

Podcast On the Move #4 BNP Paribas – transcript FR – Juillet 2023

Comment les enjeux technologiques, écologiques et humains tracent-ils la route de la mobilité durable ?

Journaliste (Anna) :

Bonjour et bienvenue dans On the Move, le podcast de BNP Paribas autour de la mobilité durable. Son objectif : décrypter ensemble les enjeux des nouvelles mobilités.

Défis technologiques, choix industriels, souveraineté énergétique, acceptation sociale et inclusion : quels sont les grands enjeux du passage à une mobilité vraiment durable ?

Pour répondre à cette question d'importance, je reçois aujourd'hui Jacques-Olivier Dumas. Vous êtes responsable du développement commercial entre le pôle CIB et les métiers spécialisés du groupe BNP Paribas. Bonjour !

Jacques-Olivier Dumas : Bonjour Anna

Anna : et avec vous, Stefan Lavau. Vous, vous êtes en charge du développement commercial et de l'innovation au sein du Law Carbon Transition Group, qui accompagne les clients de BNP Paribas dans leur transition énergétique. Bonjour.

Stefan Lavau : Bonjour Anna.

Anna : Alors pour commencer cet entretien, une question très simple c'est quoi pour vous, Jacques-Olivier Dumas, la mobilité durable ?

Jacques-Olivier Dumas : Alors, pour parler de mobilité durable, je pense qu'il est important de bien définir les termes dont on parle. Donc on parle tout d'abord de mobilité, c'est à dire une nouvelle approche des déplacements, qui combine différents modes de transport. La voiture, qui reste et restera centrale, mais qui doit être combinée avec d'autres moyens de transport. Ce que recherche les utilisateurs avant tout, c'est un transport plus propre, plus sûr et plus économique. La propriété en tant que telle du moyen de transport n'est donc plus centrale, et c'est l'usage qui est mis en avant. On a donc trois différentes dimensions dans la mobilité :

-la mobilité dite individuelle avec la voiture, le vélo, le scooter ou bien la marche ;

-la mobilité dite partagée, on parle de car sharing, de voitures partagées, de transports publics, de hubs de mobilité ;

-et puis, un troisième élément central dans la mobilité, c'est la connectivité entre toutes ces solutions permettant d'envisager de différentes façons sa mobilité, en combinant les solutions selon notre besoin. Donc c'est ça le concept de mobilité.

Anna : D'accord ! donc ça c'est pour la définition de la mobilité, mais qu'en est-il de la dimension durable ?

Jacques-Olivier Dumas : Alors ça veut dire plusieurs choses selon nous.

La première des choses importantes, c'est évidemment qu'il s'agit d'une mobilité décarbonée, faible en émission de CO2. Mais la durabilité, c'est aussi une mobilité accessible : pour les clients, qu'ils soient individuels ou entreprises. Et on sait qu'aujourd'hui, par exemple, le prix des voitures électriques est assez inabordable, en tout cas le prix des voitures neuves. Donc, il faut des solutions de financement adaptées.

Et puis, au-delà de l'accessibilité, il faut aussi que ce soit une mobilité acceptée, acceptée car accessible pour toutes les personnes, y compris les personnes handicapées et pour lesquelles les avantages prennent le dessus sur les contraintes.

Mais, il y a toujours, en même temps qu'on a des avantages, des contraintes. Et puis, ce concept de durabilité, c'est aussi une mobilité plus sobre. Et là, c'est plutôt une question individuelle, une évolution des mentalités. Est-ce que j'ai besoin de prendre ma voiture pour faire des trajets courts ? Est-ce que je peux économiser certaines émissions de CO2 ? Interroger ce caractère vraiment nécessaire d'utilisation de la voiture et essayer de le remplacer par des solutions alternatives, le vélo, la marche, etc. Donc c'est tout ça la mobilité durable, c'est un peu long comme réponse, mais finalement je pense qu'on est au cœur du débat avec ça.

