

Bonjour à toutes et à tous et bienvenue sur “On The Move”, le podcast de la mobilité durable. Au fil des épisodes, nous allons partir à la rencontre d'experts de cette thématique, pour mieux comprendre les enjeux de nos déplacements et découvrir comment, avec le soutien du secteur financier, tous les acteurs de la filière constructeurs, intégrateurs, entreprises, spécialistes des infrastructures, pouvoirs publics et bien sûr utilisateurs, s'organisent pour penser et mettre en œuvre une mobilité plus écologique, plus responsable et plus inclusive. Et ce qu'il y a de bien quand on est en déplacement, justement, c'est qu'on a tout le temps qu'il faut pour nous écouter.

Alors, sans plus attendre, découvrons ensemble l'identité de notre invité du jour. Aujourd'hui, nous recevons **Jean-Michel Mercier**, Directeur de l'Observatoire du Véhicule Industriel BNP Paribas Leasing Solutions.

**Bonjour Jean-Michel, comment allez-vous ?**

Bonjour, très bien, très heureux d'être parmi vous.

**Donc, vous êtes le responsable de l'Observatoire du véhicule industriel. Et cet observatoire présente deux fois par an, depuis plus de 25 ans, des synthèses et des prévisions qui sont centrées sur le marché du véhicule industriel. Alors, est-ce que vous pouvez nous parler un peu de son origine, de cet observatoire et de son but ?**

L'Observatoire du véhicule industriel a maintenant 25 ans. Il avait pour origine la volonté de créer du lien avec nos partenaires qui étaient des distributeurs de véhicules industriels. Dans le cadre de ce qu'on appelait les *vendors programs*, c'est-à-dire de faire du financement de matériels par l'intermédiaire de réseaux de vente de matériels. Nous nous appuyons sur un panel d'experts, qui sont tous des spécialistes du véhicule industriel et nous recueillons également des informations auprès des syndicats et des organisations professionnelles, tout en menant en parallèle une veille permanente sur tous les aspects qui peuvent tourner autour de ce métier. Alors, nos cibles principales sont donc nos clients, nos prospects bien évidemment, la filière véhicules industriels, donc la profession.

**Est-ce-que vous pouvez nous expliquer déjà qu'est-ce qu'on entend par véhicule industriel ?**

Alors, dans ces métiers, la nature du véhicule se définit par son tonnage et donc un véhicule industriel, tout simplement un véhicule qui supporte une charge de plus de trois tonnes cinq, c'est comme ça que ça se décide dans ce métier. En gros, c'est ce que communément on appelle un camion.

**D'accord, donc c'est un marché très très large ?**

Effectivement, puisqu'il se vend à l'année entre 45 000 et 50 000 véhicules, tandis que le marché européen, pour vous donner une idée, représente 300 000 unités, ce qui fait de la

France et de l'Allemagne les deux marchés leaders avec près de 40 % du total. Alors, c'est une filière économique qui pèse lourd, puisque si on y ajoute les métiers du transport, du véhicule industriel plus toutes les professions qui tournent autour, les métiers de la logistique, on obtient un poids très important au niveau économique.

**Donc, le transport routier a une image plutôt négative. Mais il est encore nécessaire ?**

Oui, absolument. Le transport routier, c'est indispensable dans le flux des marchandises. C'est 85% des marchandises aujourd'hui en France qui sont transportées par la voie routière. Sans recul significatif et réaliste imaginable, puisque malgré toutes les tentatives que l'on peut faire, le mode rail et le mode fluvial a une zone de pertinence dans certains cas, mais ne peut pas absolument répondre à toutes les questions, pour les flux de marchandises donc, ce qui est indispensable par contre, c'est de rendre ce mode de transport le plus efficace possible pour limiter son empreinte carbone. Et puis, de gérer aussi une sorte de contradiction qui naît par exemple du développement du e-commerce qui, pendant qu'on essaye de limiter les flux de transport, vient ajouter sa part dans ce domaine. Sachant que dans le même temps, sont en train de se mettre en place ce qu'on appelle les ZFE, zones à faibles émissions, qui régissent et régiront les règles de circulation urbaine dans toutes les villes d'agglomérations de plus de 150 000 habitants, qui représentent une cinquantaine de cas de figure et dont l'objectif est de réduire les flux de transports urbains d'où une contradiction, bien sûr qu'il faut gérer.

