



Evénement

DES PARTENAIRES ENGAGÉS

Chefs d'entreprise pour la plupart, mais aussi consultants ou élus locaux, ils participent au sommet... et sont déjà passés à l'action.



Bruno Levy/Challenges - Réa

THIERRY MALLET, PDG de Transdev.

● La place de la voiture individuelle reste prédominante en France, avec 83% du kilométrage parcouru chaque année, contre 11% pour les

transports publics. Ce dernier taux est déjà de 17% en Allemagne. La France prendra aussi cette voie. Les offres de mobilité doivent être adaptées

PHILIPPE DUCOM, président d'ExxonMobil Europe.

● Si la lutte contre le risque climat est une nécessité absolue, ExxonMobil doit être partie intégrante de la solution, tout en assurant une sécurité d'approvisionnement à un coût abordable. Nous avons une feuille de route avec 15 milliards d'investissement au cours des cinq prochaines années pour atteindre l'ambition de neutralité carbone de nos opérations en 2050. Et même d'ici à 2030 sur un projet pilote au Texas, grâce notamment au captage et stockage de carbone (CCS), dont nous sommes le numéro un mondial avec 9 millions de tonnes de capacité par an. Cette technologie fait partie de la



solution si l'on veut atteindre les objectifs de l'Accord de Paris, même s'il est vrai que les ordres de grandeur sont en milliards de tonnes quand actuellement ce ne sont que des millions de tonnes qui sont captées et stockées.

et combinées selon chaque environnement, sachant qu'une politique d'exclusion du véhicule individuel n'est pas une solution. Pour le premier ou le dernier kilomètre d'un trajet, par exemple, la voiture reste et restera souvent incontournable. Réfléchir au transport de demain, c'est acter que le périmètre de mobilité n'est pas la ville, mais le bassin de vie qui s'étend souvent au-delà des métropoles. La mobilité y sera de plus en plus partagée, écologique et connectée, avec des offres rendues plus accessibles par des plateformes numériques proposant de façon simple des combinaisons de transports. L'électrique sera la norme en milieu urbain, et pour le transport collectif sur des distances plus longues, nous croyons beaucoup au biogaz recyclable, ainsi qu'à l'hydrogène.



Bruno Levy/Challenges - Réa

ERIC DUCOURNAU, directeur général de Pierre Fabre.

● Nous avons décidé de caler notre action sur la trajectoire de l'Accord de Paris, qui vise un réchauffement limité à 2 °C. La tâche est colossale. Sont concernés par exemple les déplacements, le chauffage des bâtiments, la gestion des déchets et les achats de matières premières. Au final, nous devons réduire de 33% nos émissions de CO₂ entre 2015 et 2030. D'ici 2025, nous voulons aussi porter la part des énergies renouvelables à 25% et réduire notre consommation d'eau de 25%. Les emballages et les matières premières représentent près du tiers de nos émissions de dioxyde de carbone. Nous développons de plus en plus de produits utilisant des matériaux recyclés et recyclables, comme sur nos dernières brosses à dents. Nous lançons actuellement des dentifrices certifiés bio, en sachet souple recyclable, utilisant deux tiers de matières d'emballage en moins par rapport aux tubes classiques. Nous avons mis en place le Green Impact Index pour que le consommateur connaisse les conséquences réelles de nos produits sur la planète. Cet indice nous amène à concevoir des produits de plus en plus éco-socio-conçus.

Nous avons proposé de stocker par exemple jusqu'à 100 millions de tonnes par an à l'horizon 2040 dans le golfe du Mexique, ce qui représente à peu près la totalité des émissions d'un pays comme la Belgique.



FRÉDÉRIC DUVAL, directeur général d'Amazon France.

● Nous nous sommes engagés à atteindre zéro émission dans l'ensemble de nos activités d'ici à 2040, soit dix ans avant l'échéance fixée par l'Accord de Paris. Et d'ici à 2030, dans le cadre de notre objectif Shipment Zero, 50% de nos expéditions présenteront un bilan CO₂ neutre. L'année dernière en France, nous avons livré 10 millions de colis à l'aide de véhicules sans aucune émission. A Paris, deux tiers des commandes de nos clients font désormais l'objet d'une livraison zéro carbone sur le dernier kilomètre, que ce soit en vélo-

cargo ou par des livreurs à pied qui récupèrent les commandes auprès de micropôles logistiques situés en plein cœur de la ville. Nos circuits de livraisons décarbonés partent de plateformes avancées situées au plus près des Parisiens : dans le XVIII^e arrondissement, ainsi que dans quatre micro-hubs dans des dépôts de bus RATP. Nous étendons également cette stratégie de mobilité propre, qui contribue à limiter les embouteillages et à réduire les émissions, à d'autres villes en France.

