

Quand vous êtes propriétaire d'un véhicule, votre véhicule reste 90 % du temps immobilisé.

BNP Paribas Personal Finance vous invite à découvrir On The Way, le podcast qui explore les chemins de la consommation responsable. Entrepreneurs, acteurs du monde de l'entreprise ou chercheurs, On The Way donne la parole à ceux qui agissent jour après jour pour construire une consommation plus durable. Bienvenue et bonne écoute !

Bonjour On The Way. Je m'appelle Jean-Claude Seigneur. Je suis directeur Smart City pour le groupe Mobilize qui est une marque du groupe Renault qui va traiter des sujets de nouvelle mobilité.

Alors moi, j'ai une très très longue carrière dans le Groupe puisque j'ai 34 ans de maison. J'ai pu, dans mon parcours faire plusieurs métiers différents. C'est l'avantage d'un grand groupe, c'est qu'on peut tester un peu plusieurs métiers finalement. Et on m'a fait confiance sur pas mal de domaines. D'abord dans la finance où je suis rentré chez RCI Banque, qui est la filiale financière du Groupe. Après, j'étais à la direction informatique du groupe Renault puisqu'en fait, j'ai une formation d'ingénieur à la base en informatique. Et puis, ensuite j'ai rejoint l'immobilier, et au sein de l'immobilier, j'ai eu plusieurs casquettes, une casquette où je me suis occupé de gros appels d'offres sur tout ce qui était voyages professionnels et déplacements et réduire les budgets. Et puis après, je me suis plus préoccupé de tout ce qui était bâtiments et services généraux pour tous les bâtiments du siège de Renault. Et il y a trois ans, Renault se posait plein de questions sur les nouvelles mobilités et la transformation qu'on va avoir à opérer par rapport à ces nouvelles mobilités et la conversion de l'usage de la propriété à l'usage. Donc, dans ce cadre-là, une nouvelle direction s'est créée, qui s'appelait la direction des mobilités monde à l'époque, et qui était en charge de traiter tous les aspects nouvelles mobilités au sein du Groupe.

Et donc, j'ai fait une rencontre avec une personne qui connaissait bien ces sujets, que j'ai croisée vraiment par hasard. Nous avons discuté, il m'a présenté l'ambition du Groupe par rapport à ce sujet et j'ai trouvé ça passionnant. Je lui ai proposé éventuellement de le rejoindre et c'est comme ça que je suis rentré dans le sujet des nouvelles mobilités. Alors évidemment, c'est un sujet en profonde mutation. Donc, le groupe s'est un peu cherché au début.

Et puis aujourd'hui, j'ai naturellement rejoint la marque Mobilize qui a été créée pour ça et pour traiter ces sujets. Le déclic pour moi, ça a été qu'un grand constructeur automobile, finalement qui vend des véhicules et des voitures, se préoccupe de ces questions puisqu'en fait on vendra finalement plus du service que de la voiture. Et moi, j'ai trouvé que cette remise en question pour un grand groupe industriel était très novatrice et était un virage culturel que, de toute façon, il fallait franchir au vu des contraintes à la fois réglementaires qui vont nous être imposées. Et puis, les contraintes environnementales qu'on a aujourd'hui à traiter. Je pense que c'était un sujet plus que passionnant et un sujet d'avenir qu'il va falloir aborder avec les acteurs publics, les acteurs des territoires pour essayer de concevoir une ville plus écoresponsable et plus durable. C'est en ça que je me suis dit c'est un créneau qui va prendre de l'essor.

Le premier chiffre qu'il faut avoir à l'esprit, c'est que quand vous êtes propriétaire d'un véhicule, votre véhicule, il reste 90 % du temps immobilisé. Et en fait, vous n'utilisez que 10 % de son temps. Finalement, ça occupe de la place dans les territoires et villes, ça coûte de l'argent. Et finalement, vous ne l'utilisez pas tant que ça. Le second point, c'est qu'aujourd'hui, la valeur résiduelle d'un véhicule au bout de trois ans, c'est 50 % de sa valeur initiale, ce qui est quand même beaucoup. Donc, il y a une perte financière importante sur les trois premières années du véhicule. Et enfin, c'est aussi pour accompagner la décarbonation, c'est à dire qu'on voudrait réduire de 10 % notre empreinte CO2 dans les prochaines années, 2030, 2040. Et donc pour accompagner ça, on a besoin de pousser le véhicule électrique, premièrement. Et puis deuxièmement, réduire bien entendu la quantité de véhicules dans les villes et les territoires.

