



ENTREPRISE INTERVIEW

Les autocars Francotte relèvent le défi de la crise sanitaire



Dès le début de la pandémie Covid-19, les Autocars Francotte, implantés au cœur du territoire ardennais ont déployé des mesures d'organisation, de prévention et d'hygiène pour limiter la propagation du virus au sein du personnel et garantir l'activité de transport routier de personnes en toute sécurité sanitaire. **... (Suite page 2)**

EDITORIAL

Ceinture et bretelles !

La remise en route de la société française, après deux mois d'arrêt prophylactique, confine au tragi-comique absolu. Non content d'avoir, par imprévoyance et idéologie, plongé le pays dans la peur d'une crise sanitaire et économique sans précédent, voilà maintenant que



l'Etat (au sens très large du terme) prend les citoyens pour des enfants et des idiots. Aux premiers, il répète à l'envie les incontournables « gestes barrière », quasiment obligatoires sous peine d'amende. Et nous découvrons chaque jour avec amertume combien nos élus les plus éminents savent depuis toujours parfaitement se laver les mains... Aux seconds, L'Etat se présente comme un sauveur, les poches pleines de nouveaux protocoles sanitaires, tous plus complexes à appliquer les uns que les autres, et rejette doctement la responsabilité de leur impossible mise en œuvre sur les élus locaux et autres chefs d'entreprises.

Nous allons malheureusement bientôt comprendre ce que masquait vraiment le désormais fameux « quoi qu'il en coûte »... ■

Pierre Cossard
Directeur de la rédaction

ENTREPRISE SOCIAL

Déconfinement, là-aussi...



Bien sûr, les questions sanitaires s'imposent. Elles vont primer encore un moment pour garantir « le retour serein des salariés au travail », comme disent les syndicalistes. Jusqu'à l'été au moins. Sans doute jusqu'à la maîtrise de l'épidémie. **... (Suite page 4)**

CONSTRUCTEURS MARCHÉ

Année blanche pour les autocars ?



Les autocaristes ont durement pâti des mesures de quarantaine qui ont suivi la pandémie de SRAS CoV-2 en France comme en Europe. La crise sanitaire devient une crise systémique, puisque l'arrêt d'exploitation par les clients s'est doublé, jusqu'à maintenant, de l'arrêt des usines. Comment sera le marché 2020 de l'autocar ? **... (Suite page 8)**



Le Midicar interurbain de faible largeur.



Disponible en 2 longueurs



Maximiser la capacité passager avec le 8,4 m

Suivez-nous sur

www.otokareurope.com

Les Autocars Francotte relèvent le défi de la crise sanitaire



Arnaud Francotte

Dès le début de la pandémie Covid-19, les Autocars Francotte, implantés au cœur du territoire ardennais ont déployé des mesures d'organisation, de prévention et d'hygiène pour limiter la propagation du virus au sein du personnel et garantir l'activité de transport routier de personnes en toute sécurité sanitaire. Arnaud Francotte, P-DG de l'entreprise, a sollicité le cabinet Éditions-Conseil en Mobilités (ECM) dirigé par Claude Cibille, pour réaliser un projet d'organisation et de pilotage de l'activité de son entreprise. Projet qu'ils présentent aujourd'hui en interview croisée à Mobilités Magazine Autocars.

Propos recueillis le 7 mai 2020 par Pierre Cossard

Mobilités Magazine Autocars :
Comment votre entreprise s'est-elle organisée pour poursuivre sa mission d'opérateur de mobilité ?

Arnaud Francotte : Nous avons analysé notre situation au regard des processus et des procédures de travail existants et avons fixé un cap qui avait pour objectifs :
- de réduire le risque de transmission du virus sur le lieu de travail,
- de maintenir, à minima les compétences nécessaires pour assurer l'activité quotidienne et préparer la reprise de l'offre de transport, à l'issue du confinement.

Le 17 mars dernier, nous avons déclenché le chômage partiel pour 55 conducteurs et instauré une activité partielle au profit de nos services réguliers dédiés à la SNCF. Par ailleurs, les postes de responsable de dépôt, de mécanicien, de Ressources Humaines ont été maintenu en activité partielle tout au long de cette période.

Enfin, j'ai fait appel à la société ECM, dont les consultants détiennent l'expérience d'une gestion de

crise pandémique en l'occurrence celle du H1N1 en 2009/2010 dans le transport de personnes fragiles (personnes à mobilité réduite).

MMA : Quelles sont les préconisations initiales apportées aux Autocars Francotte ?

Claude Cibille : Compte tenu du contexte d'incertitudes voire d'imprécisions sur le SRAS-CoV-2, virus responsable du Covid-19 (absence de consensus sur le port du masque, date incertaine de déconfinement, absence de protocole national spécifique au transport scolaire, préconisations contradictoires du conseil scientifique.....), nous avons recommandé la création d'une cellule de crise, qui, dans cette première phase d'urgence, avait pour objectifs d'identifier et de définir les priorités, telles que la sécurité des personnes et des biens, la capacité à conserver une activité optimale, la communication interne, les finances et la trésorerie, la communication externe...

Dans un second temps, le 17 mars, ECM a piloté la mise en œuvre du plan de continuité d'activité (PCA) : un processus de management complet qui vise, grâce à la préparation ciblée d'une gestion d'urgence et de crise, à assurer la stabilité de l'entreprise et à éviter toute interruption de son activité. Il s'en est suivi la mise en place d'un plan de reprise d'activité.