JEAN-LOUIS BOUCHARD, président d'Econocom.

● Nous sommes par nature des pionniers de l'économie circulaire. Au cours de ma première année dans ce métier, j'ai vendu sept ordinateurs d'occasion : cette année, nous avons vendu 430 000 assets (ordinateurs, smartphones, imprimantes...) de seconde main. Aujourd'hui, nous avons un parc qui représente 6 millions d'actifs de toutes natures. Jusqu'à présent, nous passions par un écosystème qui fait du trading d'objets de seconde main. Désormais nous allons internaliser cette chaîne de valeur via Sofi Groupe, une société à Montpellier qui fait du reconditionnement et de la vente de smartphones et tablettes. Ce qu'il est possible de faire pour les smartphones est évidemment transposable pour tous les outils numériques, y compris les ordinateurs : nous allons ainsi envoyer à Montpellier la moitié



de ce que nous vendons chaque année sur le marché de la seconde main, et qui sera alors reconditionné en France. Cela permettra d'ailleurs de mieux répondre aux appels d'offres publics, qui exigent de disposer de 20% d'équipements reconditionnés.

YANN LERICHE, directeur général de Getlink.

● Les activités de notre groupe émettent relativement peu de CO₂, qu'il s'agisse du ferroviaire avec Eurotunnel ou Europorte, ou du transport d'électricité avec ElecLink. Nous devrions en retirer un avantage concurrentiel. Or ce n'est pas le cas aujourd'hui. Ce n'est pas normal. Prenons l'exemple du fret : sa part de marché dans le transport de marchandises – autour de 10% dans notre pays – ne décolle pas. Savez-vous que le tunnel sous la Manche accueille seulement 3 à 5 trains de fret par jour ? Nous pourrions faire dix fois plus et prendre une part beaucoup plus importante dans les échanges marchands entre la France et le Royaume-Uni ! Il est temps que le principe du pollueur-payeur soit mis en place, sinon la lutte contre le réchauffement



climatique restera peu efficace. Lorsque nous faisons l'acquisition de locomotives, c'est pour trente ou quarante ans. Quel type d'engin acheter aujourd'hui ? Diesel ? Electrique à batterie ? Electrique à hydrogène ? Autre ? Il est impossible de faire un choix rationnel sans un prix du carbone stable.

MARLÈNE DOLVECK, directrice générale de SNCF Gares & Connexions.



● Faire vivre le bien commun, c'est travailler sur notre empreinte : le ferroviaire est le mode de transport collectif le plus décarboné, grâce au mix énergétique de notre pays. L'atteinte de la neutralité carbone en France à l'horizon 2050 passera donc inévitablement par le doublement de la part modale du ferroviaire. Mais pour donner envie de train, il faut donner envie de gare ! Cela veut dire renforcer la qualité d'accueil et mieux penser l'intermodalité, avec notamment un plan Vélo massif : nous avons ainsi installé dans nos gares

30 000 places de stationnement sécurisées pour vélos, et près de 15 000 places semi-sécurisées. Et nous allons déployer 60 000 places sécurisées supplémentaires d'ici à 2025. C'est aussi notre plan Gare, station d'énergie, avec l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques, en partenariat avec des énergéticiens. Sans oublier l'objectif en 2030 d'1,1 million de mètres carrés de panneaux solaires installés sur le foncier des gares, soit la consommation annuelle de 50 000 foyers environ.





Bruno Levy - Divergences

PATRICK COHEN, directeur général d'Axa France.

● Les principes du bien commun doivent s'adapter au « bien vieillir ». Trop de personnes âgées dépendantes se trouvent exclues de notre système de soin, reléguées dans l'isolement et parfois même l'indifférence.