Notre nouveau patron, Luca De Meo, quand il est arrivé, il a réorganisé le groupe en quatre marques : donc il y a la marque Renault, la marque automobile, la marque Dacia qui est la marque accessible — ce qu'on appelle Global Access pour les personnes qui ont peu de moyens. Et après, on a la marque Alpine, qui est plutôt une marque d'image et qui est une marque sportive. Il restait une quatrième marque à créer, qui est la marque Mobilize, et qui, elle, devait adresser en fait toute la partie nouvelle mobilité. Et dans cette nouvelle partie mobilité, qu'est-ce qu'on retrouve ? On retrouve tous les services liés à la mobilité. Ça, c'est un gros paquet. Ensuite, on a une partie qui était plutôt liée au service de l'énergie puisqu'en fait ce sera des véhicules tout électriques et donc il va falloir les recharger, il va falloir déployer des bornes électriques de recharge. Et puis un troisième aspect qui est plutôt l'aspect données, puisqu'en fait ces véhicules remontent énormément de données et il va falloir exploiter ces données et les partager avec des partenaires. Ça peut être les territoires et les villes qui sont très demandeuses de ces données pour pouvoir optimiser le trafic par exemple dans une ville, ça peut être un aspect à traiter. Donc voilà, en gros, il y a trois secteurs.

Si je zoomais sur la partie services de mobilité, on retrouve en fait deux types de services : les services dits d'autopartage en free-floating. Qu'est-ce que le free-floating ? C'est vous géolocalisez finalement le véhicule par rapport à l'endroit où vous êtes à travers une application sur votre mobile. Et puis, vous ouvrez le véhicule avec votre téléphone. Vous avez une clé à l'intérieur, vous démarrez votre véhicule, vous faites votre déplacement et vous redéposez le véhicule n'importe où dans la ville où vous êtes. Donc typiquement c'est ce qu'on a déployé sur Paris et Madrid. Madrid, on a une expérience de plus de trois ans. Paris, c'est beaucoup plus jeune, on l'a déployé à la fin du premier confinement, on a profité du confinement pour tester nos solutions et le déploiement auprès de l'AP-HP, l'Assistance publique-Hôpitaux de Paris, qui avait de forts besoins de déplacement.

Après, on a ce qu'on appelle le Mobilize Share au sein de la marque et là, ce sont des services d'autopartage. Mais ce qu'on appelle en stations, c'est à dire que vous récupérez le véhicule dans une station et vous la déposez dans cette station. Alors c'est ce qu'on déploie dans certains territoires, comme la ville de Nice, la ville de Caen. Alors c'est plutôt de la location courte durée. Donc on n'est pas sur un trajet, mais on est plutôt sur la journée ou la demi-journée ou le week-end. En général, ce type de service s'adresse plus à des villes moyennes, alors que le free-floating s'adresse plus à des grandes métropoles. Ça, c'est la partie, on va dire, service de mobilité.

On a ensuite toute une offre de véhicules qui va sortir donc à partir de début 2023 jusqu'à 2026. On a quatre véhicules aujourd'hui qui seront badgés Mobilize, qui ne seront pas des véhicules accessibles à l'achat mais qui feront l'objet, soit ce qu'on appelle de souscription, donc à la location, soit auprès de prescripteurs qui vont pouvoir opérer ces véhicules. Alors un des véhicules majeurs pour les villes et les grandes villes, c'est Duo qui est un tout petit véhicule urbain. Je ne sais pas si vous avez connu Twizy, c'est un peu la Twizy, mais en véhicule fermé et pour pouvoir faire des petits déplacements urbains. Donc ce véhicule est à 95 % recyclable, ce qui est quand même une prouesse. Et donc ça, ce sera le premier véhicule urbain qu'on va sortir sous la marque Mobilize. Après, on a un véhicule qui s'appelle Limo qui va adresser plutôt tout ce qui est taxis et VTC. Alors bien entendu, tous ces véhicules sont électriques. On n'a aucun véhicule thermique. Et enfin, on va adresser plutôt le transport de petits colis au travers de deux véhicules utilitaires, Bento et Hippo. Bento qui a une capacité de chargement relativement faible de 1m3 et Hippo qui a plutôt une capacité de chargement plutôt de 3m3.

