

Compte Rendu Conférences

Lettre 1 Club MEDD

Réunion du Club X-Auto, avec les partenaires des Mines et A&M: le véhicule tout électrique, feu de paille ou lame de fond ? Les deux intervenants défendaient bien sûr des points de vue contrastés : *les limites du véhicule électrique seront encore longtemps son autonomie limitée et la durée de la recharge ; d'autre part, son agrément et les contraintes de la pollution urbaine en font un incontournable notamment en ville – mais il est aussi bien adapté à la campagne où les gens font beaucoup de petits trajets et peuvent recharger leur batterie sans difficulté. Ce qui m'a surpris : l'absence durant toute la conférence de la moindre référence au changement climatique, ni d'un côté ni de l'autre... jusqu'à ce que je pose la question. Que ce soit la réduction des pollutions locales ou le réchauffement climatique, les questions d'environnement joueront pourtant un grand rôle dans cet essor.*

Réunion du Club A&M-Energie et des Clubs Energie des X et Mines : autour de la campagne lancée par The Shift Project pour faire signer largement son « Manifeste pour décarboner l'Europe ». *La salle était comble, JM Jancovici égal à lui-même, était soutenu par Gauthier Louette, PDG de Spie. La présence dans le débat d'Alexandre Grillat, Secrétaire national de CFE-CGC a permis d'évoquer l'impact sur les emplois de la transition énergétique. Ce qui est en question : l'accélération de la décarbonation, puisque les mesures (INDCs) proposées par les Etats en 2015 pour la COP21 ne suffisent pas à assurer la trajectoire 2°C. La salle était plutôt d'accord pour estimer que cette accélération ne serait pas forcément mauvaise pour la croissance, mais aussi que la société n'y était pas prête encore. Un travail à poursuivre ! En cherchant sur internet « Manifeste pour décarboner l'Europe », vous pouvez encore signer le Manifeste, comme nombre de dirigeants (je l'ai signé). <http://decarbonizeurope.org/>*

Réunion sur la bioéconomie au Ministère de l'Economie, organisée par les Annales des Mines: *La biotechnologie industrielle est au cœur de la bioéconomie moderne, en ceci qu'elle procure des outils innovants pour produire et utiliser de façon durable des ressources biologiques et les transformer en denrées alimentaires, en aliments pour animaux, en biomatériaux et en bioénergie.*

En réduisant la consommation d'énergie et en produisant des déchets moins nombreux et moins toxiques que ceux générés par des procédés classiques et en permettant l'utilisation de ressources biologiques renouvelables, y compris des déchets biologiques, la biotechnologie industrielle offre des perspectives de durabilité et de croissance verte très importantes en vue de la réalisation des engagements sur le climat pris dans le cadre de la COP21, et du développement des zones rurales, des zones côtières et de l'industrie. Ces avantages suggèrent une accélération rapide du développement de ce secteur, qui pose néanmoins plusieurs problèmes éthiques : quelles limites à la manipulation du vivant ? Jusqu'où les droits de propriété intellectuelle peuvent-ils être étendus ? Comment régler les conflits d'usages pour une quantité de biomasse limitée ? Quels risques de long terme pour la santé et la biodiversité,... Les intervenants ont à la fois fait sentir la très forte dynamique de développement de ce secteur et tiré des sonnettes. Le Forum Bioresp est en train de se créer pour permettre un dialogue continu entre les entreprises du secteur et leurs parties prenantes sur ces risques.

Réunion du Club X-Auto sur le Véhicule Autonome : le PDG de Navya <http://navya.tech/?lang=fr> et un dirigeant de Valeo étaient venus parler de l'essor fulgurant du véhicule autonome. Comme l'a dit un régulateur américain, « ce train a quitté la station », au sens où son développement commercial devient inéluctable. Valeo s'est positionné depuis plusieurs années sur deux segments où la technologie est incontournable et difficile : les senseurs, et les pilotes de conduite. Navya est l'une des toutes premières sociétés à commercialiser des minibus sans siège de conducteur ni volant, vendus et utilisés commercialement (sur des sites privés) avec succès puisqu'il vient de décider de construire une usine de 100 véhicules par an aux USA, fort d'une levée de fonds de 60 M€. L'impact du véhicule autonome sur l'environnement est encore incertain : moins d'accidents, en principe, car moins d'excès de vitesse. Mais cette évolution conduira-t-elle à beaucoup plus de trajets, ou moins ? Des trajets plus longs, ou plus partagés, ou le contraire ? La question n'est pas tranchée et dépendra beaucoup des politiques publiques sur le sujet.

Réunion de la Plate-forme RSE au CESE

Le 6 avril après-midi, s'est déroulé au CESE un colloque intitulé: *Quelle est, en 2017, la place de l'entreprise dans la société française ?* Le sous-titre précisait : *“Pour l'entreprise et pour l'économie, la responsabilité sociétale des entreprises (RSE) est un facteur de performance globale. Quels engagements prendre pour que se déploie et s'affirme, en France et en Europe, un modèle d'entreprise responsable?”*

Voir le lien (<http://www.strategie.gouv.fr/evenements/rse-place-de-lentreprise-societe-engagements-de-france>) pour les détails de cet événement et le cadre institutionnel de la PFRSE.

Cet événement était en fait, pour France -Stratégie qui l'héberge et pour les acteurs de la société civile qui œuvrent à la Plateforme RSE, un moyen de mieux faire ses travaux sur le fond, et sur la forme qu'a progressivement prise son activité- depuis sa création en 2013. Les deux principales “productions” de la Plateforme ont été commentées : l'une était une contribution au plan national RSE (demande européenne), l'autre un avis sur le Plan d'action d'application des 5 principes directeurs des Nations Unies pour les droits de l'homme et les entreprises (demande ONU, principes dits “Ruggie”). Au-delà de la présentation de ces travaux, une table-ronde a permis aux 5 pôles de la plateforme (économique, société civile, syndicats, chercheurs, ministères), de débattre. Sans surprise, le pôle économique a redit sa préférence pour une responsabilité “volontaire” (soft law), hors des lois et des normes culpabilisantes et génératrices de distorsions de concurrence quand elle s'en sont pas mondiales. La société civile a plaidé pour plus de régulation, et a salué l'adoption récente de la loi sur le devoir de vigilance des multinationales. Voilà pour le fond. Il prouve que l'ensemble des pôles de la société française, et notamment le pôle “société civile” (ONG “droits de l'homme” et environnementales) et le pôle “économique” (MEDEF, AFEP notamment), malgré leurs divergences “de fond”, arrivent quand même à travailler “sur le fond”, et ce n'est peut-être pas le moindre intérêt de cette structure. Sur la forme, le gouvernement avait souhaité que la Plateforme recherche des “consensus”, les dissensus restant non exprimés. Aujourd'hui, la Plateforme s'est dotée d'une charte codifiant l'expression contrôlée des dissensus, permettant de fournir au gouvernement des travaux qui, pour être moins consensuels, sont potentiellement beaucoup plus riches. Dans ce cadre, la Plateforme n'est donc pas une structure de “démocratie participative”, mais une enceinte représentative de la diversité nationale qui éclaire le gouvernement, dans le domaine de la RSE, sur les choix possibles et leurs implications.