



Quatre questions à M. Séverin CABANNES, Directeur Général Délégué de Société Générale

Comment est organisée la gouvernance de l'environnement à la Société Générale ? Comment la voyez-vous évoluer ?

Peut-être particulièrement sensible à ces sujets de par mon passé dans l'industrie, j'ai voulu une appropriation collégiale de ce sujet ; aujourd'hui la stratégie RSE du groupe est définie à horizon de trois ans, et présentée deux fois par an au Comité Exécutif du Groupe (COMEX), y compris dans ses objectifs quantifiés comme la réduction de 24% de notre consommation d'énergie d'ici 2015⁽¹⁾ ; ces objectifs sont ainsi validés par le COMEX. La mise en œuvre de cette stratégie sera également présentée au Conseil d'Administration, ce qui renforce l'exigence de progrès. Enfin, le Comité des Rémunérations du Conseil, qui fixe les objectifs du Président et des trois

Directeurs Généraux Délégués, intègre des critères de RSE dans la part variable qualitative de leur rémunération. Nos réalisations en la matière sont ainsi évaluées annuellement.

Cette gouvernance nous a conduit à mettre en place des instances comme le Comité opérationnel RSE et prendre des engagements formels :

- nous avons signé les Principes de l'Equateur en 2007 et les Principes de l'Investissement Responsable en 2006 ;
- nous avons un code de conduite interne depuis 2005 ;
- nous avons élaboré des Principes Généraux Environnementaux et Sociaux déclinés en dix politiques sectorielles volontaires contraignantes ;
- nous avons développé une taxe carbone interne qui alimente un fonds d'investissement interne pour l'efficacité énergétique et mis en place une politique RSE envers nos fournisseurs et une démarche de « green IT ». Une politique ambitieuse de notre patrimoine immobilier a été également mise en place aussi bien pour les nouvelles constructions – la tour Granite a été le premier IGH HQE en France – que pour la gestion du parc existant qui fait l'objet d'un programme de rénovation de long terme.

Enfin, la communication interne sur le sujet est large, de sorte que l'ensemble de nos collaborateurs partage les objectifs RSE du Groupe.

- nous distribuons également l'Eco-prêt à taux zéro dédié à la performance énergétique des logements. Ce dispositif croît lentement, il manque l'intervention de tiers experts techniques pour évaluer la pertinence des travaux et des économies d'énergie attendues ;
- nous aidons nos clients à valoriser les certificats d'économie d'énergie associés à leurs travaux ;
- nous développons aussi ces offres hors de France, bien sûr.

Plus généralement, le secteur de la rénovation énergétique des bâtiments exige des financements longs et importants ; il faudrait pouvoir développer une ingénierie financière qui permettrait de répartir l'effort entre les différents acteurs (banques, industriels, propriétaires, acteurs publics,...).

L'investissement socialement responsable (ISR) est peu actif, quel impact sur le financement et la performance financière ?

L'attrait de l'investissement socialement responsable, bien qu'en croissance, reste limité à près de 80 milliards d'Euros en France à fin 2012 : l'intérêt des investisseurs pour les actifs ISR reste modeste ; la corrélation de la performance financière et de la performance sociétale et environnementale est toujours un sujet de débat.

Comment intégrez-vous l'environnement dans vos activités d'investissement et de financement, et notamment dans le financement de l'efficacité énergétique des bâtiments ?

Votre question couvre plusieurs sujets, mais une première réponse générale est que nous visons à développer le financement d'activités à impact positif sur l'environnement, ce qui nous amène à un dialogue sur ce sujet avec nos clients.

Par ailleurs, nous avons mis en œuvre des procédures opérationnelles pour concrétiser nos principes de financement responsable ; nous avons ainsi établi des règles environnementales précises, par exemple sur le rendement énergétique des centrales que nous finançons⁽²⁾. Le respect de ces règles internes peut nous conduire à ne pas participer au financement de certains projets.

Au-delà du financement de nouveaux projets pour lesquels la mise en œuvre de ces règles est plus aisée, nous avons des encours de prêts finançant des installations construites dans le passé qui ne sont plus conformes aux normes actuelles. Dans ce cas, nous demandons aux clients de s'engager dans des démarches de progrès.

Nous offrons aussi aux particuliers des financements favorables à l'environnement :

- nous accordons des taux préférentiels pour le financement des véhicules électriques ou hybrides, et nos gestionnaires de flottes de véhicules proposent des offres permettant la réduction des émissions ;

Comment à votre avis accélérer la mutation environnementale de nos économies ?