Et ça, ça va plutôt adresser des Amazon ou des gens comme ça qui vont livrer dans les quartiers et qui pourront utiliser ce type de véhicule.

Sur la partie énergie, on a une entité qui s'appelle Mobilize Power Solutions, qui est là pour accompagner le déploiement de la recharge et des stations de recharge. Ça peut être dans les territoires, ça peut être aussi auprès des entreprises qui ont besoin de faire de l'installation de bornes de recharge. On sait accompagner les entreprises sur le déploiement de bornes de recharge. On s'est aperçu que, de toute façon, les infrastructures de recharge vont devenir un sujet crucial. Aujourd'hui, on pense que c'est insuffisant en termes d'infrastructures de recharge, et les territoires font beaucoup,

les villes également pour déployer, je crois que la mairie de Paris a un plan assez ambitieux de déploiement aussi. Il faut que dans les prochaines années, on booste le déploiement des bornes de recharge.

Selon l'Ademe, aujourd'hui, le transport représente 30 % des émissions de CO2 et dans ces 30 %, le véhicule représente à peu près la moitié. Cette transition entre la propriété, l'usage, il va falloir qu'on l'accompagne parce qu'aujourd'hui on constate que le fait d'être propriétaire d'un véhicule, même s'il reste 90 % du temps immobilisé, il y a un confort qui fait que le jour où on a besoin de l'utiliser, on peut l'utiliser. On sait qu'il est là, on sait qu'on peut en profiter. Dans le cadre de l'autopartage, c'est un peu différent puisqu'en fait, vous consommez quand vous avez besoin effectivement. Et les gens ont toujours un peu peur de se dire « finalement, je n'ai pas forcément la disponibilité au moment où j'en ai besoin ».

Et c'est ce changement de culture qu'il faut qu'on fasse et qu'on opère. Typiquement, par exemple sur le free-floating, on essaye de mettre un parc de véhicules roulant important dans une ville de telle manière à ce que vous, quand vous êtes dans Paris, vous puissiez utiliser un véhicule n'importe où, et de manière assez facile et qu'il soit disponible. C'est-à-dire que le taux de disponibilité de la voiture devient quand même un sujet crucial. Si à chaque fois que vous faites une recherche, il n'y a pas de véhicule, c'est embêtant. Donc il faut rassurer les consommateurs par rapport à ça. Donc ça, c'est un sujet qu'il va falloir qu'on traite et c'est pour ça qu'on a, aujourd'hui dans nos déploiements, prévu de mettre assez de véhicules pour que le service soit toujours accessible.

Je pense personnellement que finalement utiliser ou consommer du kilomètre, c'est presque plus libre pour l'usager parce que finalement, il n'a pas de contraintes liées aux véhicules, le stationnement, le coût d'achat, ce genre de choses. Et finalement, il ne paye que ce qu'il consomme et le juste nécessaire. Et je pense qu'en ça, il va falloir qu'on essaye d'accompagner ce changement et en tout cas de faire comprendre aux usagers tout ce qui est intéressant finalement dans ce dans ce nouveau mode de consommation.

Alors on constate effectivement que les jeunes — moi j'ai un fils qui a 18 ans aujourd'hui et c'est vrai que lui, son intérêt c'est de consommer. Il ne comprend pas que j'ai un véhicule comme ça qui était dormant dans mon parking, alors je lui dis oui, mais tu peux l'utiliser quand tu veux, mais lui ça ne l'intéresse pas. Il considère qu'il y a des moyens de transport accessibles. Et finalement, la voiture, c'est un complément. C'est pour aller atteindre des zones qui sont inaccessibles en transports en commun, donc il y a un petit bout de chemin à faire. Et ça, il le traite, soit en mobilité douce, les vélos, les trottinettes, mais ça peut être aussi la voiture parce qu'il fait froid, parce que voilà. Donc je pense que les jeunes, ils ont déjà pris le pli par rapport à cette transformation.

Alors effectivement, les gens qui ont été habitués à être propriétaires de leur véhicule, c'est plus difficile pour eux. Mais je pense que de toute façon, ça va s'opérer beaucoup plus vite dans les villes importantes, les métropoles, là où il y a beaucoup de transports en commun. Et puis dans les villes moyennes ou rurales, ça risque d'être un peu plus long.