MMA : Quel rôle avez-vous joué au cours de l'instauration du plan de continuité d'activité (PCA) ?

AF : Celui « d'un chef d'orchestre » responsable du PCA et de la cellule de crise, avec la volonté d'agir en homme responsable et de m'adapter aux craintes et aux inquiétudes d'un quotidien appelé Covid-19. Dans ce contexte, je me suis appuyé sur les membres de la cellule de crise, composée de 2 exploitants et des consultants d'ECM.

La cellule de crise a assuré les fonctions suivantes :

➡ Hiérarchisation des priorités

➡ Transmission des premières directives

➡ Réflexion et action sur les points principaux :

⊙ Personnel /RH/ (santé des salariés : fournir des masques, des solutions hydroalcooliques, mettre en place un plan de surveillance). Rassurer, être présent, prendre soin d'eux, être précautionneux.

⊙ Renseignements - être en veille - être à jour de l'information

⊙ Opérations-activités métier : que peut-on faire ?

⊙ Finance-logistique

⊙ Plans / anticipation : réflexion sur une thématique particulière

⊙ Communication et Système d'information

➡ Mise en place de tableaux de bord

Réalisation de check-lists (des repères écrits) pour les collaborateurs.

MMA : Quels sont les outils créés et utilisés par les Autocars Francotte au cours du PCA ?

CC : En premier lieu, l'utilisation

massive de la visioconférence : tous les jours, la cellule de crise se réunit pour faire le point sur l'évolution nationale, voire territoriale de la crise sanitaire et sur l'avancée en interne des tâches réparties par activités et/ou métiers.

Ensuite, la digitalisation des outils RH, Exploitation et Maintenance, via des solutions en mode SaaS (Software as a service) a permis à Arnaud Francotte, de manager ses collaborateurs en télétravail. Enfin, le plan de continuité d'activité a permis :

- d'organiser le maintien des activités de gestion d'entreprise par le truchement du télétravail et de la continuité des tâches administratives et de direction ainsi que celle des ateliers en présence physique.
- de corréliser les procédures de travail existantes à la politique de sécurité sanitaire (nettoyage et désinfection des véhicules, prise et fin de service, montée des voyageurs...)
- de définir une nouvelle organisation de



Claude Cibille

l'exploitation dans les dépôts et les ateliers au vu des préconisations nationales, voire territoriales au travers des demandes explicites, voire implicites des autorités organisatrices de mobilité durable.

MMA : Quels ont été vos rapports avec les Autorités Organisatrices de Mobilité durable quant au plan de reprise d'activité?

AF : Ma démarche a, tout de suite, été de communiquer les lignes directrices d'un plan de continuité d'activité du transport public de mon entreprise, notamment auprès du Conseil Régional de la maison des Ardennes, d'Ardenne Métropole et des autres AOMD et collectivités, dans une logique de transparence et de visibilité de la politique d'exploitation. Des échanges téléphoniques et par visio-conférence ont permis de mieux fixer le cadre de la rentrée du jeudi 14 mai 2020 : identification des établissements à desservir, absence de modification des fréquences et des arrêts, mise en place d'une feuille de comptage par circuits et par jour... En sus, mon rôle de dirigeant d'une entreprise de transport public, est de proposer des pistes de réflexion, de progrès au service de nouveaux scénarios qui risquent d'émerger à la rentrée prochaine.

MMA : Comment avez-vous conseillé les Autocars Francotte dans le plan de reprise d'activité ?

CC : Nous avons choisi de l'articuler autour de 3 points :

- 1 Les mesures d'organisation du travail :
 - ⊙ Les règles individuelles d'hygiène
 - ⊙ Le port des EPI : équipements de protection individuelle (mis en place d'un kit « sécurité sanitaire » pour chaque salarié et par type de métier)
 - ⊙ Les mesures collectives de protection (les mesures de distanciation physique, l'hygiène des locaux et du matériel, le nettoyage et la désinfection des sanitaires, des points de contact, des véhicules)
- 2 Les mesures d'accueil des élèves dans les véhicules (condamnation de la première rangée située derrière le poste du conducteur pour maintenir une distance sociale de sécurité avec le conducteur, condamnation d'un siège sur 2 en quinconce, montée et descente par la porte arrière, affichage des gestes barrières...)
- 3 Les mesures d'organisation de l'activité (selon le planning de réouverture des écoles et des niveaux de classes)

MMA : Quelles mesures ont été déployées en direction du personnel ?

AF : L'objectif premier est celui de maintenir les emplois d'un secteur

fortement touché par cette crise sanitaire. Il a fallu donner des explications simples et précises, dédramatiser parfois.... Pour ce faire, un plan de communication interne a été déployé. Nous sommes également très attentifs : la situation actuelle est de nature à fragiliser la santé psychique des individus. La conjugaison du risque de maladie, du confinement et de l'insécurité économique peut produire stress, anxiété, panique et altération du moral. Ces troubles peuvent être plus ou moins importants selon la situation de chacun (exposition face à l'épidémie, soutien de l'entourage, santé physique, âge, les conséquences perçues de la crise par le salarié sur lui, son entourage) et sa perception de sa capacité à y faire face. Aussi, chaque responsable de dépôt a été sensibilisé à écouter les conducteurs en cas de difficultés liés à des troubles et les orienter vers le psychologue du travail d'Ardennes Santé Travail qui assure une permanence téléphonique sur simple demande.

