

Énergies : « Face à un dilemme qu'on ne peut résoudre seul sans prendre des risques » (C. Verdié, OTRE)



Clément Verdié -

00:00

00:00  

« Nous sommes face à un dilemme qu'on ne peut pas résoudre seul, sans prendre des risques inconsidérés pour nos entreprises. Le dilemme est le suivant. Soit on investit dès maintenant dans des véhicules électriques, au risque de ne pas pouvoir les commercialiser en raison d'un coût trop élevé et des infrastructures d'approvisionnement insuffisantes. Soit nous continuons d'acheter des véhicules thermiques et risquons de nous retrouver dans l'incapacité de les amortir avec l'arrivée progressive des véhicules électriques », déclare [Clément Verdié](#), président du conseil des métiers voyageurs de l'[OTRE](#) et président de la société Verbus, le 21/11/2024.

Le secteur du transport routier alerte sur son avenir à court terme face à une hausse généralisée des coûts sur les bases du rapport annuel du Comité national routier publié mi-novembre 2024, selon l'OTRE le 25/11/2024. Dans le [TRV](#) (Transport routier de voyageurs), la situation est jugée « préoccupante » avec une inflation des coûts de 5,4 %, principalement due à une hausse des couts sociaux de

8,8 % et de maintenance de 5 %.

« Prenons le coût des assurances des flottes. C'est désormais une source d'inquiétude. Nos entreprises ont de plus en plus de mal à assurer leurs flottes. Elles sont parfois même contraintes de s'auto-assurer. Le marché est détenu par quelques grands acteurs en situation de quasi-monopole. Les tarifs augmentent significativement d'une année sur l'autre, sans transparence sur les raisons techniques ou économiques de ces hausses », dit-il.

Clément Verdié répond aux questions de News Tank.

« On ne mesure pas encore bien l'impact de la technologie hydrogène »

La décarbonation du transport routier nécessite des investissements plus conséquents dans les véhicules de nouvelle génération (HVO (Hydrotreated Vegetable Oil - Huile végétale hydrotraitée), biogaz, GNC (Gaz naturel comprimé), électrique, retrofit...). Toutes les entreprises ont-elles les moyens de financer ces investissements et à quelles conditions ?

Nous avons besoin de plus de visibilité pour sécuriser nos investissements. La durée de vie d'un autocar est en moyenne de 15 ans. C'est-à-dire que l'autocar acquis aujourd'hui en 2025 devra être utilisé jusqu'en 2040 pour être amortir. Quand nous répondons à un appel d'offres ou achetons un car de tourisme aujourd'hui, les seules motorisations techniquement et économiquement viables sont des motorisations thermiques, bio GNV (Gaz naturel pour véhicule) ou bio gazole, ce sont tous des véhicules thermiques. Mais ce véhicule thermique, plébiscité aujourd'hui, en raison de ses bonnes performances à court terme, que deviendra-t-il dans 5 ou 10 ans quand le marché sera dominé par les véhicules électriques ou quand les ZTL (Zone à trafic limité) en centre-ville empêcheront de les utiliser ? Nous sommes face à un dilemme qu'on ne peut pas résoudre seul, sans prendre des risques inconsidérés pour nos entreprises.

Avez-vous des exemples chiffrés à nous donner ?

Le dilemme est le suivant. Soit on investit dès maintenant dans des véhicules électriques, au risque de ne pas pouvoir les commercialiser en raison d'un coût trop élevé et des infrastructures d'approvisionnement insuffisantes. Soit nous continuons d'acheter des véhicules thermiques et risquons de nous retrouver dans l'incapacité de les amortir avec l'arrivée progressive des véhicules électriques. Comparons les véhicules à l'investissement. Un véhicule thermique c'est 180 000 €, un électrique c'est 400 000 €. Concernant le retrofit électrique, il faut compter les 180 000 € du véhicule gazole, puis ajouter les 200 000 € du retrofit et vous obtenez 380 000 €, soit le prix d'un car neuf.

L'avenir de la solution hydrogène est-il écrit d'avance ?

« Le risque des taux et d'éventuels refus de prêts »

On ne mesure pas encore bien l'impact de cette technologie car il n'existe pas encore d'offre, sinon qu'un véhicule roulant à l'hydrogène est au moins trois fois plus cher qu'un véhicules gazole. Pour un chef d'entreprise, qui dit investissement plus important dit endettement plus important. Nous devons faire attention au risque des taux et aux éventuels refus de prêts. Cela peut poser des difficultés à certaines entreprises, notamment pour les plus petites qui doivent accéder au crédit de manière raisonnable. Les coûts d'entretien sont plus élevés, en lien avec le besoin de nouveaux ou-

tils et méthodes de recharge des batteries (taux de charge, vitesse de recharge). Il y a plusieurs incertitudes sur la durée de vie des batteries, sur les tarifs de l'électricité et sur la fiscalité. On peut supposer que la fiscalité visant le gazole s'appliquera tôt à tard à l'électricité. Dernier point, il n'est plus possible de garder le car chez les conducteurs. Les coûts sont donc plus importants.

Comment les appels d'offres et marchés publics doivent-ils évoluer pour vous aider à passer cet période de transition ?

