



ENTREPRISE

CRISE SANITAIRE

Comment s'adapter ?



Assurer la pérennité du transport public sans maintien des circuits scolaires. Voilà l'équation que doivent désormais résoudre les opérateurs de mobilité. L'arrêt brutal des circuits scolaires a poussé 96% des adhérents de la FNTV, fin mars 2020, à recourir au chômage partiel. Mais face à la pandémie, ces opérateurs doivent continuer à se mettre en ordre de réflexion et de marche.

... (Suite page 2)

EDITORIAL

L'ancien monde résiste

Ceux qui considèrent aujourd'hui que la crise sanitaire du Covid-19 est une forme d'apocalypse oublient bien souvent que les racines latines de ce terme (apocalypsis, sans doute trop compliqué pour les tenants de l'écriture inclusive...) signifient tout simplement « révélation ». Or, que



nous révèle justement la situation du moment ? Que la mobilité est bien au cœur de notre univers ? Chacun s'en rend amèrement compte aujourd'hui... Que notre société ne tient que par un ensemble d'entreprises, d'industries et de métiers qui doivent être préservés, et non bradés ou méprisés à l'aune de la toute nouvelle idéologie du moment. Plus que tout, la situation met aussi en lumière que c'est bien l'ancien monde, celui des collectivités territoriales et du tissu de sociétés bien implantées dans leurs terroirs qui, semble-t-il, organise le mieux la résistance face à la crise, et tout cela au bénéfice de « citoyens du monde » désormais fort démunis.

Peut-être aussi aurons-nous enfin compris que dans « start-up nation », le terme le plus important est celui de Nation.

Le feu couvait et nous discussions sans fin du sexe des anges... ■

Pierre Cossard
Directeur de la rédaction

ENTREPRISE

INTERVIEW

« Nous avons prévu un scénario catastrophe, jusqu'à fin juin »



Jean-Baptiste Maisonneuve
PDG des Autocars Maisonneuve.

A la tête d'une entreprise qui compte plus de 300 véhicules, pour 25 M€ de chiffre d'affaires annuel, Jean-Baptiste Maisonneuve et Autocars Maisonneuve affrontent la crise sanitaire et celle des transports de voyageurs avec courage et lucidité.

... (Suite page 4)

ENTREPRISE

SOCIAL

Se fournir en masques



La sécurisation des conducteurs et des passagers des transports publics a réussi jusqu'ici. Mais vient l'heure du déconfinement.

... (Suite page 8)



MAN se tient à vos cotés.



Comment s'adapter ?



Assurer la pérennité du transport public sans maintien des circuits scolaires. Voilà l'équation que doivent désormais résoudre les opérateurs de mobilité. L'arrêt brutal des circuits scolaires a poussé 96% des adhérents de la FNTV, fin mars 2020, à recourir au chômage partiel. Mais face à la pandémie, ces opérateurs doivent continuer à se mettre en ordre de réflexion et de marche. Alors quid de leur responsabilité sociétale en temps de crise sanitaire ?



Editions, Conseil en Mobilités
Claude Cibille
ecmobilites@gmail.com

L'analyse des discours de dirigeants montre que la crise sanitaire a effectivement généré un certain nombre d'interrogations, tout en obligeant les opérateurs à s'adapter, ce qui confirme un changement de paradigme. Pour certains, un petit nombre, la crise offre des opportunités : transport du personnel soignant ou transport du personnel d'entreprise dans le cadre du Covid-19...

Pour d'autres, la crise oblige à penser et à gérer autrement. Enfin, pour les « derniers », la

crise n'est qu'incertitude et anxiogène. Ils restent en attente d'un déconfinement et d'une « *dévolution économique* » des autorités organisatrices de mobilité durable.

Dans tous les cas, l'intégration de la responsabilité sociétale en matière sanitaire entrainera a priori au quotidien une autre façon de diriger une entreprise de transport routier public de personnes.

Problème de responsabilité

Aux termes de la loi, « *l'employeur*

doit prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et la santé physique et mentale des travailleurs. Ces mesures comprennent des actions de prévention des risques professionnels, des actions d'information et de formation, la mise en place d'une organisation et de moyens adaptés et il doit veiller à l'adaptation de ces mesures pour tenir compte du changement des circonstances et tendre à l'amélioration des situations existantes ». Cette obligation est une obligation de moyen renforcée : l'employeur

peut s'exonérer de sa responsabilité en prouvant qu'il a mis en œuvre les mesures de prévention.

Voici quelques pistes de progrès, d'actions orientées autour de la gestion de la crise sanitaire

Pendant la crise

- Mettre en place une cellule de crise.
- Maintenir le comité social et économique (CSE) : le recours à la visioconférence ou tout autre moyen permet de conserver le lien social. Les dirigeants peuvent

prendre des mesures conservatoires avant d'avoir procédé à la consultation de leur CSE.

► Faire respecter les mesures de prévention et mettre à disposition du personnel les éléments de protection (affichage/ consignes écrites : gestes de prévention ; distanciation sociale, lavage des mains ; port du masque si contact ; solutions hydroalcooliques).

► Concevoir une meilleure identification des tâches de travail par service.

► Actualiser régulièrement son site internet.

► Entretenir une relation de confiance avec ses clients en compte : communiquer régulièrement.

► Désinfecter et nettoyer les bureaux, les véhicules, les points d'arrêt, nouvelle procédure à mettre en place.

► Réactualiser le document unique : pour exemple protocole de suspicion-décontamination

► Construire un plan de prévention et d'intervention des risques professionnels et routiers.

► Concevoir une politique sociétale autour de la gestion sanitaire.