Enfin, une réunion de pré-reprise d'activité, en présence de l'ensemble du personnel, est prévue le mardi 12 mai 2020, afin de communiquer les procédures de travail et les modes opératoires associés à chaque métier, et ce spécifiquement dans le cadre de la gestion de la crise sanitaire.

Réinventons la mobilité confortable ensemble



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

ENTREPRISE

LIVRAISON

Europ'Tours complète son parc avec un Setra S516HD



Europ'Tours, basé à Divonne-les-Bains dans l'Ain, a complété mi-mars 2020 son parc de quarante véhicules d'un Setra ComfortClass S516HD. Celui-ci est équipé du Wi-Fi, de prises USB, d'un réfrigérateur, de toilettes. Europ'Tours est fidèle au groupe EvoBus, puisque l'entreprise compte des Mercedes-benz Sprinter de 16 et 21 places, d'Intouro et de Turismo, sans oublier un autre Setra : un ComfortClass S515 MD. L'entreprise effectue des transports scolaires, périscolaires, urbains aux côtés des services occasionnels, transferts d'aéroport et des voyages touristiques. Pour ces derniers, Europ'Tour travaille en liaison avec l'agence de Voyages Courriers des Dombes sis à Bourg-en-Bresse.

JPP



ENTREPRISE SOCIAL

Déconfinement, là aussi...



Bien sûr, les questions sanitaires s'imposent. Elles vont primer encore un moment pour garantir « le retour serein des salariés au travail », comme disent les syndicalistes. Jusqu'à l'été au moins. Sans doute jusqu'à la maîtrise de l'épidémie.

Hubert Heulot

Beaucoup a été fait pendant le confinement : masques en quantité, gel hydro-alcoolique, lingettes, mise à distance des conducteurs par rapport aux passagers, désinfection des véhicules. Le danger du virus a été combattu dans beaucoup d'entreprises, directions et représentants du personnel main dans la main. Ensemble à « patauger » aussi dans les injonctions et les recommandations des textes, ordonnances, décrets, protocoles et autre guide de conduite.

La crainte de la contamination

D'autres entreprises, a contrario, se sont préparées des relations sociales plus difficiles pour avoir donné l'impression à leurs salariés de les « envoyer au turbin sans protection ». Par l'absence

de masque, de gel ou même - cela s'est vu - d'un jerrican d'eau et de savon pour que les conducteurs se lavent les mains. Cette crainte de la contamination va subsister à l'heure du déconfinement, en dépit des obligations du port du masque et de distanciation physique.

Dans les autocars, cette crainte se focalise sur les risques du contact avec les passagers. D'où le blocage, long, sur la reprise de la vente de titres à bord dans les discussions d'avant déconfinement entre syndicats et organisations patronales. D'autres sujets d'inquiétudes surgissent. Aujourd'hui, on demande à des conducteurs de distribuer des masques, puisqu'ils sont obligatoires, aux passagers qui n'en ont pas. Aux enfants « qui ont oublié le leur » dans le transport

scolaire. Ou, sans danger pour leur sécurité cette fois, ils doivent alerter leur entreprise quand des passagers montent sans masques, ou continuent de le faire même s'ils sont trop nombreux au regard des règles de distanciation sociale. « Il ne va tout de même pas me revenir de décider qui n'embarquera pas, vu le nombre de restant places disponibles », craignait cette conductrice de car scolaire quelques jours avant le déconfinement. Dans des petites entreprises, des conducteurs craignent aussi d'avoir à désinfecter leurs véhicules.

Chômage partiel mal vécu

Les syndicats vont se saisir de ces surcroûts de responsabilités pour plaider en faveur de hausses de salaires dans les négociations

L'écomobilité, naturellement



NOUVEAU
KENDO
GNV Biogaz
CHNS 13 m - 63 pl.

Siège FCC
85170 Le Poiré-sur-Vie
Tél. 02 51 34 10 34

www.fccbus.fr

Notre engagement fait la différence



annuelles obligatoires qu'ils mènent dans beaucoup d'entreprises et concluent généralement au mois de juin. Exercice habituel. Mais ils veulent aussi solder les « reliquats » de la période de chômage partiel.

« J'ai été étonné de la rancœur de salariés se sentant abandonnés chez eux pendant cette période, baisses de primes et de salaires à la clé, alors que le travail restant doit, en principe, être réparti équitablement », explique le secrétaire d'un syndicat régio-

nal de la CFDT. Pas de quoi, légalement, engager de contentieux, surtout une fois la période de chômage partiel passée. Mais ce délégué a entendu plus de salariés que d'habitude se promettre de « faire grève dès que tout cela sera fini ». Lui, ne « trouve pas ça bon ».

Le chômage partiel a effectivement créé des pertes de revenus. Ce que n'admet pas cet autre responsable syndical : « Pas question, dans cette profession aux salaires juste au-dessus du

SMIC, qu'il y ait eu des diminutions de salaires. Une question à régler peut-être au niveau de la branche, puisque certaines entreprises ont fait l'effort de verser le complément de salaire nécessaire pour que ceux-ci atteignent les 100% d'avant le confinement. D'autant que l'Etat et les Régions ont largement aidé les entreprises et garanti leurs chiffres d'affaires. Pas question que les salariés seuls trinquent ! » Sur la scène sociale aussi, le déconfinement va se faire sentir. ■



La FNTV au SERVICE des ENTREPRISES de la MOBILITÉ

La FNTV lance un appel au secours pour les entreprises de transport touristique par autocar : Sauvons les TPE-PME familiales qui font la richesse de notre profession !

La Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) a rappelé à de nombreuses reprises aux différents ministres compétents depuis un mois que les entreprises de transport par autocar sont un acteur important du tourisme et qu'elles doivent à ce titre bénéficier du plan de soutien annoncé pour ce secteur par le Président de la République le 13 avril.

La situation de nombreuses TPE et PME de transport routier de voyageurs, déjà dramatique depuis début mars, s'aggrave chaque jour, en particulier pour celles dont le chiffre d'affaires est majoritairement composé de prestations de transports touristiques. La question de la pérennité de ces entreprises se pose à très court terme : certaines sont déjà en cessation de paiements ou en cours de dépôt de bilan.

Cette activité est à l'arrêt complet depuis début mars. Il s'agit du premier secteur touché du fait de la baisse importante de tous les déplacements touristiques, de l'annulation des événements, de la fermeture des sites touristiques, culturels et sportifs et de l'arrêt des sorties scolaires et des voyages linguistiques. Dès le 4 mars, la FNTV alertait sur les conséquences économiques catastrophiques, d'une ampleur inédite pour ces entreprises, et appelait à la mise en place d'un fonds d'indemnisation pour prévenir les faillites dans le secteur.

La profession du tourisme par autocar demande que les entreprises de transport touristique bénéficient :



- Du fonds de solidarité aujourd'hui réservé aux artisans et commerçants,
- De l'annulation des charges sociales et fiscales pour toute la durée de l'arrêt d'activité,
- De la prolongation du dispositif exceptionnel de chômage partiel jusqu'au début de la saison touristique 2021,
- Du report des échéances bancaires jusqu'à 18 mois,

• Ainsi que des mesures supplémentaires qui seront mises en place par le Gouvernement dans le plan de relance du tourisme.

Le Secrétaire d'Etat aux Transports, Jean-Baptiste DJEBBARI a confirmé le 10 mai 2020 en réponse à une question de Jean-Sébastien BARRAULT lors d'une interview sur LCI que le tourisme par autocar (les transports privés) et les Services Librement Organisés pourraient bénéficier des aides dévolues au tourisme.

Lors du Comité de filière tourisme du 12 mai, Jean-Baptiste LEMOYNE, Secrétaire d'Etat chargé du Tourisme, a indiqué que les travaux se poursuivaient concernant le périmètre « pour prendre en compte certains secteurs connexes ou annexes et certains transporteurs ».

La FNTV fonde beaucoup d'espoir dans les mesures d'urgence en faveur du secteur du tourisme qui seront annoncées par le Premier Ministre lors du Comité interministériel du Tourisme le 14 mai.

Si tout le pays est mobilisé contre cette grave épidémie sanitaire, la FNTV se bat pour la survie des entreprises du transport routier de voyageurs.

ENTREPRISE

MARCHÉ

Les services librement organisés dans l'attente



BlaBlaBus et FlixBus n'ont toujours pas rouvert les réservations début mai, les incertitudes quant à la levée des mesures de quarantaine étant toujours présentes. FlixBus se contente de donner une date indicative au 4 juin 2020 avec une offre réduite de liaisons. Selon le service de communication de BlaBlaBus,

la période du 11 mai au 2 juin limitant la libre circulation à 100km pose un problème évident : ce seuil des 100km est précisément le seuil minimal posé pour la définition d'un service librement organisé ! Un coup dur pour les exploitants qui ont, pour certains, investi lourdement dans des autocars double étage.

On peut penser à Azur Evasion à Marseille avec des VDL FDD2 exploités pour FlixBus sur une ligne côtière Méditerranéenne longue-distance ou bien, plus récemment, aux Autocars Ginhoux avec deux Setra S531DT entrés en parc fin février 2020, et devant assurer la plus longue liaison FlixBus française (Montpellier Saint-Malo).



Alexandre Marcq, dirigeant de Glazing



« Nous fournissons à nos clients le produit dont ils ont besoin »

Avec le confinement instauré le 17 mars 2020, et le déconfinement en cours de préparation, opérateurs comme industriels sont sous les feux de la rampe. Mais qu'en est-il de la myriade de fournisseurs ou d'entreprises qui gravitent autour du transport public, et dont l'activité est essentielle à son bon fonctionnement ? Éléments de réponse avec Alexandre Marcq, dirigeant de Glazing, spécialiste du vitrage pour véhicules dans l'Hexagone.

Propos recueillis par Pierre Cossard le 30 avril 2020

Mobilités Magazine : Votre activité est clairement dépendante de celle des transports collectifs, comment avez-vous surmonté les mois qui viennent de s'écouler ?

Alexandre Marcq : C'est vrai qu'à partir du mois de mars, nous entrons dans ce que nous appelons habituellement la saison du vitrage. Ce rythme est lié à l'obligation de contrôle technique des véhicules qui pousse les opérateurs à changer les parebrises endommagés ou les vitrages de flanc. Cette année, jusqu'à fin mars, nous avons encore eu une activité soutenue, même si nous avons enregistré une diminution de l'ordre de 20%, ensuite, avec l'immobilisation générale, celle-ci a chuté. Toutefois, nous ne nous

sommes jamais vraiment arrêtés, car nos équipes avaient régulièrement des réparations à effectuer sur les véhicules encore en service, dans les transports collectifs comme dans le transport de marchandises, un autre des secteurs dans lesquels nous intervenons.

MM : Vous avez récemment fait évoluer votre offre de service en proposant des systèmes de protection des conducteurs dans les véhicules. Comment êtes-vous arrivés sur ce nouveau métier ?