Les contrats pluriannuels qui permettent l'amortissement des investissements sont plutôt satisfaisants. Mais nous pouvons être plus ambitieux sur deux points. Le premier concerne les modalités de révision des prix. Une fois par an, ce n'est pas suffisant. Il faudrait réfléchir à une révision au moins trimestrielle, voire avec effet rétroactif dans certains cas exceptionnels. Le second vise la mise en cohérence des critères techniques avec les coûts de mise en œuvre. Ces moyens méritent d'être mieux valorisés et donc vendus.

L'OTRE défend le principe d'un plus juste partage de la valeur entre donneur d'ordre et opérateurs. Est-ce à dire qu'il existe des coûts induits ou non valorisés qui grèvent vos

comptes d'exploitation ?

Prenons le coût des assurances des flottes en 2024. C'est désormais un vrai sujet et une source d'inquiétude. Nos entreprises ont de plus en plus de mal à assurer leurs flottes. Elles sont parfois même contraintes de s'auto-assurer. Le marché est détenu par quelques grands acteurs en situation de quasi-monopole. Les tarifs augmentent significativement d'une année sur l'autre sans transparence sur les raisons techniques ou économiques de ces hausses.

Autre source de dépense, les moyens déployés pour renforcer l'attractivité de notre filière et attirer de nouveaux conducteurs. La pénurie de conducteurs, qu'on connaît depuis le Covid en 2020, est ni plus ni moins que la conséquence de décennies de dumping social et de précarisation du métier. Or nous ne pouvons pas oublier les contraintes de ce métier : temps partiel, amplitudes horaires, travail le week-end... Ni ses responsabilités. Un conducteur a la vie de 50 personnes entre ses mains. L'accident de Millas (Pyrénées-Orientales), en 2017, est venu tristement nous le rappeler avec la lourde condamnation de la conductrice (cinq ans de prison dont deux ferme requis en appel le 24/10/2024). Personne ne veut prendre ce type de responsabilités si le salaire n'est pas en adéquation. Enfin, je ne vous cache pas que dans le contexte haussier, le projet de loi de finance 2025 nous préoccupe. Nous espérons que les économies ne se feront pas au détriment des gens qui vivent de ce métier.

« Le projet de loi de finance 2025 nous préoccupe »

La mise en place des ZFE (Zone à faibles émissions)-m dans les métropoles et de ZTL (Zone à trafic limité), avec l'interdiction des autocars, fait débat entre les élus locaux et les professionnels. Comment appréhendez-vous le sujet ?

Nous avons compris que l'objectif des ZTL est de désencombrer les centre-ville et de réduire les émission de CO2 (Dioxyde de carbone). Rappelons d'abord qu'un autocar, on remplace jusqu'à 50 voitures tout en divisant les émissions de CO2 par cinq. Nous réduisons l'usage de la voiture individuelle. Je crois que la mairie de Paris, qui donne le tempo su ce dossier, en tient compte en revenant sur sa position d'interdiction. L'autocar est un atout et non un inconvénient. Nous sommes des professionnels et souhaitons être consultés avant tout projet de cette ampleur, comme de vrais partenaires des AOM (Autorité organisatrice de la mobilité) et des collectivités.



Clément Verdié

Président du conseil de métier Voyageurs @ OTRE

Président @ Verbus / VTO Voyages

Parcours

Depuis juin 2021

OTRE
Président du conseil de métier Voyageurs

Depuis septembre 2016

Verbus / VTO Voyages
Président

Octobre 2015 - août 2016

Verdié Autocars
Directeur général

Janvier 2015 - septembre 2015

Verdié Autocars
Directeur général adjoint

Juillet 2013 - janvier 2015

Verdié Autocars
Responsable Développement

Janvier 2010 - juin 2013

Verdié Autocars
Chargé de développement

Établissement & diplôme

Depuis 2010

ICN Business School
Master Finance

Fiche n° 42741, créée le 29/01/2021 à 14:12 - Màj le 25/11/2024 à 21:03



OTRE

- Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE)
- Création : 2000
- Missions :
 - défendre l'intérêt des PME françaises à capitaux patrimoniaux, dont le chef d'entreprise dirige la société,
 - négocier au nom des PME les revalorisations annuelles des salaires et tous les accords sociaux.
- Neuf conseils de métiers
 - représente 3 200 entreprises et 80 000 salariés
- Président du conseil d'administration : Alexis Gibergues
- Délégué général : Jean-Marc Rivera
- Présidente du conseil de métier transport public particuliers de personnes : Camille Réchard
- Président du conseil des métier TRV : Clément Verdié
- Président du conseil des métiers TRM : Christophe Diconstanzo
- Président du conseil de métier transport de PMR : Jean-François Pech
- Directeur des relations extérieures et projets innovants : Fabrice Wackenier
- Contact : [Samira Bouzaghou](#), responsable communication
- Tél. : 06 34 32 17 67

Catégorie : Groupement professionnel

Adresse du siège

Domaine du Courant
10 bis rue du Courant - Bâtiment A
33310 Lormont France

Fiche n° 11316, créée le 09/12/2020 à 03:28 - Màj le 26/11/2024 à 00:17

© News Tank Mobilités - 2024 - Code de la propriété intellectuelle : « La contrefaçon (...) est punie de trois ans d'emprisonnement et de 300 000 euros d'amende. Est (...) un délit de contrefaçon toute reproduction, représentation ou diffusion, par quelque moyen que ce soit, d'une oeuvre de l'esprit en violation des droits de l'auteur. »