



## Restitution Side-Event « Structurer les nouveaux marchés liés au changement climatique : les business models sud-sud pour l'après COP22 » - Zone Verte, 16 novembre 2016

### Intervenants:

- **Thomas Eymond-Laritz**, Directeur - APCO Global Solutions (Modérateur)
- **Abdeldjellil Bouzidi**, Economiste, Gérant de Emena Advisory, Membre de l'Autorité de la statistique publique (France)
- **Catherine Girard**, Experte Leader, Stratégie Energie et Matières Premières, Renault
- **Joël Ruet**, Président - The Bridge Tank

Ce side-event, introduit par Thomas Eymond-Laritz, a permis de débattre sur l'impact du changement climatique et des COP21 et COP22 sur les secteurs économiques et industriels, notamment sous le prisme des business models innovants qui se créent dans une dynamique sud-sud. L'idée est d'**anticiper les opportunités à venir, de réfléchir à la structuration de nouveaux écosystèmes industriels verts mais aussi aux nouveaux outils financiers pour les développer.**

Monsieur Eymond-Laritz a commencé par rappeler que cette COP22, COP de l'Afrique et du Sud, montre un Sud leader sur les questions climatiques. C'est d'ailleurs les pays du Sud qui ont insisté sur la nécessité de rester ferme sur l'Accord de Paris suite à l'élection de Donald Trump : « *Sur les questions climatiques et sur l'innovation, le Sud est un moteur économique et politique* ».

### **Transformer une filière industrielle pour créer des business models verts et durables : l'exemple de Renault**

Dans le cadre de la création de l'Institut de la Mobilité Durable, Renault et le Bridge Tank ont établi un partenariat afin de réfléchir et d'anticiper l'évolution des écosystèmes industriels, et « *préparer les besoins de demain en terme d'expertise et de compétences* ». Catherine Girard a expliqué que plusieurs travaux en commun ont été menés dans ce contexte. Ces travaux concernent d'abord les ressources, et l'impact de leur disponibilité ou indisponibilité sur les choix industriels : « *les ressources ont une finitude, la question de comment gérer l'après abondance est un enjeu majeur* ». Dans cette perspective, les marchés brésilien et indien de mobilité électrique ont notamment

été investigués. Renault a pour vocation de transférer ces succès vers d'autres pays du Sud.

Pour Mme Girard, **l'approche industrielle pour respecter le scénario d'un réchauffement climatique limité à 2 degrés doit absolument se faire de manière « holistique ».**

Dans le domaine de la mobilité, il est important d'insister sur les ruptures qui vont devoir avoir lieu, et sur **l'anticipation et l'innovation nécessaires à la mise en place de ces ruptures** : « *elles seront d'autant plus importantes que la demande de mobilité continue d'augmenter* ». L'anticipation passe donc par la compréhension et la quantification des besoins en amont, permettant d'appréhender au mieux l'évolution d'une filière industrielle.

Par ailleurs, Mme Girard a expliqué l'implication de Renault dans le **développement des économies circulaires**. L'entreprise considère en effet qu'il est essentiel de pouvoir contrôler les ressources et matières nécessaires dont on a besoin pour gérer les jeux actuels, et donc réduire sa dépendance par rapport au reste du monde. Pour cela, il faut créer des circuits, notamment grâce aux 3R : Reduce, Reuse et Recycle. Renault réutilise par exemple certaines pièces, et 30% de la composition de ses véhicules provient de matières recyclées. L'objectif est de valoriser les ressources secondaires et d'étendre la durée de vie des produits.

Concernant le véhicule électrique en tant que tel, l'énergie propre devenant de moins en moins chère, la mobilité propre va également se valoriser et devenir plus abordable. Néanmoins, son prix reste encore souvent un obstacle. Selon Catherine Girard : « *pour assurer le développement des véhicules électriques, il faut des subventions publiques qui pourront compenser le différentiel de prix avec un véhicule classique* ». Une question du public lui a permis d'insister sur le fait que ces véhicules ont aujourd'hui besoin de subventions spécifiques pour que le marché se développe. Par ailleurs, **le véhicule électrique a des bénéfices évidents, mais nécessite la mise en place d'un écosystème amont et autour de lui, qui assure son développement et son avantage comparatif** : assurer le développement de zones où seules les voitures vertes auront accès, mise en place d'incitation financières, points de charges publiques, flottes publiques, smart grids etc...