AM : C'est le fruit du hasard. Un de nos techniciens, qui intervenait dans un réseau du sud de la France, s'est proposé d'équiper un Renault Master que les services techniques

de ce même réseau avaient tenté, sans grand succès, d'habiller d'une cabine de protection pour le conducteur. Notre technicien a utilisé des panneaux de polycarbonate, et le produit final a donné toute satisfaction. A partir de là, le bouche à oreille et la communication que nous avons fait auprès de nos clients a porté ses fruits, comme par exemple à la TCRA d'Avignon, qui nous a demandé des parois sur mesure. A ce jour, nous avons équipé de systèmes sur-mesure des véhicules, des autobus comme des autocars, à Avignon, Metz, Thionville, Keolis région Normandie, Hérault, Centre, Transdev IDF et Aquitaine, des bus de villes (Annecy, Clermont-Ferrand, Orleans, Albi...), mais également des groupe indé-

pendant comme Ruban Bleu. Notre plus grosse commande porte à ce jour sur quelque 2000 véhicules Keolis.

MM : Quelles sont les principales difficultés rencontrées pour la mise en place de ces équipements ?

AM : C'est le concept même de sur-mesure qui est complexe à gérer, notamment pour les autobus, dont les aménagements intérieurs sont quasiment tous différents, il faut parfois refaire les plans plusieurs fois. Pour l'autocar, c'est un peu plus simple. Par ailleurs, il nous faut régulièrement négocier avec les services de la DRIRE, mais globalement, nous maîtrisons plutôt bien le sujet.



JOURNAL DE CRISE

17 mars / 11 mai 2020

La profession témoigne

Durant toute cette période particulière, l'équipe de *Mobilités Magazine*, dans le domaine de compétence qui est le sien, celui des transports collectifs, s'est mobilisée pour recueillir le témoignage de ceux et celles, chefs d'entreprises, directeurs de réseaux, opérateurs, conducteurs ou industriels qui ont dû s'adapter quotidiennement aux évolutions d'une situation fluctuant au gré des annonces de l'exécutif.

MM : Quel sont les temps d'installation et les coûts de ces équipements ?

AM : Pour l'installation d'un tel équipement, il faut compter entre 40 mn et une heure par véhicule. Quant aux coûts, en fonction de la complexité de l'installation et des choix retenus par nos clients, il faut compter entre 150 et 550€, toujours par véhicule.

MM : Combien de véhicules avez-vous déjà équipés ?

AM : Je pense que nous avons actuellement équipé entre 500 et 1000 véhicules de différents types. Par ailleurs, comme nous anticipons la pénurie de polycarbonate à venir, nous avons aussi développé un système de bâche PVC souple, qui s'adapte notamment plutôt bien sur les autocars et se trouve être moins onéreux. Ce système a d'ailleurs été validé par Transdev. Notre objectif a consisté à nous adapter à cette crise et à fournir à nos clients le produit dont ils avaient besoins. Aujourd'hui, nous devrions pouvoir équiper plus ou moins 600 véhicules par jour dans toute la France...

MM : Vous évoquez des problèmes de pénurie de matière première, quelle visibilité avez-vous à ce sujet ?

AM : Notre planning est très serré en ce moment concernant cette nouvelle offre, et, comme beaucoup, nous sommes effectivement soumis aux aléas de l'approvisionnement



en polycarbonate, d'où notre volonté de diversifier notre offre. A ce jour, nos délais portent sur des livraisons à fin mai, mais comme là encore, tout le monde cherche à se procurer ce type de matériau...

MM : Comment envisagez-vous les mois à venir dans votre domaine spécifique ?

AM : Disons que cette nouvelle offre nous permet pour l'instant de sauver les meubles, mais il nous paraît aussi très clair que l'activité



classique accusera une forte baisse en juin et juillet. Nous espérons simplement que le transport routier de marchandises nous permettra

d'atténuer le choc. Enfin, à plus longs termes, je suis assez pessimiste concernant le tourisme en autocar et le SLO... ■



Premier réseau de PME indépendantes du transport de voyageurs en France

Le rôle du Pôle Social & RH de REUNIR dans le contexte de crise sanitaire

Trois pôles chez Réunir, tous trois sollicités, mais de manière très différente. Bien sûr le Pôle Social & RH qui assure une veille législative et réglementaire ainsi qu'une assistance en ressources humaines a été fortement sollicité durant cette crise sans précédent.

Les adhérents ont ainsi pu bénéficier d'une information fiable et continue sur l'actualité et sur les différentes mesures prises par le gouvernement concernant cette situation inédite, dont certaines spécifiques aux transports, alors même que, parfois, souvent, ils pouvaient se trouver démunis.



Mylène DESBIENDRAS
Responsable du Pôle Social & RH

Si l'Etat a su réagir immédiatement pour rassurer les entreprises et les salariés, il n'en demeure pas moins que la multiplicité des textes, dont la portée juridique de certains documents reste incertaine, a pesé lourdement sur les personnes en charge des ressources humaines et de la paie dans les entreprises, d'où la mutualisation et le conseil, qui sont au cœur de l'ADN de la société de services. Le Pôle Social & RH a régulièrement publié et actualisé des dossiers thématiques ainsi que des questions réponses sur l'activité partielle, illustrés d'exemples spécifiques au secteur du transport routier de voyageurs. Le tout se trouve sur le site.