► Se préparer à reconquérir la clientèle scolaire. Un sentiment de crainte, de doute s'est instauré, installé depuis la crise sanitaire au sein de la population. Le recours à la voiture indi-

viduelle pour se rendre dans les établissements scolaires n'est pas à écarter. Il faudra faire preuve d'empathie, monter une campagne d'information d'ordre sécuritaire.

► Afficher dans l'entreprise et dans les véhicules, voire dans les abribus, les nouvelles mesures de sécurité sanitaire.

► Former le personnel, en particulier de conduite, à la sécurité sanitaire.

► Elaborer et instruire une culture d'entreprise orientée sur le management sanitaire des exploitants en transport public (de la veille sanitaire et identification des dangers à la sécurité des dépôts et des véhicules).

► Concevoir de nouveaux processus : d'analyse et d'évaluation des risques et de pilotage de la gouvernance.

L'après-crise

► Concevoir une politique de la transparence (dialogue réinventé basé sur la transmission d'indicateurs de pilotage et de performance par service transport : qualité de service conforme, perçue et rendue à l'AOMD et à l'usager).

► S'appuyer sur l'expertise des Agences Régionales de Santé pour évaluer les risques au plus près des besoins du transport scolaire.



► Préparer une nouvelle trame du mémoire technique (réponse aux prochains avis d'appel public à la concurrence : politique sanitaire).

► Revoir son modèle économique et social en termes de gestion courante d'exploitation, de choix d'activités, d'investissement - Rechercher à diversifier son activité.

► Digitaliser : Les opérateurs de mobilité mobilisent leurs collaborateurs, susceptibles de pouvoir être en télétravail, pour rassurer et apporter des réponses aux questions des autorités organisatrices et des voyageurs. Au vu de la situation, il est évident que les opérateurs de mobilité qui n'ont pas achevé leur

migration technologique ont un handicap.

Dans cette nouvelle ère, ces actions renforcent l'opérateur de mobilité dans son rôle d'acteur « socialement responsable ».

D'un point de vue sanitaire, il va devoir revoir son organisation en vue de prendre en compte le nouvel enjeu majeur : celui de la santé publique. La gestion de la crise sanitaire permettra, à très court terme, de mettre en exergue les actions ad hoc réparties entre les autorités organisatrices de mobilité et les opérateurs de mobilité, tous, en charge d'une nouvelle politique : « la sécurité sanitaire des personnes et des biens ». ■

Otokar

Transport scolaire
New Territo U

► Disponible en 2 longueurs

► Jusqu'à **63** places assises

Jean-Baptiste Maisonneuve PDG des Autocars Maisonneuve

Nous avons prévu un scénario catastrophe, jusqu'à fin juin



A la tête d'une entreprise qui compte plus de 300 véhicules, pour 25 M€ de chiffre d'affaires annuel, Jean-Baptiste Maisonneuve et Autocars Maisonneuve affrontent la crise sanitaire et celle des transports de voyageurs avec courage et lucidité. Ses priorités : l'emploi et la préservation des salariés ainsi que la pérennité de la société.

Propos recueillis le 31 mars 2020
 par Jean-François Bélanger

Mobilités Magazine Autocar :
 où en est la situation
 d'Autocars Maisonneuve, en ce
 dernier jour du mois de mars ?

Jean-Baptiste Maisonneuve : Autocars Maisonneuve est engagé sur deux activités, celle, très majoritaire, du transport de voyageurs et celle du tourisme. La première, le transport régulier, c'est-à-dire les lignes régulières et les transports scolaires pèsent pour 70%, et le transport occasionnel pour 30% dans notre chiffre d'affaires. Actuellement, ce dernier volet est totalement à l'arrêt. Quant au transport régulier et aux ramassages scolaires, depuis le confinement et la fermeture des écoles intervenus au milieu du mois de mars, on peut considérer qu'il ne nous reste que 10% de notre activité.

MMA : où en sont les effectifs ?

J.B.M. : sur 300 salariés que compte Autocars Maisonneuve, environ 10% continuent leur travail. Les salariés du secteur administratif sont en télétravail, mais il nous faut malgré tout conserver un certain nombre

d'opérateurs présents sur les sites. Pour le reste, nous avons commencé à inciter les collaborateurs à utiliser leurs congés de l'année dernière. Cela permet de leur maintenir un niveau de revenu inchangé. Une fois que ces congés sont soldés, nous

faisons appel aux procédures de chômage partiel. Aujourd'hui, tous les jours, j'ai de nouveaux collaborateurs qui basculent dans cette catégorie.

MMA : la crise sanitaire impose des tâches supplémentaires, comment le personnel supporte-t-il cette situation, et cela pèse-t-il sur les coûts ?

J.B.M. : nous devons limiter au maximum, voire supprimer, tous les contacts entre le conducteur et les passagers. Nous condamnons de ce fait les deux premières rangées de sièges derrière lui et les montées et les descentes des passagers s'effectuent par les portes arrière. Mais cela se passe bien car, compte tenu de la faiblesse de la fréquentation, le nombre de passagers n'est



pas important. Il s'agit uniquement de services desservant les gares, les hôpitaux... et qui concernent des personnes le plus souvent non motorisées. Quant au nettoyage approfondi, il est effectué par notre personnel qui réalise ces services et dispose la plupart du temps d'une amplitude disponible. Cela n'a donc que très peu d'influence sur nos coûts.

MMA : comment se porte la trésorerie de l'entreprise ?

