limitées et que la **traçabilité** jusqu'à la mine des matières premières utilisées est irréalisable. Ils expliquent cela par la complexité des systèmes d'approvisionnement. Mais les constructeurs automobiles allemands ne devraient pas être dégagés trop rapidement de leur responsabilité. D'une part, les grandes filières d'approvisionnement en matières premières primaires sont assez aisées à cerner, puisque la plupart des contrats de livraison (même pour les produits semi-finis et les fabrications spéciales) sont directement conclus avec les producteurs. D'autre part, les processus de coordination et de communication au-delà du niveau de l'entreprise ne cessent de gagner en importance.

L'argument selon lequel un justificatif de provenance occasionnerait de manière générale des **coûts** insurmontables n'est pas convaincant dans ce contexte. Car lorsque des matières premières sont importées en Allemagne, l'attestation d'origine va en général de soi. Il serait donc en principe possible à l'industrie automobile tout comme à ses grands équipementiers d'intégrer dans la documentation des flux de matériaux gérée depuis longtemps sous forme électronique des attestations d'origine sur les gisements de minerai d'où viennent les matières premières primaires. Il n'est techniquement pas très difficile aujourd'hui de concevoir et d'utiliser un système informatique spécialement conçu pour attester l'origine des matières premières.

L'industrie automobile est aujourd'hui déjà tenue de fournir aux autorités de l'État des **informations** détaillées sur les matériaux qui entrent dans la composition des produits utilisés dans ses véhicules. Les sociétés justifient envers l'opinion publique le fait de ne donner pratiquement aucune indication sur l'origine des principales matières premières qu'elles utilisent par la nécessité de garder le secret sur leurs modalités d'achat. L'accès aux matières premières est considéré par les sociétés comme un facteur de production (et de risque) majeur qui est pris en compte en conséquence à différents niveaux de direction dans l'organisation des entreprises. Les sociétés automobiles pourraient notamment influencer sur l'acquisition des matières premières et le respect de certaines normes spécifiques (y compris celles des droits de l'homme) dans l'extraction et la transformation dans le cadre du **développement des produits** et des **achats**.

Les entreprises allemandes disposent dans la pratique de **nombreux leviers** pour exiger le respect des normes écologiques et des droits de l'homme, envers les équipementiers également. Il serait ainsi possible de tenir compte dans les appels d'offres, les contrats de livraisons, les documents d'accompagnement et les évaluations des fournisseurs des exigences et des obligations d'informations spécifiques sur la provenance (souhaitée) des matières premières et de base primaires.

L'argument selon lequel la mise en œuvre de **matières premières secondaires** rend une traçabilité difficile est en soi correct mais mène à des conclusions erronées. Car il n'est en fait pas nécessaire de déterminer l'origine des matières secondaires. Leur mise en œuvre n'a pas d'effet (direct) sur la compatibilité écologique et les conséquences sociales des activités minières actuelles.

Conclusions et conséquences

Les sociétés qui acquièrent et transforment les matières premières, et donc aussi les entreprises de l'industrie automobile, portent une part de responsabilité dans les conséquences et les effets annexes de l'extraction de ces matières. De plus, les constructeurs automobiles allemands (ainsi que les grands équipementiers comme Bosch et ThyssenKrupp), s'intéressent de manière accrue aux aspects de durabilité au sein de la chaîne d'approvisionnement. Ils reconnaissent de plus en plus que la responsabilité des conséquences sociales, écologiques et relatives aux droits de l'homme entraînées par leurs activités ne doit pas se limiter à leur propre société et à son environnement direct.

Un contrôle systématique du respect par les fournisseurs des normes minimales dans le domaine social, écologique et des droits de l'homme n'a toutefois manifestement pas lieu et n'est pas non plus prévu par les conditions spécifiques d'achat des sociétés automobiles. Les représentants des sociétés déclarent considérer que leurs moyens d'intervention sur les fournisseurs directs sont restreints et qu'une traçabilité jusqu'à la mine des matières premières utilisées n'est pas faisable.

