



Podcast On the Move #5 by BNP Paribas / Script FR – Février 2024

L'automobiliste dans le brouillard avec Flavien Neuvy, Senior Economist Personal Finance

Présentation de la série « On the Move »

Bienvenue dans la série de podcasts On the Move BNP Paribas sur les thèmes de la mobilité durable. Tout au long de cette série, nous irons à la rencontre d'experts pour faire la lumière sur les enjeux liés au développement de la mobilité durable et découvrir comment, avec le soutien du secteur financier, les acteurs de la chaîne de mobilité, constructeurs, intégrateurs, entreprises, experts en infrastructures, pouvoirs publics, et bien sûr les usagers, se mobilisent pour concevoir et mettre en œuvre une mobilité plus écologique, responsable et inclusive. Et ce qui est bien quand on est en mouvement, c'est qu'on a le temps d'écouter. Alors profitez-en !

Nathalie Croisé (journaliste) : Bonjour et bienvenue dans ce nouvel épisode de On the Move, le podcast dans lequel les experts et les expertes du groupe BNP Paribas décryptent pour vous les très nombreux enjeux de la mobilité durable. Aujourd'hui, je reçois Flavien Neuvy. Bonjour.

Flavien Neuvy : Bonjour

Nathalie Croisé : Vous êtes Senior Economiste chez BNP Paribas Personal Finance et vous venez tout juste de publier une étude riche d'enseignements sur les attentes et les comportements des automobilistes à travers le monde.

Son titre : *L'automobiliste dans le brouillard*. On va mieux comprendre pourquoi vous dites justement que cet automobiliste est dans le brouillard. Mais d'abord, présentez quand même l'**Observatoire Cetelem**, et en quoi consiste cette étude en particulier qui ne concerne pas que la France. Il faut le souligner.

Flavien Neuvy : Oui, absolument. L'Observatoire Cetelem existe depuis bientôt 40 ans. Chaque année, on fait plusieurs études thématiques sur la consommation des ménages, sur la mobilité. Ce sont des études internationales. Ce qui nous intéresse, c'est d'interroger le client final, le consommateur, sur différents sujets. Et à la fin, on essaye de faire un peu de prospective, d'imaginer le monde de demain et donc on décrypte en quelque sorte les évolutions en matière de consommation et de mobilité.

Pour cette étude, il y a seize pays dans l'étude, 15 000 personnes interrogées et ça couvre à peu près 70 % du marché automobile mondial. Donc c'est une grosse étude.

Nathalie Croisé : Une grosse étude et donc je disais le titre : *L'automobiliste dans le brouillard*, Pourquoi ?

Flavien Neuvy : En réalité, on se rend compte aujourd'hui, c'est vrai en France, en Europe, mais c'est plus large que ça encore, c'est vrai un peu partout dans le monde que les automobilistes sont un peu perdus. L'industrie automobile traverse une grande période de transition, à la fois technologique mais aussi réglementaire. Il y a le passage vers la voiture électrique, en particulier en Europe. Il y a des évolutions réglementaires avec des interdictions de circulation qui arrivent progressivement,

notamment dans les grandes villes, les grandes métropoles. Et c'est vrai que l'automobiliste, au moment de changer de voiture, il est un petit peu perdu. Il ne sait pas s'il faut acheter de l'électrique, s'il faut acheter de l'hybride, du diesel, de l'essence, il ne connaît pas vraiment les réglementations et donc il est un peu dans le brouillard. Et quand on est dans le brouillard, quand on est un automobiliste, qu'est-ce que l'on fait ? Et bien on ralentit et c'est ce qu'ils font. Ils achètent moins de voitures.

Nathalie Croisé : Alors dans ces freins, on va dire qu'il peut y avoir, c'est le cas de le dire, il y a la question quand même du coût qui est très très sensible, notamment auprès de ceux que vous avez interrogés. Comment ça se décompose un peu entre la question de l'énergie, qui est constante quand on parle de voiture électrique et donc d'électricité, l'achat, l'entretien... Comment vous avez perçu ça ?