J.B.M. : nous avons la chance de disposer de quelques réserves issues des bons exercices que nous avons enregistrés précédemment. Elles nous permettront de tenir quelques temps. Nous accordons une grande importance à bien payer nos fournisseurs en temps et en heure, car nous pensons qu'il s'agit d'une action de solidarité qui doit permettre à toute la filière de s'en sortir, une fois l'orage passé. D'un autre côté, nous avons rencontré une bonne compréhension de la part de nos banques. Elle fait suite aux investissements que nous avons réalisés l'année dernière et pour lesquels elles ont reporté de six mois le versement des crédits. C'est appréciable dans la période que nous traversons.

MMA : Autocars Maisonneuve est aussi engagé dans le secteur touristique, comment cela se passe ?

J.B.M. : l'activité touristique n'est pas très importante chez nous et se limite à des circuits effectués en autocar, pour la plupart proposés auprès de notre agence de Belleville-sur-Saône. Cette activité a totalement disparu. Par ailleurs, avec Jean Sébastien Barrault et Yves Plessis, nous avons repris, en 2014, l'agence de voyages lyonnaise spécialisée sur les croisières Un Monde Bleu.

Elle a d'ores et déjà suspendu ses activités, car le secteur est totalement à l'arrêt. Et je pense que la situation du milieu touristique va s'en remettre difficilement, contrairement au monde du transport qui devrait repartir dès la fin du confinement.

MMA : Justement, comment voyez-vous l'avenir ?

J.B.M. : Autocars Maisonneuve travaille en ce moment sur plu-

sieurs scénarios pour trouver des solutions. Personnellement, celui que je privilégie est la poursuite d'une situation similaire à celle que nous connaissons aujourd'hui jusqu'à la fin du mois de juin, soit après trois mois et demi de situation dégradée. Je sais que cela peut paraître pessimiste, mais je préfère avoir la surprise de bonnes nouvelles plutôt que de préparer une reprise qui soit sans arrêt différée. Je

pense que sitôt le confinement levé, la reprise économique exigera le rétablissement de l'activité des transports. En attendant, nous allons diminuer les dépenses non indispensables, faire les démarches nécessaires pour notre personnel et effectuer les démarches pour obtenir les aides auxquelles nous pouvons prétendre. Mais pour le tourisme, je pense que la situation sera difficile encore pour longtemps. ■

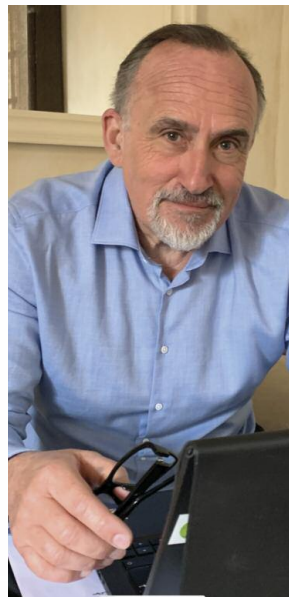


Premier réseau de PME indépendantes du transport de voyageurs en France

La crise n'épargne pas le TRV.

De quelle action clé pouvez-vous témoigner ?

« Je parlerai de l'assurance. Non pas parce que le gouvernement semble vouloir exercer une pression sur les compagnies ; je renvoie aux récentes déclarations du ministre de l'Economie faisant état d'une chute vertigineuse, et logique, du nombre d'accidents (puisque nos concitoyens empruntent très peu leur voiture). Mais parce que l'Assurance est une des thématiques essentielles chez REUNIR. En ce moment, et avant toutes les autres. Même si elle n'est pas la seule (je renvoie aux précédentes parutions dans MMA).



Eric Ritter
Directeur Général de Réunir

L'exemple remarquable et atypique que constitue REUNIR Assurance mérite en effet d'être cité à l'aune de son efficacité ces dernières semaines. Et je salue, au passage, Bernard Massardier et Eric Bogaert, notre directeur des opérations, sans lesquels tout ceci ne serait pas possible, pas comme ça en tout cas.

Il faut savoir que REUNIR dispose d'un Cabinet de Courtage captif de l'Association (et de sa filiale REUNIR Services) dont le but exclusif est le service aux adhérents en utilisant la « mutualité » qu'ils constituent. **Unis, nos adhérents sont plus forts.** Contrairement aux autres ca-

binets de Courtage, l'actionnaire unique de REUNIR Assurance (REUNIR Services) n'attend pas après les distributions de dividendes mais réinvestit les résultats dans des actions de prévention pour contenir la sinistralité des adhérents (CASSIOPEE) et permettre à chacun de bénéficier de l'effet de « massification » que constitue le collectif des adhérents, permettant aux Assureurs d'étaler les crêtes de sinistralité sur un large échantillon.

Avec près de 10 000 véhicules en parc gérés par REUNIR Assurance (un bon dixième de la flotte nationale), la diversification

des Assureurs portant les risques assurés a permis, sans céder à la tentation du « papillonnage », en faisant changer les Assureurs d'un exercice sur l'autre de permettre à REUNIR Assurance, de mettre en place une action ciblée pour nos adhérents. Et elle semble plus avantageuse que tout ce que je peux lire, ou entendre, ici ou là.

Ce mécanisme de mutualisation est un des buts de l'Association. Bien sûr, il faut faire preuve de pédagogie et surtout, de transparence. »

ENTREPRISE

EQUIPEMENT

**Prestige
Équipement dans
la lutte contre le
Covid-19**



L'équipementier bien connu des entreprises du transport routier de voyageurs, fort de ses nombreuses relations depuis plus de 25 ans avec l'industrie chinoise, propose désormais un ensemble de matériels médicaux et paramédicaux destinés à la lutte contre l'épidémie de Covid-19. Il distribue désormais des produits certifiés CE aussi divers que des thermomètres électroniques de prise de température à distance, des masques, gants, lunettes, combinaisons, blouses, chaussons, etc. Si un certain nombre de mairies, d'entreprises du BTP et de services hospitaliers ont déjà eu recours aux services de Prestige Equipement, ce dernier ouvre désormais ses possibilités d'accès à des stocks importants à toutes les entreprises du secteur des transports.