De surcroît, ni les instruments interétatiques dont disposent les gouvernements ni les initiatives volontaires des entreprises ne suffisent à créer de la transparence sur l'ensemble de la chaîne de production « du minerai à la voiture » et à garantir que les métaux utilisés par les entreprises automobiles et leurs fournisseurs n'ont pas été extraits et transformés en liaison avec des violations des normes minimales dans le domaine écologique, social et des droits de l'homme.

Possibilités d'action des gouvernements

Obliger les entreprises à la transparence tout au long de la chaîne de production et de livraison serait une première étape importante pour identifier suffisamment tôt les dangers qui menacent les droits de l'homme et les violations de ces droits, et pour prendre des mesures à leur rencontre. Dans cet esprit, les efforts de régulation du secteur des matières premières se sont surtout concentrés au niveau

international au cours des dernières années sur la divulgation des flux de paiements. Sur la base de la campagne Publiez Ce Que Vous Payez (PVQVP ou en anglais : Publish What You Pay – PWYP) et du travail de l'Initiative pour la Transparence dans les Industries Extractives (ITIE), des projets de loi ont vu le jour aux États-Unis et dans l'UE qui visent à imposer aux entreprises de matières premières des obligations de publication dans les pays concernés. Aux États-Unis, la loi **Dodd-Frank Wall Street Reform and Consumer Protection Act** prévoit dans sa **Section 1504** que les sociétés américaines et étrangères enregistrées à la Security and Exchange Commission (SEC) doivent publier les montants qu'elles versent aux gouvernements pour l'extraction de pétrole, de gaz naturel et d'autres ressources minières.¹³

Au niveau de l'UE, des directives similaires sont prévues qui ont été présentées sous forme de projet par la Direction Générale Marché de la Commission européenne en octobre 2011 : d'une part, la **directive européenne Transparence** doit être modifiée et deux **directives comptables** révisées.¹⁴

Après l'établissement de règles sur la transparence des flux de paiement, ce serait une étape logique de la part des gouvernements de créer également des **règles sur la transparence des flux de ressources**.

Les réglementations de la **Section 1502** du **Dodd-Frank Act** vont plus loin que le seul objectif de transparence.¹⁵ La loi exige de toutes les entreprises cotées en Bourse aux États-Unis de garantir que les métaux qu'elles utilisent, à savoir l'étain, le tantale, le tungstène et l'or, ne contribuent de façon ni directe ni indirecte à financer des groupes armés en RD du Congo et dans les régions avoisinantes.

L'extension des règles de la loi Dodd-Frank Act, 1502, à d'autres métaux, d'autres situations (p. ex. les violations des droits de l'homme) et d'autres régions devrait être examinée. Ce faisant, il faut toutefois aussi examiner au préalable et dans le détail les conditions générales en présence pour une mise en œuvre. Conformément au principe du *Do No Harm* (Ne pas nuire), il convient de prévenir les effets négatifs involontairement causés dans les zones d'extraction.

La loi **California Transparency in Supply Chains Act** 2010 (Loi californienne sur la transparence de la chaîne d'approvisionnement), entrée en vigueur le 1er janvier 2012, a un objectif similaire.¹⁶ La loi oblige les négociants et les fabricants qui opèrent en Californie et qui réalisent un chiffre d'affaires mondial supérieur à 100 millions de dollars US, à rendre publiques les actions qu'ils mènent contre l'esclavage et la traite des êtres humains dans leur chaîne d'approvisionnement. Ils doivent également faire savoir s'ils sont actifs, et si oui dans quelle mesure, dans les cinq domaines suivants : vérification, audit, certification, obligation de compte rendu interne et formation.¹⁷

Il conviendrait d'examiner dans quelle mesure le California Transparency in Supply Chains Act contribue de manière avérée à la lutte contre l'esclavage et la traite des êtres humains et peut ainsi servir de modèle pour des réglementations à un niveau plus général.