**Puisque c'est vrai qu'on a tendance à penser que le poids lourd pollue plus que l'automobile. Est-ce qu'aujourd'hui, la transition énergétique est prise en compte par les constructeurs ?**

Oui, alors bien évidemment. Puisque le transport routier de marchandises et les véhicules industriels sont régis depuis de longues années par un trend de mesures, qui visent à réduire le poids des émissions de CO2. Et, il faut savoir également, que si le transport routier pèse lourd, il ne pèse que 25% de l'ensemble des flux de transport, qui incluent les flux des particuliers, enfin, l'ensemble des flux par la route. Il faut citer le fait qu'on a environ 500 000 véhicules industriels sur la route, mais 32 millions de véhicules particuliers et 6 millions de véhicules utilitaires légers. Ce qui signifie que ce problème d'émission de CO2 est un vaste problème qui engage tout le monde. Alors, constat positif : les véhicules thermiques, ceux qui sont en vigueur, majoritairement aujourd'hui polluent beaucoup moins que les véhicules de l'ancienne génération, grâce à la mise en œuvre de ce qu'on a appelé la norme Euro. Nous en sommes à Euro 6, la première réponse est donc de rajeunir les parcs. Mais néanmoins, pour parvenir à vraiment baisser ces questions de dé carbonation du transport et des flux de marchandises, il faudra en passer par un mix énergétique. Donc, faire intervenir de nouvelles énergies pour les véhicules. Et puis, aussi faire que toutes les solutions possibles interviennent pour que les flux de transport soient plus efficaces et que pour transporter la même chose, on émette moins de CO2.

**Alors, en matière de transition énergétique, où en est-on ?**

Alors, de nombreuses solutions de mobilité plus vertes sont en cours de développement, parmi lesquelles, par ordre de maturité, le gaz, avec le GNV, gaz naturel véhicule, qui a atteint un seuil de maturité mais qui malheureusement se trouve confronté du fait de

l'explosion des cours du carburant lié à la crise en Ukraine, par une augmentation considérable des prix qui vient mettre à mal l'évolution de ce marché. Ce qui paraît surtout important, c'est le développement de la filière bio méthane, car de pouvoir produire du gaz local en économie circulaire qui soit du gaz bio. Et c'est là que les impacts en matière de décarbonation sont les plus forts, donc c'est un mode qui conserve un bel avenir. Vient ensuite le mode électrique. L'électrique à batterie est une solution viable dès maintenant sur les véhicules légers, à condition de développer les réseaux de recharge suffisants. Quant aux utilisations lourdes, il faudra répondre à de nombreuses contraintes qui seront : l'autonomie, la charge utile du véhicule et donc des réseaux de charges opérationnelles partout sur les routes empruntées par les poids lourds. Et le tout, bien évidemment, devra être bâti dans un cadre supportable économiquement, sans perdre de vue qu'il faudra produire massivement de l'électricité et bien évidemment d'origine renouvelable. Sinon, on passe à côté de l'objectif originel. Quant aux biocarburants, ils trouvent leur place aujourd'hui avec un carburant qui s'appelle le B100, qui est d'origine colza. C'est-à-dire qu'on utilise du colza pour produire ce carburant. Il est un carburant qui apporte une solution temporaire car s'agissant d'une matière agricole, il pourrait être amené à venir en concurrence avec la consommation et les usages alimentaires. C'est pour cela qu'il faut que l'on se projette maintenant sur la production de biocarburants ou de carburants synthétiques, qu'on appelle le deuxième ou troisième génération, qui sont en cours d'étude. Dans ces carburants, il y en a notamment qui sont issus de déchets de bois, par exemple.