Flavien Neuvy : En fait, il y a deux catégories de coûts. Il y a les coûts à l'achat, quand on achète une voiture, quand on change de voiture, qu'on l'achète ou qu'on la loue, ce sont les coûts d'acquisition. Et puis il y a les coûts d'utilisation du véhicule. Les coûts d'utilisation, ça représente à peu près 4000 à 5 000 € par an en Europe et par voiture. Il faut rappeler que souvent, les ménages ont deux voitures au foyer, donc ça pèse très lourd. Et ce que l'on constate sur ces 20 dernières années, c'est une explosion des coûts d'achat et d'utilisation. Par exemple, les prix de vente des voitures neuves ont augmenté deux fois plus vite que l'inflation sur ces 20 dernières années. Ce qui fait qu'aujourd'hui, la voiture est devenue quasiment un objet de luxe, difficilement accessible pour beaucoup de ménages. Le prix de vente aujourd'hui, c'est autour de 32 000 € en moyenne en Europe. Et donc il y a beaucoup de ménages qui n'ont pas les moyens d'acheter ces voitures neuves ou qui ne veulent pas mettre autant d'argent pour acheter une voiture et donc ils se tournent massivement vers le marché de l'occasion. Et quand on regarde les ventes aux particuliers, elles sont à un niveau très faible.

Nathalie Croisé : À un niveau très faible. C'est peut-être pour ça aussi que le gouvernement, et en particulier en France, veut donner un coup de pouce, avec un bonus aussi pour les personnes qui ont un peu moins de moyens et ne peuvent pas aller vers un véhicule électrique.

Flavien Neuvy : Oui, parce que le choix a été fait en Europe d'interdire la vente des voitures thermiques en 2035, c'est demain, en réalité et que la voiture électrique est encore plus chère que la voiture thermique. C'est à dire que le prix de vente des voitures thermiques ont beaucoup augmenté. Mais les voitures électriques sont encore 30 à 40 % plus cher. Donc les ménages modestes n'ont absolument pas les moyens, sans aides d'Etat, d'acheter ce type de véhicule. C'est pour ça qu'il y a eu le leasing social à 100 € par mois. C'est pour ça qu'il y a des bonus tout à fait considérables. Pour pouvoir proposer ce leasing à 100 € par mois, il faut qu'il y ait un bonus écologique de 13 000 € par voiture électrique, ce qui est tout à fait considérable.

Nathalie Croisé : Alors vous avez parlé de réglementation aussi, avec la fin des véhicules thermiques dans l'Union Européenne à l'horizon 2035, cette question de réglementation, comment est-ce que les automobilistes, que vous avez interrogés, perçoivent-ils cette question ?

Flavien Neuvy : Ils sont assez sceptiques, c'est à dire qu'ils pensent que finalement, cette réglementation sera abandonnée ou l'échéance sera repoussée. Il y a beaucoup de scepticisme par rapport à cela et ce n'est pas tellement surprenant parce que quand on refait un peu le fil de l'histoire, quand on revient par exemple, prenons l'exemple de la France, une quinzaine d'années en arrière, il faut rappeler que le bonus/malus écologique a été lancé en incitant les gens à acheter des diesels. C'est à dire qu'en 2008, 2009, 2010 et 2011, l'Etat finançait un bonus pour que les gens

achètent des petites voitures diesel. Et donc quelques années après, on leur dit non non, ce n'est plus du diesel, on va interdire le diesel, maintenant il faut acheter de l'électrique et tout ça en très peu de temps. Donc finalement, il y a une espèce de scepticisme autour de ces réglementations et les gens se disent il est urgent d'attendre parce que ça va certainement évoluer.

Nathalie Croisé : Alors dans ces réglementations aussi, il y a la question on va dire, ce qu'on appelle nous en France, les zones à faibles émissions, les ZFE, qui sont aussi présentes ailleurs en Europe. Ça aussi, ce sont des points sur lesquels les automobilistes s'interrogent ?