« L'idée, indique Eric Ritter, le directeur général, a été que des flashes parviennent au fil de l'actu aux adhérents, et qu'un récapitulatif hebdomadaire puisse également être communiqué ; enfin, le site internet a été revu et comprend désormais une rubrique « Covid » qui permet de s'y retrouver ». Depuis mars 2020, 27 flashes ont ainsi été adressés par le Pôle Social & RH, piloté par Mylène Desbiendras, sur lesdites mesures dont une dizaine sur le thème de l'activité partielle : « Peu d'entreprises étaient familières de ce dispositif : entre les formalités déclaratives, la consultation des CSE et l'information des salariés sont également venues s'ajouter les problématiques liées aux modalités de calcul des indemnités des salariés et des demandes d'allocation ».

« Je souligne l'engagement du pôle, insiste Eric Ritter. Il est à été très apprécié par tous nos adhérents et, en particulier, des services ressources humaines qui se sont sentis moins isolés dans ce contexte inédit et de grande ampleur. Les messages et témoignages de remerciement sont nombreux et confortent Réunir Services dans son rôle, et ce d'autant plus que les futurs textes annoncés laissent présager de profondes modifications ».

Un KIT est désormais disponible, document précieux, mis à jour, pratique : des fiches de synthèse, des préconisations opérationnelles, des fiches outils et d'infographies et a vocation à évoluer en fonction de la réglementation et des données scientifiques concernant le Covid-19. Le tout dans une logique pluridisciplinaire.

CONSTRUCTEURS

MARCHÉ

Année blanche pour les autocars ?



Iveco Magelys

Les autocaristes ont durement pâti des mesures de quarantaine qui ont suivi la pandémie de SRAS CoV-2 en France comme en Europe. La crise sanitaire devient une crise systémique, puisque l'arrêt d'exploitation par les clients s'est doublé, jusqu'à maintenant, de l'arrêt des usines. Comment sera le marché 2020 de l'autocar ?

Jean-Philippe Pastre

Les séjours linguistique, la saison d'hiver 2020, et l'ensemble des activités touristiques pâtissent durement des mesures de quarantaine mises en place suite à la pandémie de Covid-19. Toute la filière est désorganisée. Qu'en est-il des constructeurs d'autocars, tant pour le tourisme que pour les lignes régulières interurbaines ?

La situation varie beaucoup d'un pays à l'autre. Ainsi, la Turquie n'aura-t-elle connu que des arrêts de production assez limités dans le temps, de l'ordre de 15 jours. Ceci favorise les constructeurs Turcs, très actifs en France, qu'il s'agisse d'Otokar Europe, de Temsa ou d'Isuzu Anadolu. A propos d'Isuzu, Xavier Ringear explique : « Le flux de production

est redevenu normal à partir du 4 mai. On a rentré des véhicules toutes les semaines ». Pour FCC, il y aurait ainsi 105 véhicules en stock, et des livraisons ont pu s'effectuer pendant le confinement pour des exemplaires d'Isuzu Visigo Ultra et Ultra VIP dédiés au tourisme. En Pologne, les arrêts de production d'autocars chez Volvo Buses ont été circonscrits à la période du 23 mars au 4 mai. L'usine de châssis suédoise de Böras a repris le 11 mai 2020, ce qui permettra de réalimenter les constructeurs-carrossiers. Pour Scania, le site finlandais dédié aux gammes InterLink procède à une reprise progressive de l'activité depuis le 3 mai 2020. Van Hool, partagé entre la Belgique (pour les

gammes TX) et la Macédoine (gammes EX), connaît une situation similaire avec la reprise le 4 mai, mais les contraintes sanitaires en Belgique pèsent sur ses capacités, avec seulement 1000 salariés présents sur les 3500 actifs en temps normal à l'usine de Konigshooikt. VDL Bus&Coach, tant aux Pays-Bas qu'en Belgique, a réussi à ne pas fermer ses usines, mais la production a été forcément ralentie en raison des difficultés logistiques et d'approvisionnement. Toutefois, « les livraisons prévues en mai et juin seront maintenues ». Seules les commandes passés en février et mars seraient impactées par les retards de production.



Otokar Territo U

pide sur les sites Piémontais du groupe qui fournissent nombre de composants critiques (moteurs, essieux, transmissions). Les équipementiers suivent également, seule l'usine de Brescia, qui fabrique les minicars et châssis Iveco Daily, n'a pas encore repris à pleine capacité. Cela hypothèque l'activité des carrossiers-constructeurs. Mais Iveco n'est pas le seul, puisque l'usine Mercedes-Benz de Ludwigsfelde, qui fabrique en Allemagne les châssis de Sprinter, commence tout juste son redémarrage industriel la semaine du 4 mai. Selon Guy Payraudeau d'Indcar France, les productions ont repris tant en Espagne qu'en Roumanie. Guénaël Bonneau, d'Irizar France, fait la même constatation sur une reprise de la production de façon très progressive à partir du 14 avril avec en moyenne 6 véhicules par jour, à raison de 4 jours de production par semaine.