### **Et qu'en est-il de l'hydrogène ?**

Alors, l'hydrogène, c'est la solution idéale dans l'absolu, l'énergie idéale qui fait l'objet de toutes les attentions, aussi bien en France, qu'en Europe et dans le monde. Des budgets considérables vont être attribués à ce marché, afin de produire de l'hydrogène vert. Parce que là aussi, c'est bien là le cœur du sujet. On peut utiliser dès aujourd'hui l'hydrogène, mais s'il est issu, par exemple, de centrales charbon, on est aussi à côté de l'objectif de diminution du CO2. Donc il nous faut de l'hydrogène vert avec des énergies renouvelables. Et c'est là qu'est le cœur du sujet. Alors, la volonté politique, je le disais, elle est très forte en Europe et en France. Des budgets considérables vont être consacrés. En France, il y a un programme de 2 milliards d'euros qui est déjà prévu. L'Europe envisage de créer une banque européenne de l'hydrogène et des très grands opérateurs français se lancent dans ce sujet. Je citerais : Air Liquide, Engie, Michelin, qui ont des projets d'investissements massifs pour favoriser le développement de cette énergie. Néanmoins, il faut être conscient d'une chose, il faut que tout ceci soit développé à un coût compatible économiquement. Ce qu'on appelle le « business model », c'est-à-dire que les utilisateurs de ces véhicules vont avoir à facturer le coût du transport. Et il faut donc qu'on arrive à utiliser l'hydrogène, mais dans un cadre qui soit viable économiquement. Ce qui veut dire qu'à son stade actuel, il s'agit d'un modèle qui est surtout viable et adapté aux services publics. Et de nombreuses collectivités publiques, régions, agglomérations se sont lancées dans le sujet. Alors, notamment dans deux domaines : le transport de voyageurs et le transport de déchets. Concernant le transport de voyageurs, c'est ainsi que 30 bus circulent déjà en France, alors je citerai, les villes d'Auxerre, de Pau, de Versailles, du Mans. Dijon est très avancé sur un projet, Toulouse également pour l'aéroport de Blagnac et plus de 800 unités sont annoncées à l'horizon en 2030 et concernerait 52 agglomérations. Alors, il faut voir que derrière tout ça, se cache aussi une chose, c'est que les obligations du transport public obligent à n'acheter des véhicules à nouvelles énergies à hauteur de 100 % à partir de 2025. C'est-à-dire, j'achète un

bus, il sera forcément doté d'une nouvelle énergie.

**Alors, quelles sont vos prévisions à vous, sur la mise en place de cette transition énergétique ?**

Alors, pour moi il faut, il faut s'armer de patience et de pragmatisme. Parce que s'il est vrai qu'il est absolument essentiel que la révolution soit faite et qu'on aille, qu'on réussisse cette transition énergétique, il y a de nombreuses ruptures technologiques qu'il faut être capable d'intégrer à l'horizon 2030. Il y a une complexité très forte depuis la crise de l'énergie, puisque l'augmentation, j'en parlais tout à l'heure, des prix du gaz, est venue complètement perturber un marché qui était en plein développement. Et puis, dernier point, c'est que nous avons un parc de véhicules industriels aujourd'hui composé de 600 000 unités, il s'en renouvelle 50 000 chaque année. Donc, si on fait un calcul rapide, vous voyez l'horizon, il faut au moins dix ans pour renouveler complètement un parc. Mais sachant que par rapport à ça, quand je parle de 50 000 véhicules par an qui sont immatriculés, seuls aujourd'hui, un peu moins de 10% sont des véhicules nouvelles énergies, donc ce qu'on appelle véhicules propres. Donc, ça donne une idée de l'ampleur de la tâche qui nous attend, pour aller vers une évolution du mix énergétique satisfaisant à l'horizon 2030.