La question financière liée à l'achat d'un véhicule, c'est quelque chose de primordial parce que aujourd'hui, ça a un coût non négligeable ce financement. Et à la fois sur la partie achats, mais aussi sur tout le reste, c'est à dire, en gros, le stationnement, l'entretien du véhicule, il y a un certain nombre de choses. Et l'avantage aussi du véhicule électrique, c'est que l'entretien coûte moins qu'un véhicule thermique. Ça veut dire que nous, dans nos services, on l'intègre aussi. Et ça veut dire que le coût d'usage, finalement, est relativement faible puisque vous payez au kilomètre et quelque part, vous n'immobilisez pas de l'argent sur une durée assez longue, avec un amortissement, avec une valeur d'usage finalement du véhicule qui baisse rapidement — puisque je vous ai dit que c'était en gros 50% 3 ans, c'est énorme. Et du coup, je pense que payer à l'usage, c'est ce qui est le plus gagnant pour tout le monde.

Les griefs sur le véhicule électrique, c'est aujourd'hui la recharge des véhicules puisqu'on n'a pas forcément des infrastructures disponibles là où on le souhaite, l'autonomie du véhicule en tant que telle, puisqu'on est quand même habitué aujourd'hui à avoir des autonomies importantes sur le thermique. Et puis la partie batterie, puisqu'en fait aujourd'hui la recyclabilité de la batterie, c'est des questions qu'on se pose un peu partout. Pour traiter et adresser la partie autonomie, c'est un peu pour ça aussi qu'on a créé Mobilize Power Solutions puisqu'en fait, l'idée demain ce sera de recharger nos véhicules n'importe où et de manière rapide. C'est les deux choses qui sont importantes à retenir. Donc aujourd'hui, avec Mobilize Power Solutions, on aura des pass de recharge pour le client final. C'est ce qu'on aura par exemple sur la nouvelle Mégane tout électrique qui va sortir cette année et qui va permettre aux usagers de pouvoir utiliser les infrastructures de recharge. Aujourd'hui, il y a plusieurs marques ; Tesla fait cesser ces infrastructures de recharge, Ionity en fait, il y a plein de fournisseurs qui proposent de la recharge, mais chacun finalement a sa carte et son abonnement de recharge. Donc là, l'idée, c'est de fédérer un peu tout ça et de permettre au consommateur déjà d'avoir une accessibilité à une infrastructure de recharge de manière immédiate et sans avoir de multiples abonnements.

Et puis, la deuxième chose, c'est aussi de faire évoluer nos véhicules et nos batteries pour qu'on puisse les recharger beaucoup plus rapidement. Aujourd'hui, vous avez plusieurs puissances de bornes de recharge accessibles, allant de votre prise domestique jusqu'à des puissances phénoménales. Evidemment, les coûts ne sont pas les mêmes en fonction des bornes que vous allez utiliser. Mais globalement, aujourd'hui, on estime que si vous souhaitez recharger votre véhicule de 20 à 80 %, il faut pouvoir le faire, finalement, comme avant, quand vous alliez à la pompe sur autoroute, vous allez mettre de l'essence, vous allez vous arrêter boire un café, puis repartir. Donc c'est quoi ? C'est entre 20 et 30 minutes. Donc, en gros, l'idée, c'est de pouvoir recharger son véhicule au maximum très rapidement. Et ça, aujourd'hui, on a les infrastructures pour le faire.

Renault est très très en avance en tant que constructeur automobile sur le recyclage. C'est une question sur laquelle on a travaillé énormément et on a mis des investissements énormes sur ce sujet-là, pour la partie recyclage de la batterie. Et aujourd'hui, on a une usine d'économie circulaire à Flins qui nous permet de recycler à la fois les véhicules mais aussi les batteries.

Donc aujourd'hui, qu'est-ce qu'on fait en seconde vie sur les batteries ? Quelque part, ces batteries, quand elles arrivent en fin de vie, elles sont destinées ce qu'on appelle au stockage. Je prends l'exemple de certaines îles comme Porto Santo qui sont des îlots. Finalement, on est plutôt sur de l'énergie durable uniquement. Et ce qu'on fait, c'est qu'on utilise ces batteries pour faire du stockage d'énergie pour des moments où finalement il n'y a plus de soleil.