J'ajouterais un dernier point : c'est une grosse dose d'humilité, puisque notre réflexion est itérative sur ce sujet. La mobilité est en pleine transformation aujourd'hui et elle s'adapte aux percées technologiques. Je pense par exemple aux dernières avancées sur les carburants durables, sur l'aviation, sur les progrès sur les voitures et également les évolutions sociétales. Aujourd'hui, on voit que le télétravail a bouleversé la façon dont on pense la mobilité.

Donc voilà, c'est un peu tout ça la mobilité durable.

Anna : D'accord, donc en fait, pour résumer la mobilité durable déjà, il faut retenir que c'est une définition qui est en perpétuelle mutation en fonction de la société mais globalement, passer à une mobilité durable, c'est donc passer à des modes de transport moins polluants si on veut grossir le trait. Mais du coup, moi ça m'amène à une autre question que j'ai cette fois pour vous, Stefan Lavau, comment on fait concrètement, maintenant que l'on a défini tout ça, comment on fait concrètement pour passer à une mobilité durable, qu'est ce qui est en jeu ?

Stefan Lavau : Alors c'est vrai que l'enjeu central, c'est celui de la réduction des émissions carbone associées à notre mobilité, à nos mobilités. On en a tous désormais bien conscience. Il faut savoir que le transport des biens et des personnes représente environ un quart de l'ensemble des émissions carbone à l'échelle du monde. Et c'est même 40 % pour le périmètre français, du fait du caractère très largement décarboné de notre production électrique. Et c'est essentiellement le transport routier qui concentre ces émissions carbone et notamment le transport personnel.

Un autre élément à prendre en compte, c'est qu'il faut appréhender cette question des émissions de carbone sur l'ensemble du cycle de vie des véhicules. Il ne faut pas simplement regarder l'utilisation du véhicule et notamment du véhicule électrique, mais également la chaîne de valeur en amont,

l'extraction des matières premières, la production, l'assemblage du véhicule, son utilisation évidemment, comme je l'ai dit, et enfin la possibilité de recycler ce véhicule.

Si bien que lorsqu'on regarde l'ensemble de cette chaîne de valeur, en réalité, aucun véhicule n'est à proprement parler « net zéro ». C'est vraiment comme ça qu'il faut appréhender le sujet.

Anna : Oui, il y a les émissions carbone de l'utilisation, mais on ne peut pas le décorrélérer de toute la construction, le recyclage etc.

Stefan Lavau : Absolument. Et par ailleurs, il y a un enjeu, un double enjeu macro-économique et stratégique, associé à cette décarbonation de notre mobilité.

Le premier, c'est qu'il faut une infrastructure sous-jacente, qui soit elle-même décarbonée. Des véhicules électriques, c'est extrêmement bien, mais si l'électricité est produite à travers du charbon ou du gaz, en réalité le bilan carbone il n'est pas meilleur. Et associé à cela, il faut également favoriser la montée en charge d'une filière industrielle. C'est notamment ce qui est en jeu aujourd'hui à l'échelle européenne pour assurer une forme d'indépendance stratégique en relocalisant une partie des chaînes de production sur le territoire dans les différents pays de l'Europe et en essayant de favoriser une maîtrise de ces innovations technologiques, notamment autour des batteries. Aujourd'hui, on parle beaucoup d'un certain nombre de très beaux projets de gigafactory de batteries électriques en Europe, et c'est vraiment un enjeu important pour nous en France et plus largement dans les pays développés.

Anna : D'accord, très bien. Donc en fait, il y a un peu un double enjeu à la fois environnemental et industriel qu'il faut mener de front, si je comprends bien. Mais qu'en est-il de l'enjeu humain ? Quelles sont les incidences sociales d'un passage à une mobilité durable ?