Nous connaissons aujourd'hui la direction vers laquelle il est nécessaire de faire évoluer nos activités économiques. Il s'agit d'accélérer cette transition. C'est d'abord un sujet politique.

Dans notre développement de la finance à impact positif, nous participons au financement de la transition énergétique, et finançons le secteur des énergies renouvelables. Ce secteur présente cependant des risques réglementaires élevés, car son business model dépend des politiques publiques énergétiques. La continuité et la prévisibilité des politiques énergétiques, de même que la stabilité réglementaire et la convergence réglementaire entre les Etats, seraient des accélérateurs de la transition énergétique.

La définition des critères de décision utilisés pour nos activités de crédit, conseil et de financement de projets tient compte de paramètres environnementaux (effet de serre, eau, rejets ou biodiversité) qui s'inspirent des normes internationales et spécifiques aux secteurs économiques concernés (pétrole, mines, ...). Ainsi, nous contribuons indirectement à une forme d'harmonisation mondiale et d'exigence croissante des normes des professions.

En matière de prise en compte de l'environnement par les banques, nous avons été précurseurs, nous réfléchissons aujourd'hui à être davantage moteurs du progrès.

édito

Le débat énergétique bat son plein, après un hiver froid et long ; le travail sur la transformation à grande échelle de l'économie se poursuit dans le monde de la science économique comme dans les entreprises. La difficulté est que tout doit changer en même temps : comment se feront les arbitrages des consommateurs entre les différents changements à intervenir dans leurs modes de vie ? Un point positif est l'attention croissante des banques à la prise en compte de l'environnement dans les opérations qu'elles financent, comme le montrent les 4 questions ci-contre, car elles peuvent assurer un minimum de cohérence entre les pratiques des secteurs et guider la décision des acteurs économiques.

Parmi ces transformations, la mobilité fait partie des changements qui affecteront le plus les consommateurs.

La question ouverte montre à quel point ce sujet est important pour les membres d'EpE.

Claire Tutenuit
Délégué Général

⁽¹⁾ Par rapport à 2007 - ⁽²⁾ Voir Actions Climat des Entreprises, EpE 2012

Comment avancer vers une mobilité durable ?

Facteurs de développement, les transports génèrent des impacts, locaux sur la qualité de l'air ou le bruit, mais aussi globaux par leurs émissions de gaz à effet de serre. Le secteur des transports représente aujourd'hui plus du quart des émissions globales et c'est l'un des rares secteurs à voir ses émissions augmenter de façon continue (en France toutefois la consommation d'énergie des transports est stabilisée depuis dix ans). Comment passer à une mobilité durable ? EpE a lancé en janvier 2013 un nouveau groupe de travail de ses membres sur la mobilité dans la ville durable. S'appuyant sur les expériences et pratiques de ses membres, ce groupe envisage trois directions de progrès : les véhicules, leurs usages et l'aménagement urbain.

La première est dans les véhicules, par l'efficacité énergétique et/ou l'utilisation d'énergies alternatives ; elle a été explorée par les travaux conjoints de l'Ademe et d'EpE. Grâce aux efforts conjugués des constructeurs, des équipementiers et des pneumaticiens, les véhicules neufs sont de moins en moins polluants à tous points de vue. Comme l'a montré le dernier salon de l'automobile, la France est d'ailleurs bien positionnée dans cette compétition, que ce soit sur les consommations par véhicule ou sur le véhicule électrique (VE) : elle a l'un des plus grands marchés avec 9000 VE sur les 20 000 vendus dans le monde. Pourra-t-elle conserver cette position alors que la Chine annonce un objectif de 5 millions de VE d'ici à 2020 ? Quant aux agro-carburants, les recherches portent sur leurs coûts de production, et sur la compatibilité avec les usages alimentaires et la préservation de la biodiversité.



La seconde direction est dans les changements d'usage par les consommateurs pour améliorer l'efficacité du système de transport : auto-partage ou co-voiturage sont les exemples les plus connus mais devront être reconnus juridiquement pour pouvoir apporter de réels bénéfices. Le renforcement de l'intermodalité est également un enjeu important comme le montre entre autres l'exemple de la SNCF qui privilégie aujourd'hui le péri-urbain et le multimodal. La connaissance des besoins socioéconomiques par type de déplacement et les systèmes de transport intelligents (STI) permettraient d'adapter finement l'offre de services (ex véhicule connecté). Enfin, améliorer l'information et l'éducation des utilisateurs encouragerait l'éco-conduite et l'acceptation de ces nouveaux services.