L'Espagne, l'Italie et la France redémarrent

L'Italie et l'Espagne, qui ont appliqué des protocoles de quarantaine particulièrement stricts, ont vu leurs usines s'arrêter totalement. Mais la production a pu reprendre dans ces deux pays la première semaine du mois de mai. Stéphane Espinasse, DG de la marque Iveco Bus, a pu constater la remontée en cadence ra-



Setra S 531 DT

Mais l'arrêt a été total pendant un mois entier. A propos d'Iveco Bus, l'ensemble des usines ont redémarré, avec des montées en cadence plus ou moins rapides : Annonay connaît une hausse rapide de ses effectifs : 200 personnes la semaine du 27 avril, 600 le lundi 4 mai, 1200 lundi 11 mai. Vysoke Myto en République Tchèque a repris à pleine cadence dès le 7 mai 2020, et plus important encore, peut faire franchir la frontière aux Iveco Crossway neufs qui en sortent. Stéphane Espinasse résume ainsi son objectif : « le redémarrage, tenant compte des conditions sanitaires spécifiques, a été l'objet de 2 mois de préparations. Le premier enjeu est bien sanitaire : comment assurer la protection du personnel, en concertation avec la Médecine du travail et les représentations syndicales. Le second concerne la logistique et les approvisionnements. Il faut redémarrer la chaîne logistique quelques jours avant les usines. Le dernier enjeu est lié à la demande commerciale ». Guénael Bonneau le confirme à son niveau pour les



Neoplan Cityliner

35 salariés de la filiale : « la reprise, c'est un peu compliqué et elle ne peut se faire que progressivement. C'est la course aux masques, au gel hydro-alcoolique, aux moyens signalétiques. Pas la peine en revanche d'envoyer les commerciaux sur le terrain, si ce n'est pour garder la relationnel avec les clients ».

Quid des commandes ?

Si, chez EvoBus France, on estime que la « situation est plutôt bonne sur le carnet de commandes », l'anxiété porte sur les risques d'annulations de commandes. Stéphane Espinasse relève déjà quelques annulations, à l'échelle de l'Europe sur les modèles dédiés au tourisme (Magelys, Daily Tourys). Mais, pour la France, les annulations sont rarissimes. Guy Payraudeau est plus mitigé : « sur l'activité tourisme, on ne se fait pas d'illusions, il y aura des reports ». Même situation chez Scania France. « On n'a pas eu d'annulations de commandes, mais des reports donnant lieu à des

négociations au cas par cas », explique Vanessa Cerceau. Reports qui peuvent, paradoxalement, arranger les constructeurs qui y verront une souplesse bienvenue. Chez Scania, on évoque 4 à 6 semaines de délais supplémentaires. Mais les situations sont très variables, Stéphane Espinasse étant plutôt optimiste pour les livraisons devant intervenir cet été ou pour la rentrée 2020, via le recours aux heures supplémentaires ou aux samedis travaillés. Tous les constructeurs ne sont pas logés à la même enseigne, ainsi tel autre (qui souhaite rester discret) envisageant 3 à 4 mois de retard pour ses livraisons d'autocars. Car il y a les arrêts d'usines, mais aussi les difficultés de redémarrage liées aux ruptures d'approvisionnements de la part des équipementiers et transporteurs. Les autocars de tourisme n'auront, assurément, pas roulé beaucoup en 2020, et cela pose d'autres problèmes, notamment pour les contrats de location ou crédit-bail, les valeurs de reprise, ou les contrats de maintenance qui vont devoir faire l'objet de négociations et d'adaptations. Sans compter l'état de la trésorerie des entreprises, pénalisant leur capacité d'investissement à venir. Un sujet qui pourrait faire déjà une victime collatérale : le salon Autocar Expo 2020, pour lequel plusieurs constructeurs évoquent, anonymement, un forfait de leur part, en raison de la raréfaction potentielle des acheteurs... ■

EQUIPEMENT

COVID-19

Hispacold désinfecte les climatisations à l'ozone



L'Hispacold eCO3 Air Purifier est un ioniseur d'air permettant de désinfecter les climatisations de façon automatique, sans produit chimique additionnel. Le principe repose sur la génération d'ozone qui tue les bactéries et agit comme anti-fongique. Autre avantage, cela élimine aussi les mauvaises odeurs dans l'habitacle.

Il peut être livré en option « départ usine » sur les véhicules dotés d'une climatisation Hispacold mais également en seconde monte via les établissements Bacqueyrisses, représentants de la marque en France. **JPP**

COVID-19

Irizar France commercialise des kits de protection



Afin de répondre aux exigences de protection des conducteurs et passagers, Irizar France commercialise des kits en polycarbonate, conformes aux réglementations de sécurité, afin de protéger conducteurs et passagers dans le cadre des prescriptions sanitaires liées au SRAS CoV-2. **JPP**



Scania Interlink LD CNG



Volvo 9700

Mini/Midi : une offre foisonnante



Sprinter Travel 75

S'il est un segment où les constructeurs doivent partager leurs parts de marchés avec les carrossiers-constructeurs c'est bien celui des Minicars.

Jean-Philippe Pastre

Aux offres « départ usine » d'Iveco (Daily Tourlys et Mercedes-Benz Sprinter Travel) il faut ajouter les versions minis du MAN TGE. Negobus distribue en France plusieurs modèles de Minicars en provenance de carrossiers Espagnols ou d'Angleterre : Car-Bus, EVM, Ferqui. Chez EVM, qui a signé avec Negobus il y a un an, le modèle Avantgarde / X-Clusiv, réalisé sur Mercedes Sprinter existe en versions de 7,40 m ou de 7,80 m. Negobus propose aussi le Car-Bus Corvi en versions S (7,344 m) et L (7,77 m de long) et le Spica, ce dernier se singularisant par ses vitrages

panoramiques. Un modèle qui vient défier les très connus Indcar Wing et autres Integralia One, ce dernier se singularisant par son style... original. A ces modèles il faut ajouter l'offre du carrossier-constructeur Turc Erenar avec ses Grande EFES (sur base Mercedes-Benz Sprinter) ou Revolution (sur base Iveco Daily). Integralia propose dans cette catégorie le T-One, dérivé du fourgon vitré Mercedes-Benz.