A nous d'inventer de nouvelles solidarités pour que nos aînés puissent continuer de vivre pleinement leur existence. C'est-à-dire maintenir une dynamique d'adaptation, d'écoute, de changement, mais également mobiles, stimulés intellectuellement et affectivement par leur famille et leurs proches. Pour relever ces défis, le besoin de financement est aujourd'hui évalué à 10 milliards d'euros par an. L'Etat ne pourra assumer seul ces dépenses. C'est la raison pour laquelle les assureurs proposent de rattacher une garantie dépendance à la complémentaire santé dont 96% des foyers français sont équipés. Cela permettrait une mutualisation large pour un surcoût relativement faible : de 6 à 23 euros par mois. Cette solution garantirait le versement d'une rente viagère en cas de dépendance totale.



Réa

THIERRY BLANDINIÈRES, directeur général d'InVivo.

● Il y a un engouement pour les produits locaux. Mais le bio, additionné aux circuits courts, ne représentera que 20% du marché. La nourriture est devenue une valeur d'ajustement, face aux dépenses contraintes. Le consommateur est très sensible au prix. Un exemple : le poulet fermier ou label rouge représente 15% du marché ! Trop cher. Le bio a aussi montré ses limites. Il est jusqu'à 50% plus cher ! Il y a un marché, mais limité à 10% de la population. On assiste d'ailleurs à une « déconversion » des fermes bio car les agriculteurs

n'arrivent plus à valoriser leurs surcoûts. La solution, encouragée par le ministre Julien Denormandie, est l'agriculture durable. Elle préserve la qualité des sols en privilégiant la rotation des cultures, tout en développant sa précision, grâce aux technologies. C'est un modèle vertueux, qui garantit le rendement et dégrade moins l'environnement. On dispose de 1000 fermes pilotes qui fonctionnent ainsi : sur cinq ans, cela permet de réduire de 35% les intrants et d'augmenter les revenus des agriculteurs de 8%.



5%

ANTOINE BOULAY, président de l'Institut Bien Commun.

● Contrairement aux idées reçues, la contribution de l'élevage au bien commun est indiscutable. L'élevage en plein air permet de séquestrer du carbone dans le sol et préserver la biodiversité : son bilan carbone est positif. Avoir moins de bovins en France dégrade notre bilan et favorise les importations de produits moins vertueux. Pour le porc et la volaille, plus industrialisés, c'est plus contrasté mais pas catastrophique. L'élevage en plein air est certes plus cher, mais la solution, c'est la qualité. Les pouvoirs publics,

les agriculteurs et les distributeurs doivent combiner leurs efforts pour convaincre le consommateur : manger des produits de meilleure qualité est dans son intérêt. La communication publique, comme pour la santé, a un rôle à jouer. Les agriculteurs doivent quant à eux passer d'une logique de rendement à une autre de rentabilité. Pour ce qui est du carbone, il faut instaurer une taxe aux frontières de l'Europe. C'est à l'agenda de la Commission et cela aurait, entre autres, un impact sur l'importation de soja.

SYLVAIN RABUEL, président du groupe DomusVi.

● En 2035, un tiers de notre population ne sera plus en activité, et chacun passera un tiers de sa vie dans cette situation. A cette aune, le grand sujet n'est pas de savoir si l'âge pivot de la retraite passera de 62 à 65 ans, mais de se demander comment faire pour que ce collectif de femmes et d'hommes – pour ceux qui auront quitté le marché du travail en forme intellectuelle et physiquement – puisse continuer de contribuer à la société. Pour le bien commun, il faut, à mon sens, appréhender le sujet dans une dynamique de vie : la retraite est certes la fin de la vie professionnelle mais c'est surtout le début d'une autre vie. Bien vieillir, c'est continuer à jouer un rôle dans la société. Or, le seuil du passage à la retraite crée des ruptures qui sont mal anticipées. Pourquoi ne pas disposer, à



Sipha

l'image de Parcoursup pour les étudiants, d'un « Parcoursup du tiers-temps » ? Une plateforme d'information et d'orientation sur ce qui peut vous rendre utile à la société (former des jeunes, s'impliquer dans l'économie solidaire...).





YVES PERRIER, président d'Amundi.