Jacques-Olivier Dumas : Alors on pense qu'elles sont au moins de deux ordres. La première, c'est un enjeu de santé publique, tout simplement. D'abord, on a l'amélioration de la qualité de l'air. Il nous semble indispensable de baisser les émissions de particules fines et autres qui sont émis par les véhicules thermiques. C'est très important pour les personnes en difficulté respiratoire par exemple. Au-delà, on a une question de sécurité publique, liée à l'accidentologie. Les nouveaux véhicules sont équipés de solutions qui permettent réellement de baisser ces taux d'accidents et notamment les accidents les plus graves.

Et puis, on a aussi une problématique à laquelle on pense un peu moins, s'agissant des approvisionnements et des livraisons, c'est l'approvisionnement des populations urbaines. Toutes ces petites camionnettes, les camions pour les livraisons de proximité, toutes ces livraisons-là vont devoir basculer dans l'électrification, parce que nous avons des nouvelles normes, des zones à faibles émissions qui vont entrer en vigueur d'ici deux ans et qui vont obliger tous ces véhicules de livraison à basculer sur l'électrification. Et donc, sans cela, on ne sera plus livrés dans les grandes villes. Donc il y a un vrai enjeu, tout simplement vital pour les populations, de continuer à être correctement approvisionnées.

Anna : Oui, donc en fait, il y a vraiment des bienfaits, parce que ça touche vraiment à la santé publique, à la sécurité publique, routière, etc. Mais on a quand même des délais. Là, vous me dites deux ans

Jacques-Olivier Dumas : Il va falloir aller vite, absolument ! Et puis c'est concret, c'est la santé. La santé, la capacité à s'alimenter de tout le monde. Et puis après, on a aussi un deuxième volet qui tient un petit peu à ce qu'on disait tout à l'heure sur l'accessibilité. Si on creuse un peu cet aspect-là d'accessibilité, on a tout d'abord l'accessibilité financière. Aujourd'hui, on a une vraie difficulté, c'est que ces véhicules neufs, électriques sont hors de prix.

C'est un luxe pour la plupart des gens. Et à cela s'ajoutent les bornes de recharge, ces investissements énormes qu'il faut faire pour bouger l'infrastructure. C'est ce que rappelait tout à l'heure Stefan. Et puis, on a également le prix des transports en commun dans certaines villes ou régions, etc. Tout cela pèse sur le budget des ménages et c'est une vraie difficulté qui nécessite donc des mécanismes de financement, de prise en charge, d'incitations fiscales adaptées et donc un cadre pour améliorer.

Ensuite, on a un deuxième volet là-dedans, c'est l'inclusion sociale. La mobilité ne sera durable, que si elle est pensée pour être accessible à toutes les populations, les populations âgées, à mobilité réduite. On l'a rappelé tout à l'heure, non urbaine, défavorisée, il faut penser à tous, à tout intégrer. Et puis, on doit avoir des infrastructures adaptées et disponibles, des bornes de recharge en quantité suffisante, non seulement dans les villes, mais sur les routes, pour partir en vacances.

Des réseaux de transports en commun adaptés, des pistes cyclables. Ce sont ces enjeux-là auxquels il faut répondre.

Anna : D'accord, donc, c'est tout là, l'enjeu humain, c'est de basculer vers une mobilité durable. Mais c'est important de garder en tête qu'il ne faut pas pour autant creuser les inégalités entre les villes et les campagnes, ou bien même entre les individus.

Jacques-Olivier Dumas : Exactement. Il ne faut pas dire l'électrification à tout prix. S'il n'y a pas tout le reste, on va se planter !

Anna : Vaste programme !

Jacques-Olivier Dumas : Exactement.

Anna : Du coup, cela m'amène à une autre question : Stefan Lavau, quand on pense à mobilité durable, donc, on voit que sur un même territoire, il peut y avoir plusieurs vitesses. Mais si on prend un peu une photographie de la planète, est ce qu'on peut dire que la mobilité durable se développe de la même manière dans le monde ?