PC

Contact : Pascal Ballais 06 07 44 45 43 - pascal.ballais@wanadoo.fr

ENTREPRISE

INTERVIEW

Quentin Rouillard, directeur tourisme des Voyages Rouillard

La crise du tourisme va durer



Le groupe voyageur et autocariste des Côtes d'Armor estime que de bonnes décisions ont été prises par les Pouvoirs Publics pour que le tourisme traverse la crise. Si elle ne dure pas trop.

Propos recueillis le 6 avril 2020
par Hubert Heulot

Mobilités Magazine Autocar :
Quand s'est déclarée pour vous la crise du coronavirus ?

Quentin Rouillard : Le premier voyage annulé date du 27 février. C'était une petite visite de Venise, hors carnaval. Depuis, les départs supprimés n'ont pas cessé. Nous étions pris en étau, commercialement, entre les tour-opérateurs qui annulaient et les clients, dans nos agences, qui le regrettaient plutôt. Jusqu'à la fermeture des frontières et au début du confinement. Le 17 mars, nous devions, nous aussi fermer nos bureaux.

MMA : Avez-vous eu beaucoup de clients à rapatrier de l'étranger ?

QR : Environ 300 au moment de la déclaration de confinement : 50 en vols secs ; 250 clients à forfaits, essentiellement en Europe. Tous inquiets - certains ne parlant pas anglais - de ne pas trouver d'avion pour rentrer. Les tour-opérateurs ont été réactifs et efficaces, compte tenu de l'ampleur de la tâche que représentait ce rapatriement généralisé. A la fin du mois de mars, presque tous nos clients étaient rentrés. Souvent, ils ont atterri à Paris et nous sommes allés les chercher en car, car ils ne pouvaient voler jusqu'à Rennes, Brest ou Nantes comme prévu à l'origine. Nous avons eu plus de difficultés avec nos clients partis sur des vols

secs. Il a fallu discuter avec les ambassades, leur trouver des vols, qu'ils rachètent des billets, les compagnies aériennes ayant annulé des vols avant même que les frontières ne ferment. Nous devons faire en sorte qu'ils soient remboursés pour les vols qu'ils n'ont pas pris, puisque les avions n'ont même pas décollé. C'est un impératif collectif pour la profession.

MMA : Les annulations en avalanche vous ont-elles conduit à des remboursements en série ?

QR : Dans un premier temps, nous avons remboursé quelques voyages, principalement à l'ini-

URBANWAY
LE CHOIX NATUREL

**EXPERTISE ET
EXPÉRIENCE**

**DÉVELOPPEMENT
DURABLE**

TCO OPTIMISÉ

**COMPATIBLE
BIOMÉTHANE**

**IVECO
BUS**
Votre partenaire pour un transport durable

tiative des clients, en appliquant le barème des frais d'annulation. Quand les frontières ont fermé, là, nous avons reçu des demandes nombreuses. Cela correspondait au moment où l'Italie adoptait le principe d'avalors pour les agences de voyages. Nous avons choisi d'attendre quelques jours pour voir si une mesure similaire pouvait arriver en France. Ce qui a été le cas à travers le décret du 25 mars.

MMA : A quel point avez-vous poussé un ouf de soulagement pour l'entreprise ?

QR : De mars à juin, nous sommes, nous voyageurs, en haute saison. Ce décret nous évite de rembourser plusieurs mois de chiffre d'affaires. Notre trésorerie est préservée. Et cela nous donne un cadre légal clair face à nos clients. Jusque-là, nous devions appliquer les règles des garanties de remboursement en cas d'annulations : circonstances exceptionnelles et inévitables, etc. Là, au contraire, grâce à la loi nous transformons leur achat en avalors sur des voyages ultérieurs. La mesure est très positive. Elle est bonne pour l'avenir car elle encourage nos clients à repartir dès que cela sera possible.

MMA : Avez-vous placé tout votre personnel en chômage partiel ?

QR : Oui. Le tourisme représente une vingtaine de personnes dans nos sept agences de voyage et au siège. Ces dernières semaines, nous avons concentré tous les appels sur une permanence téléphonique au siège pour assurer le suivi des dossiers individuels. Notre volonté a toujours été de rendre un meilleur service en agence que celui que nos clients pouvaient trouver sur le web. Nous tenons à ce niveau de qualité. Quand il y a besoin de le faire, nous transférons les demandes des clients du siège aux

responsables d'agences, actuellement en télétravail. Nous avons été mobilisés par le rapatriement de nos clients de l'étrangers. Nous gérons encore les annulations de voyage. Mais peu à peu le travail diminue. Même à la permanence téléphonique où finalement les demandes se résument à deux questions : Que devient mon voyage ? Quand pourrais-je repartir ? Il se peut que dans les jours qui viennent nous envoyions une lettre à chacun de nos clients pour lui donner les certitudes que nous avons. Ainsi, nous réduirons encore le nombre d'appels. Au total, nous n'avons plus que quelques personnes qui travaillent encore, pas toutes à plein temps. A l'échelle du groupe, parties tourisme et transport, nous ne sommes plus que trente à travailler sur 200. Nous avons adressé des demandes de chômage partiel pour presque tout le monde.

MMA : Avec des accords, obtenus sans difficultés ?