Bruno Dellesaux/Challenges - Réa

● L'inflation bouleverse la donne. Son retour est d'abord lié à la fin de la globalisation. Elle avait permis de limiter l'inflation en important des produits à bas coût des pays émergents. Il était

possible de produire dans n'importe quel pays sans risque géopolitique. Ce n'est plus le cas, comme le montre la guerre en Ukraine. La globalisation va donc se régionaliser. Cela provoquera une hausse durable des prix car la production se fera à des salaires bien plus élevés. Parallèlement, la transition énergétique est inflationniste par les investissements considérables qu'elle va nécessiter. Elle ne crée pas une nouvelle valeur d'usage comme les précédentes révolutions industrielles. Toute la question est de savoir qui va supporter ces coûts : le consommateur, le contribuable ou les détenteurs de capitaux. Je pense que la rémunération du capital doit baisser. Ce n'est plus possible d'avoir des taux de rentabilité de 15%. Cette question cruciale de la maîtrise de l'impact social de cette transition n'est absolument pas tranchée.

SAAM GOLSHANI, associé chez White & Case.



Bruno Levy/Challenges - Réa

● La notion de bien commun appauvrit parfois le discours. L'urgence éthique a toujours existé dans l'action du chef d'entreprise, de l'investisseur. Pourquoi le capitalisme a-t-il réussi ? C'est parce que c'est le meilleur système pour créer de la richesse dans un environnement interconnecté entre des actionnaires qui injectent du capital, des salariés qui mettent des moyens humains, des fournisseurs qui apportent leur savoir-faire et des clients. S'il n'y a pas d'éthique, le système perd en efficacité.

Le bien commun, c'est la part marginale de richesse qui est créée du fait de cette interconnexion. Dans le même sens, il faut que les salariés deviennent massivement actionnaires, qu'ils obtiennent une part significative du capital, à condition que l'Etat renonce au frottement fiscal qui existe aujourd'hui sur les actions gratuites, et que les actionnaires soient d'accord : des salariés actionnaires, cela rend l'entreprise plus performante. Ce qui n'est pas une mauvaise affaire pour les investisseurs.



Sipa

CAROLE DELGA, présidente de la région Occitanie.

● Dès 2016, nous avons affiché l'objectif de devenir la première région d'Europe à énergie positive à l'horizon 2050. L'ambition de notre pacte vert voté en 2020 est d'accélérer la transition écologique tout en construisant un modèle plus juste et plus solidaire. Je souhaite ainsi aider les habitants d'Occitanie, et particulièrement les populations les plus exposées, à passer à la voiture électrique ou hybride d'occasion : la région propose jusqu'à 2000 euros pour un particulier non imposable et 4000 euros

maximum pour un aide-soignant ou un accompagnant éducatif et social. Nous avons également doublé la prime aux particuliers pour l'achat d'un vélo neuf à assistance électrique (200 euros). Un effort sur les transports en commun a aussi été fait, avec la gratuité pour les scolaires ou les voyages gratuits pour les 18-26 ans à partir de 11 allers-retours par mois. Enfin, l'éco-chèque logement et le service public Rénov'Occitanie répondent aux enjeux de la rénovation énergétique pour un habitat durable.

JEAN-LUC MOUDENC, maire de Toulouse.

● Faire de Toulouse une métropole plus mobile est une de nos principales priorités, en proposant des alternatives à la voiture. Le 14 mai, les Toulousains pourront profiter de Téléo, le plus long téléphérique urbain de France. Il permettra aux voyageurs de gagner trente minutes par rapport à un trajet en voiture, entre l'Oncopole, le CHU de Rangueil et l'Université Paul-Sabatier. Complètement électrique, ce moyen de transport est 30 fois moins polluant qu'une automobile. Et grâce à la troisième ligne du métro, il y aura 90 000 voitures en moins chaque jour sur le périphérique toulousain. La métropole a aussi racheté à l'Etat 38 hectares de l'ancien aéroport militaire de Francazal pour expérimenter les mobilités du futur. Le site accueille déjà les voitures autonomes



Sipa

d'EasyMile et la piste d'essais du train à sustentation magnétique Hyperloop. Dès 2024, il sera le plus grand technocampus d'Europe consacré à l'hydrogène vert et contribuera à faire de Toulouse l'un des leaders de l'aviation verte.