Flavien Neuvy : Oui, et il y a beaucoup d'inquiétudes en réalité. Alors, avec le Groupe BNP Paribas, on a entamé une espèce de Tour de France des ZFE, justement pour présenter aux acteurs locaux, à nos clients, les réglementations qui vont entrer en vigueur. Prenons l'exemple de Marseille, puisque nous avons fait cette intervention à Marseille : à partir du 1^{er} septembre 2024, il y a 350 000 voitures qui vont être interdites de circulation dans certaines zones de Marseille. Et quand on regarde les propriétaires de ces voitures, qui sont par définition les plus polluants, donc les plus anciens, ce sont souvent les ménages modestes qui n'ont pas, là non plus encore, les moyens de changer de voiture. Donc c'est vrai qu'il y a beaucoup d'interrogations autour des ZFE. Et quand on demande aux gens ce qu'ils en pensent, le mot qui arrive en premier, c'est « injuste ». Donc il y a beaucoup d'inquiétude par rapport à cela.

Nathalie Croisé : Alors là on parle d'un exemple typiquement français. Mais dans le reste de l'Europe aussi, il y a des interrogations sur ce type de choix et notamment, on va dire, une restriction de circulation à géométrie variable ?

Flavien Neuvy : Oui, alors ça dépend des pays. On pourrait prendre l'exemple de Londres ou qui va aller encore plus vite. Il y a des villes comme Madrid aussi, il y a l'Allemagne aussi qui a beaucoup bougé. Donc on voit que le mouvement, il est assez général. Il faut rappeler quand même que, l'idée c'est évidemment d'améliorer la qualité de l'air dans les villes, qui sont très polluées et qui posent des problèmes de santé publique, donc c'est tout à fait légitime. La difficulté, finalement, c'est d'articuler ces objectifs environnementaux, ces objectifs de santé publique avec une espèce de justice sociale pour ne pas exclure les plus précaires, les ménages les plus précaires, dans chacun des pays et dans chacune des villes.

Nathalie Croisé : Dans les points que vous soulevez dans cet Observatoire, cette étude de l'Observatoire Cetelem, il y est question de l'innovation aussi, parce que quand on parle de véhicules électriques, il y a un point important en termes d'innovation automobile : quelles sont les attentes ?

Flavien Neuvy : Alors sur l'innovation, c'est vrai que globalement, les automobilistes dans le monde, considèrent que c'est l'innovation qui va rendre la voiture de demain plus propre, moins impactante pour l'environnement. Donc il y a une espèce ... les gens croient finalement au progrès technologique. La question, au fond, c'est de savoir si la voiture électrique incarne ou pas ce progrès technologique ? Et notre étude est très intéressante, là, de ce point de vue là, il y a plein de points intéressants, mais celui-là, en tout cas il est particulièrement saillant. C'est qu'en fait, il y a une espèce de monde à deux vitesses. Les pays émergents, où la voiture électrique est vraiment vue comme la voiture du futur, la voiture qui incarne ce progrès technologique et le monde plus développé, la France, l'Allemagne, les États-Unis où là, les automobilistes sont un peu plus sceptiques vis à vis de la voiture électrique.

Nathalie Croisé : Alors, vous-même, vous revenez, Flavien Neuvy, du CES de Las Vegas. Est-ce que vous avez pu voir des innovations en termes de véhicules électriques ?

Flavien Neuvy : Alors sur les véhicules électriques ce qui est très frappant c'est de voir que tout le monde travaille sur l'amélioration des performances, c'est à dire à la fois des voitures qui ont plus d'autonomie et qui sont plus faciles et plus rapides à recharger. Donc, les équipementiers, que ce soit Bosch, Valeo... ils ont proposé, ils ont montré les innovations pour recharger la voiture plus rapidement. Et le maître mot de ce CES est très clair, c'est intelligence artificielle.

Tous les constructeurs font monter à l'intérieur de la voiture, à l'intérieur du cockpit, l'intelligence artificielle. Prenons l'exemple de Volkswagen, qui a signé un partenariat avec Chat GPT. Donc la voiture va devenir de plus en plus intelligente. Elle va pouvoir communiquer bien sûr avec son environnement extérieur, mais aussi avec l'automobiliste de façon très intelligente, et ce sera une véritable aide à la conduite pour plus de sécurité et aussi pour plus de facilité dans l'usage quotidien de sa voiture.

Nathalie Croisé : Alors quand on parle d'automobile, on regarde aussi souvent du côté de l'Asie, de la Chine en particulier. Est-ce que toutes les marques se valent aux yeux des automobilistes que vous avez interrogés ? Quel regard ils portent aussi sur notamment les nouveaux entrants chinois ?