Madame Girard a terminé en évoquant le positionnement de Renault Nissan au Maroc : « *nous sommes partenaires du Maroc depuis plusieurs années, et nous partageons une volonté commune de partage et d'adaptation de l'innovation au niveau locale* ». Pour cela, la valorisation des savoir-faire est cruciale, mais aussi la capacité d'anticiper les transformations de demain. C. Girard a conclu en précisant que la COP22 confirme que **le Maroc, avec son taux d'équipement, peut devenir un hub industriel en Afrique**, et un pays attractif pour le marché automobile.

## Des outils financiers innovants pour accélérer la transition verte

Au-delà de la question de l'évolution des business-models et filière industrielles, la lutte contre le changement climatique appelle à une mobilisation massive des financements, pour développer les technologies vertes et solutions bas-carbone. Or il existe des outils financiers innovants qui peuvent accélérer l'action climatique. C'est l'approche d'Abdeljelil Bouzidi, qui part du constat d'une déception générale perçue pendant la COP22 concernant la répartition des financements : environ 85% pour l'atténuation, et seulement 15% pour l'adaptation alors qu'il s'agit des investissements les plus vitaux pour les pays du Sud. Pour Monsieur Bouzidi, « *la finance est un sujet stratégique qu'on ne peut éviter* ». Il propose pour cela deux outils financiers innovants :

- Les **Debt for Climate Swap** : cette solution concernent les petits pays très endettés, dont l'endettement bloque la mise en place de politiques publiques. Les SIDS (Small Island Developing States) comme les Seychelles pourraient notamment en profiter. Il s'agit d'un mécanisme d'effacement de la dette en échange d'engagements environnementaux et climatiques de la part du pays concerné. Néanmoins, comme le soulève A. Bouzidi, il reste une problématique de « hasard moral » dans la mesure où certains pays concernés sont assez instables politiquement et leur responsabilité et le respect de leurs engagements ne sont pas garantis.
- Les **Obligations à Impact Environnemental** : ces obligations, qui peuvent être émises par les Etats ou leurs agences comme par des entreprises, corrént négativement le taux d'intérêt à la performance environnementale. Ainsi, si l'objectif établi (réduction d'émissions par exemple) est atteint, le taux d'intérêt habituel est payé. En revanche, en cas d'échec, le taux d'intérêt augmente. « *De telles obligations signalent au marché que les enjeux environnementaux sont pris au sérieux* ». A la différence des obligations vertes qui sont plutôt liées aux projets, les obligations à impact environnemental sont des propositions macro-économiques pour atteindre des objectifs. Pour Monsieur Ruet, « *ces obligations sont un moyen indirect de financer la transition énergétique* ». Il précise par ailleurs que l'entreprise marocaine MASEN, qui vient d'annoncer sa première obligation verte, pourrait être intéressée par cette proposition de greenbond à taux variable.

Monsieur Bouzidi a finalement insisté sur **l'importance de statistiques régulières, fiables et vérifiables pour une mise en œuvre efficace et transparente de ces outils**. Sans ce facteur, il est impossible de générer la confiance des acteurs et des investisseurs. Trop de pays publient leurs statistiques avec plusieurs années de retard ce qui rend impossible de quantifier les résultats : « *le délai de publication des statistiques doit être limité* ». Les

Pays-Bas sont par exemple un très bon élève en terme de statistiques : le pays publie un bulletin d'émission de CO2 chaque trimestre.

## **Une dynamique sud-sud dans la structuration de nouveaux marchés liés au changement climatique**

L'ensemble des discussions de ce side-event, et plus largement de la COP22, semblent exprimer une forte dynamique sud-sud en ce qui concerne l'émergence de nouveaux marchés et la transformation du changement climatique en opportunité économique. Pour Joël Ruet, il s'agit même d'une dynamique « Sud-Sud-Nord », avec de nouveaux systèmes et flux d'innovation, transferts de technologies et de savoir-faire. Il considère qu'au Nord comme au Sud, il existe aujourd'hui « *des industriels vertueux et proactifs, qui comprennent l'urgence environnementale et les opportunités économiques* ». La COP22 montre d'ailleurs que ce sont désormais les acteurs qui vont être à l'origine des initiatives, davantage que les gouvernements et institutions. Au Sud plus que jamais, l'innovation est en train de se mettre en place, et nécessite des financements : « *le Sud a raison d'insister sur le financement. La transition énergétique peut être financée par le secteur privé, pour inciter les acteurs à être vertueux collectivement* ».