Stefan Lavau : En effet, la situation, elle est extrêmement hétérogène selon les géographies dans le monde. Il y a certains pays, certaines régions du monde, qui ont pris très clairement un temps d'avance dans le développement de la mobilité électrique, que ce soit en termes de nombre de véhicules électriques, en termes d'infrastructures de recharge électrique. La Chine, est évidemment le premier investisseur aujourd'hui dans la mobilité électrique. L'Europe du Nord également est très en avance. Donc on voit bien qu'il y a une différence dans les géographies à cet égard. Certains pays ont inversement de très gros *challenges* à relever. Comme l'évoquait Jacques-Olivier, il y a un instant, une question d'infrastructure sous-jacente, une question de prise de conscience pleine et entière à la fois par les populations de ce besoin de changer de mobilité, et de capacité à le faire.

Et lorsque j'évoque la question de la prise de conscience, il faut aussi une prise de conscience par les dirigeants politiques. Sans impulsion politique forte, il sera difficile de canaliser, d'accélérer cette transition vers une mobilité durable. C'est tout l'enjeu des grands plans qui ont été lancés au niveau par exemple européen ou au niveau français, ou également aux Etats-Unis, avec l'*Inflation Reduction Act*, d'impulsion très forte, par nos gouvernants pour évoluer vers une mobilité plus durable.

Peut être un élément à prendre en compte, au risque de me répéter un petit peu avec mon propos précédent, c'est que la mobilité, elle n'est vraiment durable que si la source d'énergie utilisée est également décarbonée. Et si on prend l'exemple de la Chine, une grande partie de la production électrique chinoise reste d'origine carbonée, charbon, gaz. C'est vraiment, un élément important à prendre en compte et en lien aussi avec cette décarbonisation de la mobilité dans l'ensemble du monde.

Anna : D'accord, du coup, cela me fait rebondir sur ma question suivante. Justement, par exemple avec les voitures électriques, si on prend que les émissions, une fois qu'elles sont en cours d'utilisation, on a l'impression que c'est un peu la « marotte » de tous les acteurs publics : « voitures électriques, voitures électriques, voitures électriques » ! Mais est-ce que finalement, c'est justifié comme discours ? Est-ce que la voiture électrique, c'est LA solution pour se diriger vers une mobilité durable ?

Jacques-Olivier Dumas : Alors oui, elle est centrale, c'est probablement la solution principale, mais ce n'est pas l'unique solution. Notre vision, c'est plutôt qu'il y aura un ensemble, un panel de solutions disponibles. Donc il ne faut pas limiter la chose à la voiture électrique en tant que telle.

Pour la mobilité des personnes, outre la voiture électrique, il ne faut pas oublier qu'on a d'abord la marche, dans les villes, tout du moins. On a également les vélos, les vélos électriques également, mais les vélos simples, on a les scooters, on a les trottinettes et tous ces moyens de transport qu'on voit apparaître dans les villes. Je mentionnais le fait de l'acceptabilité. Certains posent question de ce point de vue-là.

On a également là-dedans tous les véhicules de livraison du dernier kilomètre. Et ceux-là, ils sont très nombreux. Et comme je le rappelais tout à l'heure, ils sont vitaux pour l'approvisionnement des villes. On parle des vélos cargos, on parle des véhicules utilitaires légers, électrifiés, etc. Et puis on a le transport de marchandises également, qui va devoir s'électrifier. Alors on a les camions électriques, mais on a aussi des camions à hydrogène qui commencent à apparaître. Et là encore, il faut penser toute l'infrastructure qu'il y a derrière.

Et puis on a bien entendu aussi le ferroviaire, on a le transport maritime avec toute une série d'innovations qui vont de l'hydrogène en passant par les fuels synthétiques, sur lesquels il va y avoir des percées.