Du côté des majors

L'offre chez Iveco Bus en tourisme se limite au Magelys et au... Daily Tourlys ! Par rapport aux modèles



Negobus

ligne et scolaires, il dispose de 2,5 m³ de volume de soute et de nouveaux porte-bagages intérieurs. Disponible en 3 longueurs, il est équipé d'une suspension pneumatique arrière, de la climatisation, d'un système multimédia, de prises USB pour chaque rangée de sièges. La transmission automatique Iveco Hi-Matic à 8 rapports (d'origine ZF) est désormais en série et il peut recevoir un ralentisseur Telma. Du côté de Mercedes-Benz Minibusses GmbH, on relève le Sprinter Travel 75. D'une longueur de 8,48 m, il offre 18 ou 21 places + guide. Les motorisations vont du Mercedes-Benz OM 651 de 2,1 l développant 163 ch au

plantureux V6 OM 642 de 3 l et 190 ch. Le tout, associé à la boîte automatique 7G-Tronic Plus. Il est à noter que seuls les Mercedes-Benz Sprinter Travel sont homologués à 6,5 t de PTAC en raison d'une étrange discrimination et limitation à 5,5 t de PTAC des châssis livrés aux carrossiers-constructeurs tiers. Autre sujet à surveiller : les PTRAs ! En effet, les bases Mercedes-Benz Sprinter utilisées par les carrossiers-constructeurs ne sont pas forcément homologuées pour la traction de remorques, à surveiller de très près dans les documents d'homologation (le fameux C.O.C) ! ■



Daily Tourlys



Mobilités Magazine Thématique n°5
Tout savoir du GNV
Découvrir le supplément en ligne !

EQUIPMENT

COVID-19



Vision Systems mise sur la protection des conducteurs

Pour faire face à la pandémie de Covid-19, Vision Systems s'est appuyé sur sa division Safety Tech, spécialisée dans les systèmes d'aide à la conduite et les portillons anti-agression, pour développer une vitre de protection pour les chauffeurs de cars et bus, afin d'éviter une éventuelle transmission du virus au contact des passagers. Cette cloison en polycarbonate est à installer sur un portillon existant. Selon son fabricant, sa

conception ne génère pas de vibrations additionnelles et son système de fixation n'engendre aucune détérioration de l'habillage ou des mécanismes internes du portillon. Adaptable à tous les portillons, cette vitre anti-Covid-19, développée et assemblée en France, se monterait et se démonterait simplement et rapidement et ne nécessite que très peu de maintenance (nettoyage facile). ■ PC

EQUIPMENT

COVID-19



Le sans contact pour les scolaires

La lutte contre la transmission du Covid-19 étant aujourd'hui devenue une priorité nationale, la start-up Groupeer Technologies propose aux collectivités territoriales sa solution de billettique T-Check dans les services de transports scolaires.

Outre sa simplicité d'usage, elle semble permettre d'apporter des solutions concrètes à la mise en œuvre des gestes barrières et à la lutte contre la transmis-

sion du Covid-19. Le badge de transport Gmini peut en effet être détecté et validé même au fond d'un sac et ne nécessite aucune action de l'élève. Ainsi la validation automatique évite tout point de contact. Parce qu'elle repose sur une collecte de données automatique et systématique (dans le strict respect des principes de protection des données personnelles - RGPD), T-Check permet de contrôler en

temps réel le nombre de personnes présentes, et d'anticiper les fortes affluences afin de mettre en place les moyens nécessaires au maintien d'une distanciation minimale.

La solution de billettique T-Check est utilisée par plus de 10 opérateurs et collectivités locales en France et Outre-Mer, à la satisfaction des élèves, des parents et des collectivités. ■ PC

EQUIPMENT

EXPLOITATION

RIO, sans boîtier RIO, c'est possible !

Via le service en abonnement payant Mixed Fleet Bridge, les exploitants d'autocars et d'autobus MAN ayant une flotte multi-marque peuvent accéder à une seule plateforme télématique. Les données des véhicules transitent via le protocole rFMS (remote Fleet Management System). RIO annonce que, dès aujourd'hui, les services de gestion de flotte Fleet Management de Scania et Dynafleet de Volvo « font

partie des premières solutions disponibles sur Mixed Fleet Bridge ».

En important ces données vers la plateforme sur serveur externe RIO, les responsables d'exploitation ou de parc ont alors une interface unique et centralisée « sans qu'il soit nécessaire de procéder à une remise à niveau du matériel » ou d'ajout de terminal RIO Box précise le communiqué. Rappelons que RIO est intégré

dans les véhicules de dernière génération du groupe MAN que ce soit le Lion's City ou les Lion's Intercity et Lion's Coach. Les fonctionnalités de base de Mixed Fleet Bridge concernent : le kilométrage, la géolocalisation, les niveaux de carburant, les données sociales - non métrologiques - du conducteur. Pour les autres fonctions accessible par RIO, le montage de la RIO Box demeure nécessaire. ■ JPP



Mobilités Magazine n°37

La reprise sur les rails ?

Pour anticiper l'avenir, vous pouvez,

acheter pour 172 € de boîtes de conserve



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