



## **On the Move #7 : La mobilité inclusive, levier clé de la transition écologique ?**

**Avec Christophe Michaeli, Head of Brands France Auto Mobility  
chez BNP Paribas Personal Finance**

Mars 2025 – Transcript du podcast On the Move #7 (en français)

### **Journaliste, Nathalie Croisé :**

Bienvenue dans On the Move, le podcast dans lequel des experts et expertes du groupe BNP Paribas décryptent les grands enjeux de la mobilité durable. Aujourd'hui, dans ce nouvel épisode, nous allons parler d'un sujet au croisement de l'écologie et de la justice sociale : la mobilité inclusive. Les zones à faibles émissions, les fameuses ZFE se multiplient, la transition vers l'électrique s'accélère. Mais comment s'assurer que tout le monde puisse suivre ce mouvement, y compris les ménages les plus modestes ? Pour en discuter, nous avons le grand plaisir d'accueillir Christophe Michaeli, bonjour !

**Christophe Michaeli :** Bonjour !

**Nathalie Croisé :** Merci d'être avec nous. Vous allez répondre aux questions dans un instant. Vous êtes Head of Brands France Auto Mobility chez BNP Paribas Personal Finance. Pour commencer, je parlais de "mobilité inclusive" - on en parle beaucoup ces derniers temps - pour poser le cadre, c'est quand même important d'avoir une définition précise.

**Christophe Michaeli :** Pour moi, la mobilité inclusive, c'est la mobilité sans laisser quiconque de côté. C'est la mobilité pour tous.

**Nathalie Croisé :** En quoi est-ce un enjeu important ?

**Christophe Michaeli :** Ce n'est pas un enjeu important, c'est un enjeu essentiel ! En fait, aujourd'hui, les ménages ont besoin d'une voiture pour pouvoir se déplacer ou en tout cas, ils ont besoin de se déplacer, et la voiture est le principal mode de déplacement individuel.

**Nathalie Croisé** : D'ailleurs il y a 20% des personnes en âge de travailler qui rencontrent des réelles difficultés de mobilité. Ce chiffre en lui-même il est très parlant.

**Christophe Michaeli** : Absolument, parce que c'est un risque d'exclusion sociale. On a besoin de sa voiture, on a besoin de se déplacer, pour aller travailler, pour chercher un job, pour faire ses courses, pour déposer les enfants à l'école, pour partir un petit peu en vacances, en week-end. On a toujours besoin de se déplacer.

**Nathalie Croisé** : Il y a un peu un paradoxe parce que justement, les ménages les plus modestes souvent, ont des véhicules anciens, polluants, et d'un autre côté, si on veut un véhicule électrique, il n'est pas nécessairement abordable.

**Christophe Michaeli** : Je pense qu'il faut qu'on se dise quelque chose, que l'on soit très clairs : on ne réussira la transition écologique qu'à partir du moment où on trouvera des solutions pour les ménages à revenus modestes. Les « riches » eux, ou en tout cas les plus aisés, eux, ils achètent déjà des voitures électriques. 70 % des voitures électriques sont achetées par 20 % des ménages les plus riches en France. Voilà, les « *early adopters* », ce sont les ménages les plus aisés. Par contre, les ménages les plus modestes, eux, sont vraiment en reste, et il faut trouver des solutions pour les amener dans cette transition écologique. Encore une fois, on ne réussira la transition écologique qu'à partir du moment où on aura des solutions pour les ménages à revenus modestes.

**Nathalie Croisé** : On vient de parler des véhicules, mais il y a aussi les sujets liés, on va dire, à la ville et aux fameuses « Zones à Faibles Emissions », les ZFE, qui visent à réduire la pollution urbaine, mais elles ont aussi des conséquences sociales. Pensez-vous qu'elles creusent les inégalités ?

**Christophe Michaeli** : D'abord, on pouvait déjà se rappeler que les ZFE, c'est une contrainte réglementaire, un dispositif réglementaire qui s'impose à la France et à tous les pays européens, on y reviendra peut-être tout à l'heure. Mais surtout se souvenir que la qualité de l'air, c'est une question de santé publique. La pollution de l'air, aujourd'hui, c'est 40 000 morts en France, c'est beaucoup plus que le tabac, donc c'est vraiment un sujet d'actualité. Il faut s'en préoccuper. Et il faut s'en préoccuper pour tout le monde, pour tous nos concitoyens, ceux qui utilisent leur véhicule et ceux qui n'utilisent pas leur véhicule.

Le problème, vous l'avez souligné, c'est que les ménages à revenus modestes, eux, ont besoin de leur voiture pour se déplacer. Souvent, ils habitent dans des zones qui sont moins bien desservies par les transports en commun, donc le fait d'avoir une voiture, ce n'est pas un luxe pour ces ménages, c'est juste une stricte nécessité, et donc ils ont absolument besoin de leur voiture pour se déplacer.