Donc voilà, oui le véhicule électrique, la voiture électrique, oui, c'est central, mais ce n'est pas du tout l'unique objet dont nous parlons.

Anna : Et pour finir, je m'adresse à tous les deux. Dans ce contexte, que l'on vient d'évoquer, comment voyez-vous le rôle d'une banque comme BNP Paribas ?

Jacques Olivier Dumas : Tout d'abord, notre objectif, c'est d'être le partenaire de référence pour faire plusieurs choses : pour conseiller nos clients, les financer. Quand on pense à nos clients, ce sont les clients individuels, les entreprises, les clients de nos clients éventuellement, en point de vente, en e-commerce. Donc être capable de les conseiller, de les financer, de distribuer nos offres également de financement et d'amener nos services à valeur ajoutée. Et dans le Groupe, nous avons des services d'assurances, par exemple. Nous avons des services de maintenance pour les véhicules. Nous avons également des services de paiement, qu'on peut mettre à disposition pour recharger par exemple un véhicule, il faut payer, on a des solutions et donc pour réaliser tout cela pour une mobilité bas carbone. C'est ça notre nôtre vision, notre objectif.

Stefan Lavau : C'est vrai. Pour compléter Jacques-Olivier, la Banque a un rôle fort à jouer dans l'accompagnement de ces innovations technologiques, nécessaires à la mobilité. On intervient à la fois en conseil et en financement, dans des beaux projets innovants en amont. J'évoquais tout à l'heure les *gigafactory* de batteries en France et en Europe. On accompagne également évidemment le développement d'usines de véhicules électriques auprès des grands constructeurs, des principaux constructeurs automobiles. On accompagne aussi des projets innovants dans l'hydrogène, dans les fuels synthétiques et les bioénergies. On regarde aussi beaucoup et on essaie d'accompagner de plus en plus, que ce soit dans nos activités de leasing ou dans les activités de CIB, le financement, qu'il soit granulaire ou qu'il soit à grande échelle, des infrastructures de recharge électrique. Donc, tout ça, ce sont autant d'objets qui nous permettent, en tant que Groupe, d'accompagner l'ensemble de la chaîne de valeur de la mobilité à travers la diversité de nos offres, de nos solutions. Et c'est cela qui fait la force du modèle intégré du Groupe BNP Paribas.

Jacques Olivier Dumas : Voilà. Peut-être que, comme l'a bien rappelé Stefan, notre atout, c'est notre modèle intégré. C'est à dire qu'on a, dans chacun des pôles qu'on a mentionnés, crédit à la consommation pour le financement des véhicules, leasing automobile, assurance, paiements, etc, on a des métiers avec des places de référence. On n'est pas forcément numéro un partout, mais par contre, on est les seuls à avoir cette capacité combinée à servir l'ensemble de nos clients sur l'ensemble de la chaîne de valeur. Et notre approche doit être la plus flexible, la plus spécifique la plus réactive et la plus digitale possible, parce que c'est ce que nous demandent nos clients. Donc, c'est là que l'on doit être bons. C'est là qu'on veut être bons, c'est dans la marque BNP Paribas pour couvrir l'ensemble de ses besoins.

Stefan Lavau : Et ce qui est assez formidable sur ce sujet de la mobilité, c'est que c'est un sujet également fédérateur également au sein de la Banque, vis à vis des collaborateurs et évidemment de nos clients. Et elle est vraiment à la jointure de deux sujets : la transition qui est un axe stratégique de la Banque et évidemment la mobilité, qui était déjà un axe stratégique de la Banque par le passé et qui l'est encore plus aujourd'hui.

Anna : Et bien moi je vous dis merci à tous les deux, pour ces éclairages qui montrent que la mobilité durable a encore un vaste chemin à parcourir, mais que les acteurs se mobilisent et c'est encourageant. A bientôt pour poursuivre notre exploration de cette vaste thématique à l'occasion d'un nouvel épisode de « On the Move ».