Le règlement européen **REACH (Registration, Evaluation and Authorisation of Chemicals – Cadre réglementaire de gestion des substances chimiques)** adopte un tout autre angle pour augmenter la transparence des flux de matières premières le long de la chaîne d'approvisionnement.¹⁸ Il est entré en vigueur le 1^{er} juin 2007. Il concerne également l'industrie automobile.¹⁹ Conformément à REACH, les constructeurs, importateurs et utilisateurs en aval doivent enregistrer leurs produits chimiques et sont responsables de leur utilisation. REACH contient également des dispositions relatives à la transmission d'informations dans la chaîne de livraison : le règlement stipule que des informations doivent être transmises pour toutes les substances chimiques tout au long de la chaîne d'approvisionnement, jusqu'à la vente définitive, afin de garantir la sécurité de leur affectation. Dans le cadre de REACH, toutes les entreprises sont appelées à constituer un inventaire de l'intégralité des substances et des mélanges qu'elles utilisent.

Un inventaire établi dans le cadre de REACH pourrait aussi constituer un instrument de saisie systématique des **provenances des matières premières transformées**. L'industrie automobile a créé avec le Système International de collecte de Données Matières IMDS un système d'information qui pourrait éventuellement servir de base à cet effet.

Les entreprises doivent fournir la preuve que la substance qu'elles mettent sur le marché de l'UE est inoffensive pour la santé humaine et l'environnement. Autrement dit : avant qu'une autorisation ne lui soit délivrée, l'entreprise doit apporter la preuve que son action ne provoque pas de dommages. De manière similaire, une inversion de la charge de la preuve pourrait être imposée dans certains

cas à définir avec précision.²⁰

Par ailleurs, il est d'une importance décisive que les victimes aient un accès effectif aux voies de recours afin de pouvoir demander des indemnisations et des réparations. Une condition essentielle à cet effet est que l'Allemagne et l'UE abrogent le principe de séparation selon lequel les sociétés mères ne sont pas responsables des délits de leurs filiales. Il conviendrait de mettre en place une obligation de responsabilité des entreprises européennes qui s'applique également lorsqu'une telle entreprise ne s'acquitte pas suffisamment de son obligation de diligence dans les cas de violations des droits de l'homme et de dégradation de l'environnement.

Possibilités d'action des entreprises

Indépendamment des dispositions légales, les entreprises ont aujourd'hui déjà de nombreuses possibilités d'accroître la transparence sur l'origine des matières premières utilisées dans leur chaîne d'approvisionnement et de surveiller le respect par les fournisseurs de l'environnement et des normes en matière de droits de l'homme. Ainsi, les **Principes directeurs de l'ONU en matière d'économie et de droits de l'homme** contiennent de nombreuses recommandations sur la manière dont les entreprises devraient assumer leur responsabilité en matière de respect des droits de l'homme. D'après ceux-ci, il relève de la responsabilité des entreprises de

1. se prononcer publiquement sur le respect du code international des droits de l'homme ;
2. d'identifier systématiquement les risques encourus par les droits de l'homme du fait de leurs propres activités et des activités d'autres entreprises leur étant liées ;
3. d'effectuer des évaluations consécutives dans les cas de risques en matière de droits de l'homme ;
4. d'intégrer les résultats dans les décisions de l'entreprise et de prendre des mesures préventives ;
5. de contrôler régulièrement l'efficacité de ces mesures ;
6. de rendre compte publiquement de ces mesures et, en cas de dommage, de permettre une indemnisation appropriée.²¹

Fondamentalement, le **Guide OCDE (Organisation de coopération et de développement économique) sur le devoir de diligence**, qui dans un premier temps

se réfère tout spécialement à la responsabilité des entreprises dans la chaîne d'approvisionnement des minerais de conflits provenant de la RD du Congo et des territoires avoisinants, constitue aussi un guide général pour les entreprises souhaitant s'acquitter de leur obligation de diligence. Le guide comprend les cinq étapes suivantes : établissement de systèmes solides de gestion de l'entreprise, identification des risques, conception et mise en œuvre d'une stratégie, audit indépendant et publication régulière de rapports :²²

Les entreprises automobiles devraient exiger systématiquement le respect des normes minimales dans leurs **directives aux fournisseurs et leurs conditions d'achat**. Elles devraient étendre ces normes de manière ciblée au domaine de l'acquisition de matières premières. Parallèlement aux exigences techniques et qualitatives, elles devraient tenir compte systématiquement de ces normes minimales dans le choix des fournisseurs le long de la chaîne d'approvisionnement.

