

Les membres d'E&I ont participé, le 30/05/2024, au comité éthique organisé chez Mandarine (ex-Meeschaert) pour analyser les valeurs du secteur automobile. Pour mémoire, la sélection représente les valeurs du secteur les mieux notées, sur les critères [ESG](#) par Sustainalytics, prestataire du gérant de NS50.

Le rappel des véhicules d'un constructeur de premier plan a récemment fait la Une des médias. Ce scandale (blessures/morts de conducteurs victimes d'un airbag défectueux) met en lumière le choix d'un fournisseur, en l'occurrence, sujet à caution. De fait, l'activité d'un "constructeur" de véhicules est à plus de 90% **une activité d'acheteur** ; ce sont en effet des assembleurs plus que des fabricants à proprement parler de nos jours, de modèles éco-designés «à la marge», encore trop «*business as usual*». Dans ces conditions, la connaissance, le suivi et le souci de la qualité des conditions de conception-production (sociale et environnementale) chez les sous-traitants et les fournisseurs en général sont cruciaux pour leur cœur de métier : des achats responsables. Cependant, ces items sont encore trop souvent renseignés "du bout des lèvres", malgré les avancées (fragiles) de la réglementation liées au Devoir de Vigilance, en particulier. Cette réglementation européenne est sur la sellette (cf [Omnibus](#)), accusée par ses adversaires d'être, avec la directive encadrant le « reporting de durabilité » des entreprises (CSRD), lourde et anti-compétitive...

En matière automobile, **l'impact sur le climat a d'abord polarisé l'attention**. Avec près de 1,4Md de véhicules à moteur (thermiques, en majorité) dans le monde, le parc roulant des grandes puissances économiques est **fastigé pour ses émissions de GES (gaz à effet de serre) et de particules nuisibles, en ville surtout, sans oublier le bruit**. Son renouvellement, notamment par des modèles électriques ou à hydrogène serait meilleur, au moins à cette aune. Ce postulat mérite d'être nuancé ; en effet, l'impact climatique de cette solution dépend largement de l'endroit où le véhicule circule. Ainsi, une voiture électrique alimentée dans un pays où l'électricité est principalement produite à partir de sources renouvelables, ou nucléaire comme la France, aura à l'usage un impact moins carboné que dans un pays où l'électricité provient principalement de centrales à charbon, par exemple. L'UE règlemente fortement en faveur d'une électrification de ce marché ; ceux qui ne l'anticipent pas seront vraisemblablement pénalisés. Factuellement, **le cycle de vie du véhicule, de sa fabrication à sa mise au rebut, détermine son empreinte écologique globale**. Usages et donc, carburant compris ! La fabrication d'une voiture électrique nécessite des matériaux spécifiques, dits "rares", comme le lithium pour les batteries, dont l'extraction et le traitement sont loin d'être anodins. Avantage : durant son utilisation, une voiture ne consommant pas de carburant fossile compensera en partie cette empreinte par de moindres émissions de GES (Gaz à effet de serre) si elle est rechargée avec de l'énergie "propre" au fil de ses usages. Las, d'autres pollutions -liées au freinage, par exemple-, peuvent entacher son bilan écologique *in fine*... Et là encore, le poids du véhicule compte. La fin de vie, incluant le recyclage des composants, est également un aspect essentiel à considérer, si l'on veut comparer à bon escient les offres. Certes, la qualité des modèles, de leur conception à leur élimination (après réparations, voire réutilisation -seconde main/récupération des composants-...) est clé ; toutefois, **l'utilisateur a aussi un rôle significatif à jouer** (covoiturage, réduction de la vitesse de conduite, optimisation des trajets vont modérer les GES, notamment). De même, un entretien régulier du véhicule pour assurer son fonctionnement optimal réduit l'impact environnemental lié à son usage. **Trop peu de constructeurs, nous semble-t-il, prennent au sérieux leur responsabilité sociale et environnementale globale au point d'accompagner résolument une demande plus vertueuse**, pour une mobilité en phase avec les défis sociaux et environnementaux de la planète. Tant bien que mal, E&I a pris vis-à-vis des sociétés présentées lors de ce Comité, sur la base des données connues à date, les décisions suivantes :

Tableau des décisions

| Entreprises     | Décisions       | Entreprises | Décisions       |
|-----------------|-----------------|-------------|-----------------|
| VOLKSWAGEN AG   | Ne pas intégrer | CONTINENTAL | Ne pas intégrer |
| STELLANTIS NV   | Conserver       | RENAULT     | Intégrer        |
| MICHELIN (CGDE) | Conserver       | PORSCHE AG  | Ne pas intégrer |
| MERCEDES        | Ne pas intégrer | VALEO       | Conserver       |
| BMW             | Intégrer        |             |                 |

Relevé des décisions

**Nous avons conservé :**

STELLANTIS NV : des engagements « verts » ambitieux, notamment en termes d'économie circulaire et en faveur de batteries électriques pour des véhicules, à venir, moins chers donc plus accessibles ; vigilance toutefois, en matière sociale en particulier et de controverses. A surveiller.

VALEO : un chiffre d'affaires que la taxonomie européenne « inspire » (61% cible moins de GES) ; un plan de vigilance explicite (résultats mesurés en attente). Taux d'accidentologie en baisse de 30%. A encourager.

MICHELIN (CGDE) : des investissements R&D pour produire plus « vert » toujours soutenus; accidents en baisse de 18%; mixité forte ; employés et fournisseurs responsabilisés contre les violations du code éthique. A suivre.

**Nous avons intégré :**

RENAULT SA : l'affaire Ghosn semble du passé ; à encourager aussi : une certaine anticipation des évolutions du métier et volonté d'accompagner la transition énergétique.

BMW : son attention aux évolutions de ses métiers paraît exemplaire; droits humains, un point à surveiller.

**Nous n'avons pas intégré :**

PORSCHE : utilité sociale discutable et pas de signaux d'évolution du *business model* explicite convaincant, même si la transition énergétique est évoquée (pour la forme ?).

VOLKSWAGEN AG : des progrès sur le terrain écologique à noter, certes, depuis le « diesel gate » ; mais ils laissent à désirer, sur celui de l'éthique des affaires. Peut mieux faire !

MERCEDES BENZ : pas assez d'anticipation des évolutions du métier à la hauteur des enjeux, à l'aune de ses moyens ; des problèmes en éthique des affaires inquiétants.

CONTINENTAL AG : trop de sous-performances en matières sociales, de droits humains, d'environnement.