Donc il faut trouver des solutions pour ne pas exclure ces ménages à revenus modestes des zones urbaines où effectivement il y aurait des restrictions de circulation, avec la mise en place depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2025, à Paris du Crit'Air 3. Le Crit'Air, c'est la petite vignette que vous avez sur votre pare-brise, j'espère. Et plus le critère est élevé, plus votre véhicule est polluant et le critère le plus bas, c'est donc le zéro pour les véhicules électriques les moins polluants.

**Nathalie Croisé :** Et donc, il y a encore beaucoup de véhicules en France qui sont Crit'Air 3 ?

**Christophe Michaeli :** Et rien qu'à Paris, on parle de 400 000 véhicules dans la métropole et en France, plus de Crit'Air 3. Il y a 13 millions de véhicules, vous avez bien entendu, 13 millions de véhicules qui circulent qui sont Crit'Air 3 et plus. Le parc, toutes les voitures, c'est 40, 45 millions de véhicules, donc c'est très significatif.

**Nathalie Croisé :** Donc, vous l'avez rappelé, c'est un dispositif européen, même si évidemment on a parlé de Paris et de la France. Vous, vous vous mobilisez chez BNP Paribas avec le Mobility Tour ?

**Christophe Michaeli :** Exactement, on a fait un ZFE Mobility Tour, nous sommes allés à Toulouse, à Marseille, à Lyon, et très dernièrement à Paris. Notre objectif, c'est de sensibiliser sur les impacts de la mise en place de ces ZFE, sans remettre en cause le bien-fondé de ces ZFE, mais les impacts que ça peut avoir, notamment sur les ménages à revenus modestes, puisqu'on a clairement établi que, encore une fois, les plus pénalisés c'étaient des ménages à revenus modestes.

**Nathalie Croisé :** Alors, puisqu'on parlait du coût du véhicule, le gouvernement a mis en place le leasing social pour rendre l'électrique accessible. Pensez-vous que ce soit une solution viable à long terme ?

**Christophe Michaeli :** Alors, c'est une solution intéressante qui a eu beaucoup de vertus. Il y a 50 000 ménages à revenus modestes qui ont acheté un véhicule électrique l'année dernière. On peut parier que s'il n'y avait pas eu le leasing social, ils n'auraient pas acheté une voiture électrique. Donc oui, c'est une solution très intéressante. Elle coûte très cher à l'Etat, l'Etat, mettait jusqu'à 13 000 € par véhicule pour accompagner ces ménages.

On sait que, on connaît l'état des finances publiques et donc ça ne peut pas être la solution durable. Et puis je vous ai dit c'est 50 000 l'année dernière, la ZFE de Paris, c'est 400 000 véhicules, donc on voit qu'on n'est pas à l'échelle. Rien que pour Paris, il faudra attendre pratiquement dix ans pour pouvoir remplacer la totalité des véhicules qui ne devraient plus circuler dans la ZFE.

**Nathalie Croisé :** D'ailleurs, au vu des restrictions budgétaires, il y a eu des questionnements autour de la pérennité de ce leasing social. Est-ce que l'on n'a pas d'autres solutions, on va se dire, cela ne va pas reposer, évidemment que sur les aides publiques ?

**Christophe Michaeli :** Alors, chacun doit apporter sa pierre à l'édifice. Et on a décidé avec les équipes du Groupe BNP Paribas, de trouver, d'apporter des solutions, finalement, c'est notre pierre à l'édifice, en se disant qu'on n'allait pas attendre que l'Etat finance parce que sinon ce n'est pas possible. Et donc il faut que tous les acteurs, toute la chaîne se mobilisent pour trouver des solutions et accompagnent cette transition écologique pour convaincre tout le monde de passer à des véhicules moins polluants. On n'est pas obligés non plus de passer à des véhicules électriques. On parle du Crit'Air zéro, mais on peut passer à Crit'Air 1. Si tous les véhicules qui étaient

Crit'Air 3 roulaient en critère Crit'Air 1, il y aurait un impact déjà notable sur la qualité de l'air.

Mais à partir de 2035, il sera interdit en France, et même en Europe, de vendre des véhicules thermiques. Véhicules thermiques, ça veut dire aussi des véhicules hybrides. Donc, à partir de 2035, du 1<sup>er</sup> janvier 2035, en fait, on n'aura plus le droit de vendre un véhicule qui soit un véhicule thermique. Donc ça veut dire que tous les véhicules à partir du 1<sup>er</sup> janvier seront des véhicules, des véhicules électriques. Ça ne veut pas dire qu'on n'aura plus le droit de rouler avec son véhicule thermique si on l'a acheté avant. Ça veut dire que tous les nouveaux véhicules qui seront vendus, en fait, devront être des véhicules électriques.