QR : Exactement. Jusqu'ici, nous sommes plutôt impressionnés par la rapidité des réponses, données localement par la DREAL. Le chômage partiel atténué énormément nos charges de personnel. Car avec la crise, les autres dépenses restent là : les loyers, l'électricité, les redevances à nos réseaux de distribution, les cotisations aux caisses de garanties, l'APST chez nous. Au moins, nous versons les salaires. L'urgence c'était la fin-mars. Le chômage partiel s'est appliqué sur la moitié du mois de mars. Garanti sur cette période à 84% par l'Etat, cela a représenté une baisse pour les salariés mais nous avons pu les verser. Le décret a cet autre effet positif : il nous donne les moyens de verser les salaires. Si l'Etat nous rembourse dans les deux ou trois mois, ce sera

bien. Nous pourrions tenir un peu. Mais si cela se prolonge, on verra !

MMA : Se peut-il que vous en veniez à licencier ?

QR : Il est trop tôt pour dire quel sera l'impact de la crise sur l'entreprise. Tout est là, a priori, dans les principales mesures prises par le gouvernement, chômage partiel et avalors sur les forfaits achetés, pour nous permettre de la traverser, en faisant simplement le gros dos. Tout dépend de sa durée. Elle sera plus longue dans le tourisme que dans le transport public, l'autre activité, plus rassurante, de l'entreprise. De notre côté, on peut espérer revendre du voyage en juillet mais plus raisonnablement pour les mois de la fin de l'année, à partir d'octobre. Alors que dès la fin du confinement, l'activité reprendra dans le transport. De ce côté-là aussi, les Pouvoirs Publics ont pris de bonnes décisions en annonçant qu'ils continueraient à nous payer pour les services que nous n'effectuons plus. Aussi bien la Région Bretagne pour le transport scolaire et interurbain que les agglomérations pour le transport urbain, à Saint-Brieuc, Lannion et Guingamp. A cet égard, je suis heureux que les Voyages Rouillard fassent aussi du transport public. Et je suis frappé par la volonté générale des Pouvoirs publics de nous accompagner dans cette épreuve. Dans le tourisme, simplement, il faudra que les gens retrouvent le goût de voyager.

MMA : Comment voyez-vous se dessiner une reprise ?

QR : Les avalors que nous distribuons à nos clients nous permettront de redémarrer plus vite. Sans doute faudra-t-il faire un peu plus de communication, pas trop non plus, sur des destinations jugées sûres à ce moment-là. Sans doute l'Europe. ■

ENTREPRISE

INITIATIVE

Une webradio chez Voyages & Autocars Bertolami



Avec 90% de son activité autocar à l'arrêt depuis le 16 mars 2020, Voyages & Autocars Bertolami a du réfléchir à une manière de garder le lien dans l'entreprise et la faire vivre. « Très vite avec Fabien et Yannick, mes frères, nous avons eu l'idée d'une webradio pour garder un lien et montrer que l'entreprise vit et vivra malgré les événements », explique Benjamin Beaudet, DG de l'entreprise. Au rythme d'une émission quotidienne, 7 jours sur 7, ce dernier, confiné chez lui, s'est transformé en animateur radio et réalise de manière artisanale une séquence de 10 à 15mn. Une fois montée, l'émission est publiée de manière sécurisée sur le portail Youtube et l'adresse est diffusée par email à l'ensemble des collaborateurs. Avec une audience de 80% des collaborateurs, ce lien rencontre un franc succès et est maintenant attendu. **PC**



Se fournir en masques



© Christophe Pergaut

La sécurisation des conducteurs et des passagers des transports publics a réussi jusqu'ici. Mais vient l'heure du déconfinement.

Hubert Heulot

C'est un des enjeux du moment : se doter de stocks de masques en prévision du déconfinement. Voire peut-être avant. A Chelles, en Seine-et-Marne, des conducteurs de bus ont cessé le travail pendant quatre jours au début du mois, après la mort d'un de leurs collègues, contaminé par le Covid-19, et alors qu'un autre se trouvait dans un état grave. Ils jugeaient les mesures de protections et le matériel d'hygiène fournis par leur employeur insuffisants. Valérie Péresse, la présidente de la Région Ile-de-France, en est venue à demander au gouvernement qu'il autorise les régions les plus touchées par le virus, à équiper de masques les agents des transports publics, plus seulement les soignants.

Les conducteurs de la Société des Transports du Bassin Chellois (STBC) n'ont pas obtenu de masques. Mais le groupe Transdev, auquel appartient la STBC, a déclaré « *comprendre que les salariés puissent s'inquiéter* ». Il a réclamé à demi-mot que le gouvernement autorise au plus vite l'équipement en masques de ses conducteurs. S'appuyant sur de prochaines « *livraisons*

initialement prévues pour la période de déconfinement ».

Le ministre a agi

Pour le moment, le gouvernement n'a pas changé de doctrine : hôpitaux et établissements de santé d'abord ! En atteste les 1,5 millions de masques qu'il a réquisitionnés, pour eux, dans les stocks de la RATP. Mais il évoque déjà l'après et l'obligation, alors, du masque pour tout le monde.

Dans les transports publics, la sécurisation des conducteurs et des passagers, sans masques, a été réussie jusqu'ici. Même les syndicats en conviennent. « *Les fédérations patronales du secteur ont bien réagi* », estime Stéphane Bourgeon, le futur « patron » des transports à la CFDT. « *Le ministre a suivi et a agi* », ajoute Edgar Stemer, l'actuel « patron » transports de la CFDT, celui qui devait lui laisser sa place ce printemps mais attendra un congrès de novembre, pour cause de coronavirus.