Le point de passage décisif dans la chaîne de production des matières premières métalliques est le processus de fonte. C'est là qu'intervient le **programme Conflict Free Smelter** de la **coalition EICC (Electronic Industry Citizenship Coalition)**. L'EICC a mis au point des lignes directrices pour pouvoir certifier des fonderies et affineries comme étant « sans lien avec les conflits ». Jusqu'à présent sont listées comme étant « sans lien avec les conflits » douze fonderies de la chaîne de production du tantale, dont la société allemande H.C. Starck GmbH, et six entreprises de transformation de l'or.²³

Il faut examiner dans quelle mesure un système de certification tel que le programme Conflict Free Smelter pourrait être utilisé par d'autres branches comme l'industrie automobile. Par ailleurs, il conviendrait d'examiner si et dans quelles conditions un tel système de certification est transférable à d'autres matières premières comme la bauxite, le fer et le cuivre, ainsi qu'à d'autres régions.

On demande dès aujourd'hui à l'industrie automobile de fournir des informations détaillées sur les matériaux entrant dans la composition des produits utilisés dans ses véhicules. Dans ce but, des entreprises du secteur automobile ont mis en place un vaste système de bases de données, le **Système International de collecte de Données Matières IMDS**.

Le système **Compliance Data Exchange (CDX)** développé par Hewlett-Packard poursuit un but similaire. Il permet de rassembler, de gérer et d'analyser des données matières à tous les niveaux de la chaîne d'approvisionnement.

Le système CDX donne aux entreprises les moyens de se conformer aux exigences légales telles que REACH et le Dodd-Frank Act 1502.²⁴

Les entreprises automobiles et leurs fournisseurs devraient examiner dans quelle mesure il serait possible d'utiliser également des systèmes informatiques comme IMDS et CDX pour assurer une traçabilité et établir des attestations d'origine spécifiques relatives aux métaux employés. En outre, il faudrait examiner si et sous quelle forme des informations qualitatives portant sur le respect des normes minimales sociales, écologiques et relatives aux droits de l'homme peuvent être intégrées dans de tels systèmes de données.

Une traçabilité sans lacune des métaux utilisés tout au long de la chaîne d'approvisionnement serait une première condition importante pour améliorer la manière dont les entreprises s'acquittent de leur devoir de diligence en matière de droits de l'homme. L'aspect décisif dans ce contexte est de présenter clairement au public et au consommateur la provenance des matières premières ainsi que toutes les mesures prises par l'entreprise pour garantir les droits de l'homme et les normes écologiques.

Les entreprises automobiles devraient intégrer systématiquement dans leurs rapports de durabilité le respect des normes sociales, écologiques et relatives aux droits de l'homme le long de toute la chaîne d'approvisionnement. Ce faisant, les résultats du groupe de travail *Divulgence des chaînes d'approvisionnement (supply chain disclosure)* de la **Global Reporting Initiative** devraient également être pris en compte.²⁵

Les groupes automobiles BMW et Daimler ainsi que de grands équipementiers tels que Bosch et ThyssenKrupp auront bientôt la possibilité d'influer directement sur les conditions d'extraction des matières premières métalliques. Tous les membres de l'alliance de sécurisation des matières premières détiennent une participation directe dans une entreprise de prospection opérant à un niveau stratégique. On peut donc supposer qu'ils connaissent l'origine des matières premières qu'ils se procurent par le biais de l'alliance.

Les entreprises faisant partie de l'**alliance de sécurisation des matières premières** ont la possibilité et l'obligation de veiller à ce que les plus hautes normes écologiques, sociales et relatives aux droits de l'homme soient respectées dans les projets de l'alliance. Le gouvernement fédéral devrait faire dépendre son soutien aux projets de l'alliance, p. ex. sous forme de cautions Hermes ou de crédits financiers non liés (crédits UFK) du respect attesté de ces normes.

Possibilités d'action des organisations de la société civile

Dans le cas de l'industrie automobile, les organisations de la société civile peuvent informer le public (et le cas échéant les entreprises elles-mêmes) sur les **conséquences écologiques, sociales et relatives aux droits de l'homme dans la production de véhicules**. Pour cela toutefois, elles ont besoin d'un minimum d'informations dont elles ne disposent pas toujours.