Il y a aussi des entreprises qui utilisent ce genre de vecteur pour adresser de la consommation à des moments de la journée pour pouvoir diminuer leur consommation énergétique. Donc on recycle des batteries de cette manière-là. Donc ça, c'est un sujet qu'on travaille à Flins pour pouvoir aborder cette question. Et puis, on a aussi la partie véhicule puisqu'en fait quand on parle d'un véhicule électrique, il a une durée de vie beaucoup plus longue finalement qu'un véhicule thermique mais il a besoin d'être reconditionné à un instant T par une batterie peut être plus récente, par de la carrosserie qu'il va falloir faire, peut-être des moteurs qu'il faut remplacer. Donc à Flins, ce qu'on prévoit de faire c'est justement tous les véhicules d'occasion qui ont besoin d'être reconditionnés seront reconditionnés dans l'usine pour pouvoir être remis en circulation.

Alors ça peut être pour des flottes comme Zity ou Mobilize Share, mais ça peut être aussi pour le particulier. C'est ce qu'on appelle par exemple du retrofit. Vous avez sans doute entendu parler de ça. C'est quand on remet la voiture au goût du jour, une voiture d'occasion et finalement une voiture que vous utilisiez pendant cinq ou dix ans, on prolonge sa durée de vie. Et donc, c'est quand même un cycle assez vertueux.

La durée de vie d'un véhicule électrique, finalement, il y a moins d'usure des pièces mécaniques, car quand vous êtes dans du thermique, il y a de l'érosion, donc le moteur se fatigue, ce qui n'est pas du

tout le cas d'un moteur électrique parce que c'est juste l'énergie qui est apportée. Et votre moteur a une durée de vie beaucoup plus importante.

Moi, en fait, j'ai une culture immobilière assez forte dans mes anciennes fonctions et c'est un peu aussi pour ça que naturellement, je suis arrivé sur les nouvelles mobilités. C'est qu'il va falloir qu'on travaille avec les gros acteurs de la construction, de l'investissement dans les villes et autres pour optimiser et intégrer la mobilité dans les quartiers et dans le résidentiel.

Donc, c'est en ça que je travaille aujourd'hui beaucoup avec les promoteurs et les investisseurs pour essayer d'intégrer ces nouvelles mobilités en amont dans les projets et dans les programmes urbains. Donc, on travaille avec des acteurs comme Bouygues, comme Nexity, et autres. Et l'idée, c'est de proposer aux résidents de ces appartements des solutions de mobilité qui, finalement, ne les obligent pas à acheter un véhicule.

Donc déjà, le financement se fait par ces promoteurs, en construisant moins de places de parking, puisqu'il y aura moins de véhicules dans la résidence. Mais il y aura un service de mobilité intégré et des véhicules dédiés qui seront disponibles aux locataires ou propriétaires de la résidence en question. C'est quelque chose qui démarre, mais finalement, tous les investisseurs et promoteurs avec qui nous sommes en contact aujourd'hui nous demandent de pouvoir intégrer ces solutions dans leur programme urbain ou dans leur programme résidentiel.

En général, ce qui se passe dans ces business models, c'est que le promoteur ou l'investisseur investit au départ dans ces véhicules et nous, on perçoit finalement un fil à l'usage de ces véhicules par les locataires ou les propriétaires qui payent à la consommation. Là je vous parle du résidentiel, mais ça peut être aussi dans des éco-quartiers qui sont en construction, qui sont souvent excentrés de la ville et où, finalement, il y a peu de transports en commun, ou en tout cas, les transports, l'accessibilité aux transports en commun est assez éloignée et donc il faut forcément un service de mobilité intégré. Et aujourd'hui, c'est quelque chose qu'on essaie de déployer. Et je pense que ce partenariat entre les promoteurs et les investisseurs et, finalement nous qui sommes des spécialistes de la mobilité, ça a énormément de sens dans les logements du futur.

Demain, de toute façon, quand vous achèterez un logement ou quand vous louerez, vous aurez ce service de mobilité intégrée et finalement vous allez consommer à l'usage.

Les grandes métropoles demain, et même les métropoles moyennes, il y aura ce qu'on appelle des zones à faibles émissions. Et ça veut dire que l'hypercentre ne sera plus du tout accessible aux véhicules thermiques déjà. Donc ce sera le véhicule électrique essentiellement qui pourra circuler et voire même dans certains cas, l'hypercentre ne sera même plus accessible aux véhicules, mais qu'à la mobilité douce, donc les trottinettes, les vélos et autres. Donc ça veut dire qu'il faut qu'on se prépare demain à, si on veut avoir des services de mobilité dans les villes qui soient cohérents, de pouvoir déployer des services d'autopartage et de permettre finalement aux résidents des villes de pouvoir consommer et de pouvoir se déplacer de manière simple.