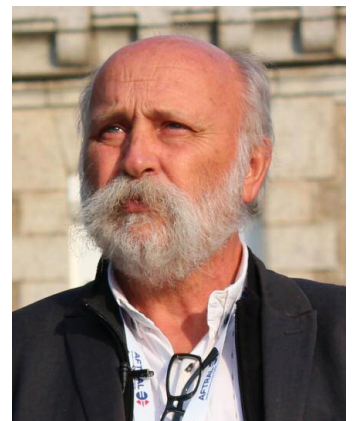
Sur le terrain, certes, il y a eu, au début, un manque de gel hydroalcoolique, mais ensuite l'activité, s'est quasiment mise à l'arrêt. Surtout, des mesures

spécifiques de protection du conducteur et des passagers ont été rapidement instaurées* dans les véhicules encore en circulation. A présent, l'étape suivante se prépare, celle du déconfinement.

Commande groupée à la FNTV

Le 9 avril dernier, la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs a passé commande pour ses adhérents de plus de 600 000 masques chirurgicaux et FFP2, norme CE, auprès d'un fabricant chinois. Livraison prévue en principe sous dix jours. Quelques jours auparavant, elle n'avait pas pu, faute de surface financière suffisante, se joindre à une commande lancée par la centrale d'achat du transport public (CATP). « *Sachant que grâce à elle, les salariés des grands groupes de transport disposeraient de masques, nous voulions qu'il en soit de même dans les PME* », indique Ingrid Mareschal, déléguée générale de la FNTV. Elle a précisé aux adhérents FNTV dont elle relevait les ordres d'achat qu'il leur fallait prévoir des stocks pour deux à trois mois, car on ne pouvait disposer

d'aucune certitude sur la possibilité de passer commande de nouveau. Les fabricants français de ces masques sont, pour le moment, intégralement réquisitionnés par le gouvernement. L'Etat et les Régions (La Bourgogne France-Compté, par exemple) se sont déjà disputés les



“

le coronavirus va changer les mentalités en matière de sécurité sanitaire

”

Edgar Stemer, secrétaire général FGE-CFDT

arrivages de Chine à destination des établissements de santé.

Complément de masques « alternatifs »

Dans la foulée de la commande de la FNTV, le réseau Réunir passe aussi une commande groupée mais cette fois en « masques alternatifs ». Ces masques non-médicaux, ont été validés pour la première fois par Olivier Véran, le ministre de la Santé, le 3 avril, « pour des personnes en deuxième ligne qui vont être en contact avec le public ». L'Académie de médecine, puis Jérôme Salomon, le directeur général de la Santé, les avaient aussi mentionnés mais à l'intention du grand public cette fois, quand il serait « déconfiné ». A la différence des masques médicaux, ceux-là devraient être produits en France.

Mais il va y avoir de la concurrence. La RATP a annoncé se mettre sur les rangs. Les mairies, les agglomérations sont en train d'en faire autant pour en doter leur personnel en relation avec le public.

« Le gouvernement est maintenant favorable au port général du masque. D'une manière ou d'une autre, nous aurons besoin d'en porter individuellement. Et en tant qu'employeurs, il n'est plus possible de ne pas de soucier d'en équiper nos salariés », explique Mylène Desbiendras, directrice du pôle social et gestion des ressources humaines du réseau Réunir.

Quels types de masques ? De quelle qualité ? Au près de quels

fournisseurs ? Réunir s'est mis en veille sur le sujet et publie déjà, sur son site, une sélection de fournisseurs. Avant de centraliser des commandes pour ses membres. « Nous ne savons pas ni quand, ni comment le gouvernement déclenche le déconfinement mais nous savons que les pratiques de prudence sanitaire, comme le port du masque, vont perdurer », indique Mylène Desbiendras. Celui-ci apparaît déjà comme la barrière ultime quand les autres sauteront à l'heure du déconfinement. En particulier la distance d'1m minimum entre les personnes, difficile à imposer dans les transports. Il s'imposera même dans les ateliers. Déjà, Emilie Choulant, responsable du pôle technique, prévention et environnement du réseau Réunir, a répondu aux demandes de recommandations dans les garages.

Après, les tests ?

Pour Edgar Stemer, secrétaire général des transports à la CFDT, « le déconfinement fait pour le moment peur à tout le monde. Mais dans le temps, le coronavirus va changer les mentalités en matière de sécurité sanitaire. Les gestes barrières risquent de s'imposer durablement. Pour protéger les salariés, il n'est plus irréaliste de penser que les vitres vont revenir, que l'on restaurera l'hygiaphone dans les guichets et que l'on fermera les cabines des conducteurs ».

En attendant, la sécurisation des conducteurs et des passagers face au Covid-19 va passer



« Sachant que grâce à la C ATP, les salariés des grands groupes de transport disposeront de masques, nous voulions qu'il en soit de même dans les PME »

Ingrid Mareschal, déléguée générale de la FNTV.

par les masques. Ensuite par la généralisation des tests. Incomberont-ils aux entreprises ? Peut-être même par le traçage sur les smartphones. L'expérience de ces deux derniers mois montre qu'elle échouerait moins sur les changements de pratiques que sur le manque de matériel et d'équipements. L'important est de continuer d'y veiller pour tout le monde, de la plus grande à la plus petite entreprise. ■

** L'article 26 du décret 2020 293 du 23 mars 2020 a institué l'obligation de désinfection des véhicules au moins une fois par jour, l'obligation de séparer le conducteur d'au moins 1 m des voyageurs, l'interdiction de l'entrée des passagers par la porte avant si cette mesure ne peut être respectée, l'affichage des mesures-barrières, notamment de distance sociale dans les véhicules, l'arrêt de la vente de titres par les conducteurs, l'obligation de gel hydroalcoolique dans le véhicule.*