L'une des fonctions importantes des organisations de la société civile consiste dans le soutien et le **conseil apportés aux populations concernées** dans leur lutte contre la destruction de l'environnement et les violations des droits de l'homme en liaison avec l'extraction et la transformation de matières premières.

Les collaboratrices et collaborateurs de ces organisations ne sont pas rarement eux-mêmes victimes de représailles.

Les gouvernements des pays détenteurs de matières premières doivent garantir sans la moindre restriction la protection et la liberté d'opinion et de réunion des militants de la société civile et des défenseurs des droits de l'homme. Le gouvernement fédéral est enjoint de lier sa coopération avec les pays détenteurs de matières premières, p. ex. dans le cadre de partenariats sur les matières premières, au respect des droits de l'homme.

Mais la mission des organisations de la société civile ne consiste pas seulement à dévoiler les situations anormales et à apporter un soutien aux personnes concernées. Il est tout aussi important qu'elles s'occupent de **prise de conscience et de sensibilisation de la population**, avant qu'une situation de crise ne survienne. Dans ce contexte, il est d'une importance capitale d'informer les communautés indigènes sur leur droit à un consentement libre, préalable et éclairé (*Free, Prior and Informed Consent, FPIC*) dans les cas de projets d'investissement, pour qu'elles puissent participer à toutes les décisions pertinentes et exercer ainsi leur droit à l'autodétermination. La prise de conscience des populations sur les conséquences possibles des projets d'exploitation des matières premières revêt une importance générale pour protéger leurs droits et prévenir des conflits potentiels avec les investisseurs.

Notes

- 1 Voir p. ex. la position critique d'organisations de la société civile sur la stratégie du gouvernement fédéral relative aux matières premières à l'adresse www.globalpolicy.org/images/pdfs/GPFEurope/Anforderungen_an_eine_zukunftsfhige_Rohstoffstrategie.pdf.
- 2 **Institut fédéral allemand des sciences de la terre et des ressources naturelles / Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (2011)** : Allemagne – Situation des matières premières en 2010. Cahiers *DERA Rohstoffinformationen* 7. Hanovre, www.bgr.bund.de/DE/Gemeinsames/Produkte/Downloads/DERA_Rohstoffinformationen/rohstoffinformationen-07.pdf;jsessionid=6789ECB8A992C3C7C391C715E575FAAF.1_cid289?__blob=publicationFile&v=7.
- 3 **Greenpeace (2008)** : Le véritable coût du charbon. Comment la planète et ses habitants payent le prix du combustible le plus polluant du monde. Hambourg, www.greenpeace.org/france/PageFiles/266537/le-veritable-cout-du-charbon.pdf.
- 4 **Greenpeace International (2012)** : Driving Destruction in the Amazon. How steel production is throwing the forest into the furnace. (*Vers la destruction en Amazonie. Comment la production d'acier jette la forêt au feu*). Amsterdam.
- 5 **Hersel, Philipp (2005)** : Das internationale Finanzsystem: Katalysator der Inwertsetzung, Zerstörung und Umverteilung der natürlichen Ressourcen des Südens. (*Le système financier international : catalyseur de la valorisation, de la destruction et de redistribution des ressources naturelles du Sud*). Wuppertal : Wuppertaler Institut für Klima, Umwelt und Energie GmbH (Wuppertal Papers, vol. 153.)
- 6 **Neuburger, Martina/Schmitt, Tobias (2009)** : Holz als Rohstoff der Zukunft? (*Le bois, matière première de l'avenir ?*) In : revue Geographische Rundschau, 11 novembre 2009. Brunswick : éd. Westermann Verlag.
- 7 www.pkw-steuer.de/news/1504.html
- 8 Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe / Institut fédéral allemand des sciences de la terre et des ressources naturelles (2011).
- 9 *Ibid.*
- 10 **Oxfam America/Earthworks (2004)** : Dirty Metals. Mining, Communities and the Environment. (*Métaux sales. Exploitation minière, communautés et environnement*). Boston/Washington DC, www.nodirtygold.org/pubs/DirtyMetals.pdf.
- 11 Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe / Institut fédéral allemand des sciences de la terre et des ressources naturelles (2011).
- 12 **Gesamtverband der Aluminiumindustrie (Fédération générale de l'industrie de l'aluminium) (2006)** : Effiziente Ressourcennutzung als Antwort auf den Vorwurf der Energieintensität. (*Utilisation efficace des ressources en réponse au reproche de l'intensité énergétique*). Düsseldorf.
- 13 **United States Congress (2010)** : Dodd-Frank Wall Street Reform and Consumer Protection Act. Washington, D.C. www.sec.gov/about/laws/wallstreetreform-cpa.pdf.
- 14 **Commission européenne (2011a)** : Proposal for Directive on transparency requirements for listed companies and proposals on country by country reporting – frequently asked questions. (*Proposition de directive sur les exigences de transparence pour les sociétés enregistrées et propositions sur le reporting pays par pays – questions fréquemment posées*). Bruxelles, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/11/734&format=PDF&aged=0&language=EN&guiLanguage=en> et **Commission européenne (2011b)** : Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux états financiers annuels, aux états financiers consolidés et aux rapports associés de certaines formes d'entreprises [COM(2011) 684/2]. Bruxelles http://ec.europa.eu/internal_market/accounting/docs/sme_accounting/review_directives/20111025-legislative-proposal_en.pdf, de même que **Commission européenne (2011c)** : Directive de la Commission 2007/14/CE [COM(2011) 683/2]. Bruxelles, http://ec.europa.eu/internal_market/securities/docs/transparency/modifying-proposal/20111025-provisional-proposal_en.pdf.
- 15 United States Congress (2010)
- 16 http://info.sen.ca.gov/pub/09-10/bill/sen/sb_0651-0700/sb_657_bill_20100930_chaptered.html.
- 17 **Gebauer, Susanne (2011)** : Complying with The California Transparency in Supply Chains Act 2010. (*La conformité avec la loi californienne sur la transparence dans les chaînes d'approvisionnement*). In : Compliance & Ethics Professional, août 2011, www.corporatecompliance.org/Portals/1/PDF/Resources/Compliance_Ethics_Professional/CEP_0811.pdf.