**Nathalie Croisé :** Donc, à vous écouter, on peut avoir d'autres pistes à explorer. Vous l'avez dit, les véhicules Crit'Air 1, pourquoi pas des offres locatives adaptées aux revenus modestes...Mais malgré tout, l'électrique, ça va être la solution d'avenir, mais l'électrique, il faut aussi des infrastructures. Est-ce que le souci, finalement, ce n'est pas le manque de bornes de recharge ? Est-ce que ce ne serait pas un frein supplémentaire pour les ménages modestes ?

**Christophe Michaeli :** Et bien non, Cocorico ! Puisque là, les Français sont plutôt bien équipés. On a en France déjà plus de 150 000 bornes de recharge. Donc ça veut dire que les infrastructures se mettent en place. Il y en a sur les autoroutes, il y en a à l'intérieur des villes où il y a encore du boulot à faire pour aller convaincre les bailleurs sociaux d'équiper les immeubles de bornes. Mais c'est beaucoup mieux qu'en Europe du Sud, où là on peut observer qu'effectivement il y a un vrai retard.

**Nathalie Croisé :** Et donc, quelles initiatives mettez-vous en place pour aider ces ménages ?

**Christophe Michaeli :** On a compris que ces ménages avaient des besoins, des comportements qui étaient différents. Ils ont des moyens aussi, qui sont différents. Donc on ne pouvait pas répondre à ces ménages avec des solutions traditionnelles. La tradition aujourd'hui sur le marché, c'est on finance un véhicule neuf à un ménage en disant tous les trois ans vous allez changer de voiture, vous nous ramenez la voiture, vous repartez avec une nouvelle. C'est de la location avec option d'achat (LOA), ça veut dire que vous ne financez qu'une partie finalement du véhicule. Ça, c'est inadapté à ces ménages à revenus modestes parce qu'on se retrouve avec des loyers qui sont très chers et jamais, le ménage ne redevient propriétaire de son véhicule.

Donc on a décidé de casser le moule finalement, et de vraiment remettre le client au centre. Ce sont des clients comme les autres, les ménages à revenus modestes, et on a imaginé une solution d'une location avec option d'achat sur dix ans. Dix ans, donc 120 mois, avec en fin de contrat une option d'achat qui permet en fait au ménage de devenir propriétaire de son véhicule, à l'instar finalement d'aujourd'hui. Aujourd'hui, les propriétaires de véhicules, c'est sans doute le bien d'ailleurs le plus important au sein du ménage, le plus cher. Ils ont acheté un Scénic diesel sur le « Bon Coin ». Dans dix ans, ils seront propriétaires d'un véhicule électrique, et très heureux de l'être, je n'en doute pas.

**Nathalie Croisé** : Donc des solutions existent. Vous avez crié « Cocorico » tout à l'heure, donc vous êtes optimiste pour l'avenir ?

**Christophe Michaeli** : Moi, je suis résolument optimiste effectivement, il y a des solutions. Il y a un marché qui est énorme qui s'offre à nous. Les solutions qu'on propose et qui sont proposées aujourd'hui sont très bonnes pour le client, donc c'est bon pour le business. On va renouveler le parc, c'est un peu, c'est une rupture technologique. C'est un peu comme quand on est passé du tube cathodique pour la télévision à l'écran plat. Il y a un accompagnement à faire. Ce n'est pas du tout les mêmes montants, c'est certain. Il y a beaucoup de modèles qui sont en train d'arriver, qui vont démocratiser le véhicule électrique et j'y reviens encore une fois, il y a aussi le marché de l'occasion. Le marché de l'occasion va se structurer, des véhicules électriques vont arriver en véhicules d'occasion, et donc ce sera plus accessible pour les ménages à revenus modestes. Et le cycle aura démarré, et on sera dans un cycle qui sera vertueux pour le business.

Et puis, ne l'oublions pas, parce que c'est l'objectif premier, mais c'est surtout bon pour la qualité de l'air et donc pour notre santé à tous.

**Nathalie Croisé** : Mais avec une approche pragmatique ?

**Christophe Michaeli** : Exactement. Il faut rester pragmatique, c'est-à-dire ne pas penser que les arbres montent au ciel, ne pas trouver des solutions qui sont inadaptées pour ces ménages. Et comme toujours finalement, c'est souvent le client qui a le dernier mot. Et donc si on trouve des solutions qui conviennent au client, alors elles fonctionneront.

**Nathalie Croisé** : Merci en tout cas à Christophe Michaeli pour cet éclairage essentiel. La transition écologique, on le sait, n'est pas réservée à une élite. Il est crucial de trouver des solutions inclusives pour que tout le monde puisse en bénéficier.

**Christophe Michaeli** : Merci beaucoup.

**Nathalie Croisé** : Encore merci ! On se retrouve bientôt pour un nouvel épisode de ce podcast On the Move.