Flavien Neuvy : La voiture, c'est quelque chose d'assez étonnant parce qu'en fait, chaque pays donne une prime à ses constructeurs. Donc quand on demande aux Américains quels sont les constructeurs qu'ils préfèrent ils nous disent "les constructeurs américains, c'est les meilleurs". Quand on va au Japon, ils nous disent "les Japonais sont les meilleurs" et quand on est en Europe, les Européens nous disent "ce sont les constructeurs européens qui sont les meilleurs". Donc il y a une espèce de patriotisme parce que l'industrie automobile incarne beaucoup de choses, beaucoup d'emplois, beaucoup d'entreprises emblématiques. Mais au-delà de ça, ce qui est intéressant sur la partie constructeurs chinois, on sait qu'ils vont arriver en Europe parce que l'Europe, c'est leur objectif prioritaire, parce qu'on a fait le choix du 100 % électrique et qu'ils sont très bons dans ce domaine, et bien aujourd'hui, on a à peu près un tiers des Européens qui nous disent qu'ils sont prêts à acheter une voiture chinoise demain si elle correspond à leurs attentes, bien sûr, à leur budget. Et on sait que les constructeurs chinois ont de grandes ambitions et qu'ils ont aussi les moyens de mener une guerre des prix qui ne sera pas facile à tenir pour les autres constructeurs.

Donc on va avoir une compétition avec les constructeurs chinois, mais aussi avec les constructeurs nord-américains qui va être très intense au cours des dix prochaines années.

Nathalie Croisé : Ça, il va falloir suivre de près, on va dire. On l'a dit, il y a des freins que vous avez bien mis en avant, parfois un manque d'information et des interrogations autour de la réglementation, l'obstacle du prix, notamment du prix d'achat. Qu'est-ce que l'on peut faire pour les lever ?

Flavien Neuvy : C'est difficile parce que les réglementations ont tellement évolué en peu de temps qu'il y a encore une fois beaucoup de scepticisme autour de la pérennité des choix qui sont pris. Si on prend l'exemple de la voiture électrique, vous avez aujourd'hui quasiment un Européen sur deux qui pense qu'en 2035 les voitures thermiques seront encore autorisées et qui donc du coup attendent avant de changer de voiture. Donc c'est très difficile de restaurer ce lien de confiance. Aujourd'hui, ce que l'on voit c'est que, globalement, les constructeurs, ont pleinement intérêt à innover. Justement parce que si on veut donner envie aux gens d'acheter une voiture, moins impactante pour l'environnement, plus vertueuse, il faut qu'ils aient envie de changer de voiture. Et pour ça, il faut qu'elles présentent des atouts, des attraits fondamentaux.

Et je pense que l'intelligence artificielle va être une rupture dont on mesure mal l'ampleur. Mais c'est vraiment peut être le point clé de la mobilité des dix prochaines années.

Nathalie Croisé : Alors, est-ce que vous pensez que c'est le moment pour les automobilistes d'acheter ?

Flavien Neuvy : Alors je vais utiliser un joker en fait ! Parce que du coup, non, en fait, ça dépend vraiment de ce que l'on veut faire de sa voiture. Souvent, on me pose la question "*je veux changer de voiture, qu'est-ce qu'il faut que j'achète ?*" Je ne sais pas. En fait, ça dépend des usages que l'on a chacun et chaque cas est différent.

Ce que j'ai envie de dire, c'est que voilà, il faut vraiment prendre le temps de réfléchir, de regarder combien on fait de kilomètres à l'année, pour faire le calcul, de savoir quelle est la meilleure opération sur le plan technologique. Est ce qu'il faut acheter de l'électrique, du diesel, de l'essence ? Et puis bien prendre son temps pour réfléchir. Mais c'est ce que font les automobilistes puisqu'ils sont dans le brouillard !

Nathalie Croisé : Exactement, c'est une très bonne conclusion à la présentation de cette étude : *L'automobiliste dans le brouillard*. Merci à vous, Flavien Neuvy, Senior économiste chez BNP Paribas Personal Finance. Et rendez-vous donc pour un prochain épisode du podcast On the Move. Nous allons continuer à parler de mobilité durable.