- 18 Règlement (CE) n° 1907/2006 (REACH) et http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/chemicals/reach/index_fr.htm.
- 19 **Verband der Automobilindustrie et al.** (*Association allemande de l'industrie automobile et al.*) (2012) : Directives de l'industrie automobile sur REACH. Version 3.1. Berlin, www.acea.be/images/uploads/files/AIG_V3.1_Deutsch_.pdf.
- 20 **Pain pour le Monde/ECCHR/MISEREOR (2011)** : Transnationale Unternehmen in Lateinamerika: Gefahr für die Menschenrechte? (*Les entreprises transnationales en Amérique latine : un danger pour les droits de l'homme ?*) Stuttgart, Aix-la-Chapelle, et **Gerstetter, Christiane/Kamieth, Alexander (2010)** : Unternehmensverantwortung – Vorschläge für EU-Reformen. Eine juristische Analyse der Auslandstätigkeit zweier deutscher Unternehmen. (*Responsabilité des entreprises – Propositions pour des réformes dans l'UE. Une analyse juridique des activités à l'étranger de deux entreprises allemandes*). Berlin : Germanwatch.
- 21 **Conseil des droits de l'homme de l'ONU (2011)** : document NU A/HRC/17/31 du 21 mars 2011, www.business-human-rights.org/media/documents/ruggie/ruggie-guiding-principles-21-mar-2011.pdf, Principes 11 à 23.
- 22 **OCDE (2011)** : Guide OCDE sur le devoir de diligence pour des chaînes d'approvisionnement responsables en minerais provenant de zones de conflit ou à haut risque. Paris, www.oecd.org/dataoecd/62/30/46740847.pdf, Annexe 1.
- 23 www.conflictreesmelter.org.
- 24 <http://public.cdssystem.com/de/web/cdx/conflict-minerals>.
- 25 <https://www.globalreporting.org/reporting/latest-guidelines/g4-developments/g4-working-groups/Pages/Supply-Chain.aspx>.