À long terme, les progrès les plus structurants pourraient être trouvés dans un développement concerté de l'aménagement urbain et des systèmes de transport (multimodaux), qui peut donner la priorité aux formes urbaines denses permettant des modes de vie moins intenses en transports individuels contraints. Les décisions sont ici collectives, mais doivent être politiquement acceptables donc ne pas coûter trop cher aux collectivités.

La mobilité pourrait ainsi être transformée car il faut mettre en œuvre toutes ces solutions et d'autres encore pour réduire suffisamment les émissions. Une question reste ouverte : la population acceptera-t-elle, individuellement et collectivement, de payer pour cette décarbonation ? Si certaines solutions telles l'efficacité énergétique conduisent à des économies, les autres supposent en effet des surcoûts significatifs. La contrepartie est la perspective de nouveaux développements industriels dans ces nouvelles activités. Est-elle suffisamment comprise ?

Les jeunes étant moteurs du changement, ce sont eux, consommateurs de demain, qui donneront la réponse à ces questions. C'est dans cet esprit que le thème de la mobilité à l'horizon 2020-2030 a été retenu pour le Prix Etudiant EpE-Metro 2013 qui sera décerné en juin prochain.

Claire Tutenuit, Délégué Général
Damien Leonard, Responsable
du pôle Energie-Climat

Dialogues

Événement

Le 17 juin prochain aura lieu la remise du 8^e prix de l'étudiant EpE-Metro sur le thème de la mobilité «2020-2030 : vous bougerez comment ?». Trente-trois dossiers ont été reçus.

Suite à son voyage aux USA à l'été 2012, Damien Leonard a été invité à intervenir le 25 mars par le Cercle Jefferson dans un débat sur le sujet des gaz de schiste.

Dialogues

Claire Tutenuit est intervenue lors de la table ronde lors du colloque «Croissance verte : De la théorie à la mise en œuvre» organisé par la Banque de France le 21 mars dernier.

Pour ses 50 ans, l'Ecole des Hautes Etudes de Santé Publique a organisé les 3 et 4 avril 2013 un colloque sur le thème «de l'hygiène publique

au génie sanitaire et à la santé environnementale : et demain ?». Claire Tutenuit y a présenté des points de vue d'industriels illustrés par les bonnes pratiques des membres.

Du côté des membres

EpE a le plaisir d'accueillir un nouveau membre : le groupe ETAM.

Séché Environnement lauréat du 15^e Appel d'offre du Fonds Unique Interministériel (FUI) pour son projet «biofaçades» Symbio2. Ce projet consiste à cultiver des microalgues en tirant profit des échanges thermiques et chimiques avec le bâtiment hôte.

Du côté du WBCSD

Le WBCSD vient de publier un guide intitulé : «Measuring socio-economic impact : A guide for business». Il est disponible à l'adresse suivante : <http://www.wbcsd.org>

Les membres d'EpE

AIR FRANCE • AIR LIQUIDE • ARCELORMITTAL • AXA • BASF FRANCE • BAYER FRANCE • BECITIZEN • BNP PARIBAS • CAISSE DES DÉPÔTS • CEMENTS CALCIA • DELOITTE • EADS • ÉCONOMIE D'ÉNERGIE • EDF • ERM FRANCE • ETAM • GDF SUEZ • KERING • LA POSTE • LAFARGE • MARSH • MICHELIN • MOBIVIA • PRIMAGAZ • PSA • RENAULT • REXEL • RTE FRANCE • SAINT-GOBAIN • SANOFI • SCHNEIDER ELECTRIC • SÉCHÉ ENVIRONNEMENT • SEQUANA • SIA CONSEIL • SNCF • SOCIÉTÉ GÉNÉRALE • SOLVAY • SUEZ ENVIRONNEMENT • TOTAL • VALLOUREC • VEOLIA ENVIRONNEMENT • VESUVIUS • VINCI

epe
entreprises pour l'environnement

La Lettre d'EpE N°28 - Avril 2013

Retrouvez cette lettre et tous les travaux d'EpE sur www.epe-asso.org
Directeur de la publication : Claire TUTENUIT
Periodicité : lettre trimestrielle, ISSN : 1779-2339
50, rue de la Chaussée d'Antin, 75009 Paris
Tél : +33 1 49 70 98 50 - Fax : +33 1 49 70 02 50
Abonnement - désabonnement : lalettre@epe-asso.org
Imprimé sur papier recyclé ou sur votre papier