Donc, cette réglementation, pour Paris par exemple, elle était prévue pour cette année. Je crois qu'elle est repoussée d'un an, mais en gros, l'année prochaine, on y aura droit et je pense que toutes les villes européennes seront dans le même cas. Après, il y a aussi demain avec la loi LOM, un certain nombre de facilités qui sont offertes finalement aux usagers et entre autres, aujourd'hui, vous avez la possibilité d'avoir par votre employeur des subventions si vous utilisez les trottinettes, les vélos et autres. Et demain, ils vont ouvrir ça aussi. Et ils ont déjà ouvert, ça s'appelle le FMD, le forfait mobilité durable, pour les voitures en autopartage qui sont tout électriques. Donc demain on pourra imaginer, vous sortez de chez vous, vous n'avez pas de transports en commun ou vous avez besoin d'un petit

trajet en voiture pour vous joindre à une station de bus ou de métro ? Vous allez utiliser un véhicule électrique que vous allez géolocaliser et vous allez le garer un peu plus loin. Et ce trajet-là sera pris en charge dans votre forfait mobilité durable par votre employeur, vous aurez une enveloppe de 500 € par an que vous pourrez consommer pour pouvoir faire cette mobilité. Avec les réglementations de demain, on ne pourra plus imaginer la ville de la même manière. Et il va falloir qu'on trouve des services associés qui permettent quand même aux gens de pouvoir se déplacer. Comment on pourrait imaginer finalement la ville de demain ? Vous allez habiter un endroit où vous allez avoir au pied de votre immeuble une station où vous avez des véhicules, que ce soit des vélos, des trottinettes, voire des voitures, et que vous allez pouvoir utiliser pour vous déplacer pour aller d'un point A à un point B. Et puis arrivé à ce point B, finalement, vous avez quelque chose à faire. Et puis, il y a l'accessibilité des transports en commun. Donc vous allez prendre les transports en commun et vous allez consommer du transport en commun. Finalement, demain, vous aurez une accessibilité à la mobilité qui sera immédiate, quel que soit l'endroit où vous êtes. Ce qu'on imaginerait même pour aller beaucoup plus loin, parce que là, je vous parle des villes à forte concentration, et vous allez me dire mais dans les villes rurales, comment on fait ? Les expérimentations qu'on fait aujourd'hui qui ont du sens c'est de dire que même dans les petits villages complètement retranchés de France, mettre à disposition quelques véhicules électriques dans la commune avec des bornes de recharge pour permettre aux habitants de ces villes un peu isolées où finalement la voiture a énormément de sens pour eux parce qu'ils n'ont pas de transports en commun, ils n'ont pas de bus. Et justement de pouvoir faire de la mobilité sans forcément avoir à acheter un véhicule et de consommer finalement ce véhicule que 10 % de son temps, de pouvoir avoir une offre de mobilité partagée qui va leur permettre de se déplacer dans des zones rurales.

Je pense que quand on a goûté déjà aux véhicules électriques, finalement c'est quelque chose qui est tellement confortable, tellement silencieux et on a de la puissance. Paradoxalement à ce qu'on peut penser, un véhicule électrique, c'est très puissant. Et moi, je trouve que quand on a goûté à ça, on a beaucoup de mal à revenir en arrière et à passer sur du thermique.

Le mot de la fin, je pense qu'il y a une énorme transition qui est en train de se faire dans les villes. C'est un travail qu'il faut qu'on fasse ensemble, que ce soit avec les collectivités locales, les gros acteurs de la ville comme les promoteurs ou les investisseurs qui construisent les villes de demain. Et ça avec des acteurs de la mobilité. Parce que la mobilité, c'est essentiel dans une ville. Ce partenariat à plusieurs acteurs va nous permettre de concevoir une nouvelle façon de consommer qui sera totalement différente de ce qu'on connaît aujourd'hui, mais qui sera à mon avis financièrement plus avantageuse pour tous.

Retrouvez tous les épisodes d'On The Way sur vos plateformes de podcast habituelles et sur le site personal-finance.bnpparibas.com. Les liens et références cités par nos invités sont à retrouver dans le texte d'introduction de chaque épisode. Et si vous souhaitez témoigner à notre micro, écrivez à nicolas.meunier@bnpparibas.com. A très bientôt !