INDUSTRIE

ELECTRIQUE

Le rétrofit électrique autorisé en France



La publication le vendredi 3 avril 2020 au Journal Officiel de la République Française du Décret du 12 mars 2020 encadrant l'activité du rétrofit donne le départ pour cette filière. Si cela a d'abord concerné le milieu de l'automobile de loisirs (comme le Méhari Club de Cassis), le rétrofit est également reconnu pour les véhicules industriels, dont les autocars et autobus, dès lors qu'ils sont âgés de plus de 5 ans. L'UTAC-CERAM, le CNRV et le Ministère de la transition écologique et solidaire ont validé le contenu des homologations pour les ateliers procédant aux reconversions. Cette certification permet ensuite de reconnaître la transformation et de procéder à l'échange de certificat d'immatriculation, sésame pour bénéficier des avantages de circulation liés aux véhicules électriques et assimilés (pile combustible). Le spécialiste des « grands levages » et du reconditionnement de véhicules de transport public qu'est Safrà s'y intéresse, d'autres sociétés comme Carwatt travaillent sur du reconditionnement de véhicules aéroportuaires, ferroviaires ou fluviaux et déclarent s'intéresser aux autobus. L'Italie et l'Allemagne Fédérale ont déjà des acteurs à l'œuvre sur ce marché naissant.

JPP



AVEC VOLVO, FAITES LA DIFFÉRENCE

LE GROUPE VOLVO EN FRANCE

Le groupe emploie plus de 10 000 personnes en France et produit notamment les moteurs des autobus et autocars Volvo.

VERS UNE MOBILITÉ DURABLE

La compatibilité à l'énergie renouvelable B100 permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre de plus de 60%.

SÉCURITÉ ET CONFORT

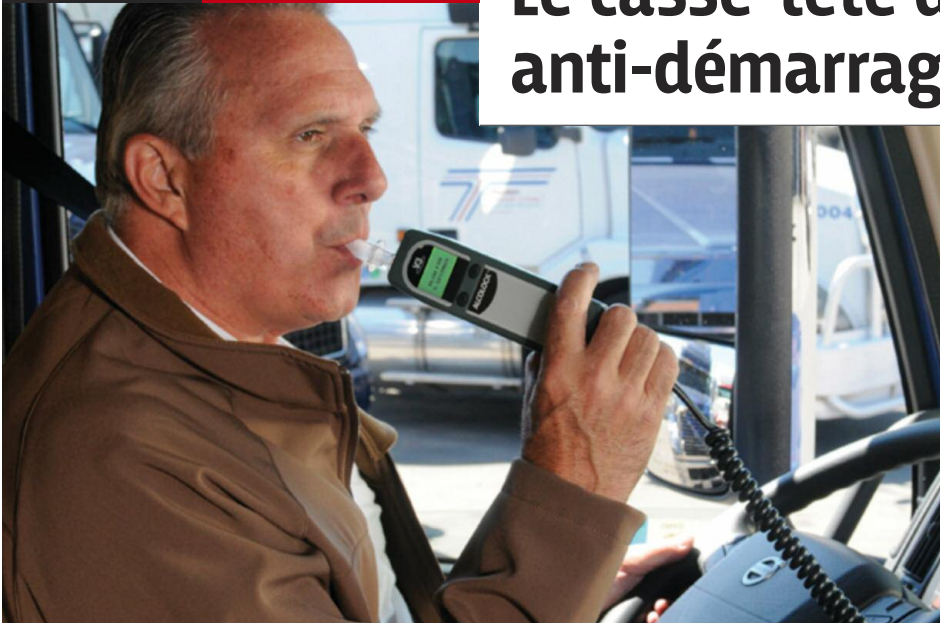
Les autobus et autocars Volvo font référence en matière de confort et de sécurité.



ENTREPRISE

RÉGLEMENTATION

Le casse-tête des éthylotests anti-démarrage



Pour le moment, rien n'y fait, même si on a encore quelques semaines devant nous pour vraiment lui en vouloir : le ministère de l'Intérieur rechigne à déroger, sous la menace du coronavirus, à une petite règle de sécurité. Il l'a déjà prouvé, il est susceptible dès qu'on lui parle d'autocars. Mais il faut dire que les

autocaristes, cette fois, ne manquent pas d'audace. Pour ne pas rater le déconfinement, au moment où tout le monde redonnera une peu d'amplitude à sa vie, ils lui demandent de désactiver leurs éthylotests anti-démarrage. La raison en est simple : ils ne supportent pas l'alcool. Désinfection impos-

sible et les conducteurs vont refuser de souffler les uns après les autres dans l'appareil. Les assurances des constructeurs sur la présence de « clapets anti-retour » de salive, jusque dans les embouts jetables, n'y changent rien. Qui dit anti-retour de salive ne dit pas anti-retour de virus !

La FNTV, qui comprend parfaitement le risque sur la reprise des activités, l'évoque régulièrement dans les conférences à distance qu'elle tient plusieurs fois par semaine avec le ministère des transports. Pour le moment, celui-ci a d'autres chats à fouetter : pertes abyssales d'Air France et menaces sur l'approvisionnement de la grande distribution par les routiers. De toutes façons, il a reçu, lui aussi des ordres. Officiellement, il gère le quotidien, pas encore le déconfinement. Mais cela viendra. En attendant, le suspense reste entier. Que décidera-t-il quant aux éthylotests anti-démarrage dans les autocars ? ■ HH

ENTREPRISE

EQUIPEMENT

Herbert Kneitz fournit des tissus pour masque



Pour aider à lutter contre l'épidémie de Covid-19 qui frappe le monde entier, le fabricant de tissu autrichien HKM (Herbert Kneitz) a converti pour quelques temps sa production de tissus habituelle. Il propose désormais la fourniture de tissu 100% PE (polyester), pour la fabrication de masques de protection lavables, donc réutilisables. HKM s'est par ailleurs lancé dans un partenariat avec un équipementier de la branche « mobilités » qui lui, fabrique désormais des masques à partir de ce tissu. Si HKM ne distribue pas directement cette production,

il se propose de rassembler les commandes en nombre et de les transmettre au fournisseur.