**Sur une note plus personnelle pour vous, quelle serait la meilleure option qu'on pourrait mettre en œuvre ?**

Alors, je parlais de pragmatisme et de problèmes économiques. Moi, ce qui me semblerait une démarche qui pourrait se mettre en place rapidement et viable économiquement, serait de commencer par remplacer les véhicules les plus anciens, de proposer une mesure qui consisterait à ce que tous les véhicules, passé un certain âge, systématiquement soit sortis du parc et qu'on apporte une aide, que ce soit aux professionnels d'ailleurs ou aux particuliers, qu'ils commencent à se séparer de leurs véhicules les plus anciens. On pourrait s'appuyer dans ce domaine sur un circuit de recyclage, parce que c'est important de faire quelque chose des véhicules si on les sort du circuit. Autre point, une méthode qui pourrait se mettre en place. C'est ce qu'on appelle le : « trucks as a service », c'est-à-dire de laisser des grands opérateurs dotés de gros moyens financiers, proposer aux utilisateurs finaux une redevance qui représentait l'utilisation d'un véhicule hydrogène par exemple, qui serait formatée par ce grand opérateur et qui permettra aux utilisateurs finaux d'utiliser des véhicules hydrogène dans un cadre qui resterait viable économiquement.

**D'accord. La réduction de notre empreinte carbone, notamment celle de nos déplacements, est un challenge pour tous. Vous, à titre personnel, qu'est-ce que vous mettez en place dans votre quotidien pour réduire ?**

Alors là aussi, moi la démarche est de faire simple. Quand je dis la démarche, c'est la marche. Développer la marche, en me fixant des objectifs qui sont quotidiens, mensuels, annuels. C'est simple, on se sert d'un smartphone et on se fixe des objectifs systématiques. Ensuite, ne pas adhérer au modèle e-commerce à outrance, c'est-à-dire, admettre que quand on a une envie, on ne la résolve pas dans les 24h ou dans les 48h ou dans les 72h. Mais qu'on admette qu'on résolve notre besoin une semaine après, parce que ça aura permis à un transporteur de grouper des livraisons dans un même secteur en évitant ainsi la circulation de trop de véhicules. C'est une mesure simple à prendre, juste un peu de

patience.

Et puis, dernier point, se fixer un challenge en terme de consommation de carburant. J'ai fait le test, avec dix kilomètres heure de moins et puis une conduite en souplesse qui fait peut-être dormir quelques passagers, on parvient aussi à faire des progrès assez significatifs en matière de consommation de carburant et donc d'émissions de CO2.

**Alors, pour finir, qu'est-ce que vous pourriez nous conseiller comme lecture, comme podcast, comme vidéo à voir ou même des personnes à suivre pour en savoir un peu plus sur ce sujet.**

Alors, c'est un sujet qui est foisonnant. Un site qui s'appelle [TRM24](#), alors c'est un site plutôt dédié aux professionnels, mais qui a un mode rédactionnel et puis un style d'information et une qualité d'information qui mérite attention. Une radio, qui s'appelle [Radio Supply Chain](#) qui est une radio quotidienne et qui traite tous les sujets autour du transport dont évidemment des sujets de transition énergétique. Ensuite, les sites des associations dédiées aux nouvelles énergies, qui sont très riches en contenus. Celles qui traitent du gaz naturel véhicule, de l'électricité, de l'hydrogène alors qui s'appelle [AFGNV](#) (Association française du Gaz Naturel Véhicule), qui s'appelle l'[Avere](#) et [H2 Mobile](#). On peut aussi utiliser les synthèses de l'OVI, puisque deux fois par an, on prend le temps de s'arrêter et d'essayer de donner une image de ce qui se passe dans le marché du poids lourd et dans la transition énergétique.

**Merci beaucoup Jean-Michel !**

Mais je vous en prie, c'est avec plaisir !

**Rendez-vous au prochain podcast "On the Move" pour continuer notre exploration sur ce thème.**