C'est ce dernier qui s'occupera de l'administration des ventes de ces commandes de masques, de la livraison, et de la facturation. Ce tissu étant d'ores et déjà disponible, les premières livraisons ont débuté le 13 avril 2020. ■ PC

Contact :

Elisabeth Lainé + 33 676 671 675
elisabeth.laine@kneitz.at



Mobilités Magazine Thématique n°5

Tout savoir du GNV

Découvrir le supplément en ligne !

CONSTRUCTEURS

ENERGIES

Il y a loin de la coupe aux lèvres



Iveco Bus Crossway LE NP

Le moteur Diesel, malgré les exigences de la norme Euro VI-d est considéré comme un pestiféré environnemental. L'administration, comme notre classe politique et les médias, ne parlent plus que de transition énergétique à base de mobilité électrique. Qu'en est-il pour les autocars ?

Jean-Philippe Pastre

Le marché toutes marques France 2019, Autocars et autobus confondus, voit le moteur Diesel Euro VI dominer largement avec une part de marché énergétique de 87,76%. Les motorisations GNV, arrivent en première alternative avec 8,34%, devant les électriques à batteries (3,9%). Mais si l'on regarde plus en détail le mix énergétique des seuls autocars (classe II et classe III), la domination est encore plus manifeste : selon Iveco Bus, le moteur Diesel représente ici près de 96% des immatriculations, suivi par le GNV avec un peu plus de 3% des parts, devant à l'encore l'électrique, avec moins de 0,5% des autocars neufs enregistrés en

France en 2019. Iveco Bus avec ses Crossway Natural Power homologués Classe II précède Scania avec ses Interlink LD GNV. Les électriques sont représentés ici par Yutong (à l'époque importés par DietrichCarebus Group) avec l'ICe12, lequel domine de ses 15 unités ce qu'il convient d'appeler une niche de marché face aux 3 exemplaires immatriculés de BYD C9. Pour le grand-tourisme, aucune offre n'existe à ce jour.

L'imagination au pouvoir

Qu'en sera-t-il pour 2020 ? Les carrossiers-constructeurs comme Indcar ou Trouillet Car et Bus (nouvelle appellation de Trouillet Mobilité & Sécurité depuis le 1^{er} janvier 2020) vont pouvoir livrer des modèles GNV carrossés, via le châssis-nu GNV de l'Iveco Daily Natural Power. Guy Payraudeau, d'Indcar France, estime que l'Indcar Mobi L7 GNV (disponible en classe I et II) demeurera marginal « tant qu'un réseau de distribution ne sera pas significativement étoffé ». Trouillet n'a, pour le moment, qu'une offre en classe I avec le Trouillet D-City. UNVI a réalisé sur châssis Scania des double étages touristiques GNV



MAN Lion's Coach

dérivés de la gamme Urbis. L'arrivée de nouveaux prétendants, chez Isuzu Bus dès cet été avec le Kendo 13 m GNV (classes II et III) puis à la rentrée 2020 avec Otokar Europe sur le segment des autocars de ligne et scolaires, pourrait favoriser le GNV face à l'électrique. Pour cette énergie, BYD propose toujours le C9 de 12 m, mais on sait que Yutong prépare activement son retour en France afin de ne pas laisser orphelins les clients exploitant le Yutong ICe12. La prédominance du Diesel sur les autocars en fait donc doublement des victimes expiatoires des discours des militants « environnementalistes » et des politiques en quête de « verdissement », et au vu de l'offre 2020, cela ne risque pas de changer de sitôt. ■



Scania Interlink

Réinventons la mobilité confortable ensemble

KNEITZ
Premium Austrian Fabrics.

Austrian

Pionnier d'innovation
Conception de design unique
Très Haute Qualité
Sécurité fiable

Premium

Dévouée à ses origines
Responsable envers l'humanité,
la nature et l'environnement

Fabrics

Plus value grâce à des produits
textiles uniques dans leurs genres
Solutions clés en main textiles de la
conception à la surface finie

Prenez contact avec notre responsable commerciale : Elisabeth Lainé • Portable : +33 676 671 675 / elisabeth.laine@kneitz.at

Avec 172 euros, vous pouvez,

vous offrir la moitié
d'un pneu



Ou vous pouvez,

vous abonner à
Mobilités Magazine

qui vous accompagnera tout au long de l'année



Bulletin d'abonnement

Je m'abonne à Mobilités Magazine, et je bénéficie pendant un an de 11 numéros+ 4 numéros hors-série de la revue

France Métropolitaine 172€

Outremer et étranger 202€

Je joins mon règlement

par chèque à l'ordre de **TG PRESS**

par carte bancaire (sauf American express)

n° : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

expire fin : | | | | |

cryptogramme n° : | | | |

3 derniers chiffres figurant au dos de votre carte (barette 3 cases)



Date et signature obligatoires

Je règle par mandat administratif à réception de facture et je joins un bon de commande

Je souhaite recevoir une facture en retour au nom de
A l'adresse :

Mes coordonnées : Mme Mlle M.

Nom : Prénom :

Société :

Adresse : professionnelle personnelle
(recommandé, afin de vous assurer une meilleure réception)

Code postal : | | | | | | | ville :

Pays :

Fonction :

Tél. : professionnel personnel | | | | | | | | | |

Email :

Siret : TVA intra. :

Retournez ce bulletin par courrier à

Mobilités Magazine, 9 rue du Gué - 92500 Rueil Malmaison

mobilitésmagazine.com