



ENTREPRISE

PLAN TOURISME

Attendre pour crier victoire



Comment les autocaristes auraient-ils pu être oubliés ? Ils ont toute leur place dans le plan tourisme. Et ceci, depuis le début. On voudrait le croire. Non pas pour s'assurer que, au final, ils étaient bien dans les vues du gouvernement (au-delà des communiqués de presse, surtout les premiers), mais pour réduire l'incertitude qui pèse toujours à cette heure, il faut encore regarder les détails des textes dont on dispose. Et ils sont de nature législative. ... (Suite page 2)

EDITORIAL

Les promesses et le Diable...

Difficile d'aller contre sa nature. Après la crise sanitaire, dont nous ne sommes toujours pas sortis, voici venir la crise économique, et l'anesthésie estivale qui vient n'y



pourra rien changer. Face aux conséquences immédiates de ses choix, l'exécutif veut apparaître généreux et responsable.

Beaucoup louent donc le recours massif au chômage partiel, les reports de charges ou la distribution des prêts garantis. Ministres ou secrétaire d'Etat se relaient ainsi sur tous les plateaux de télévision ou de radio pour distribuer des aides colossales, oubliant du même coup la terrifiante dette qui aura, jusqu'à ce jour, servi d'épouvantail pour justifier toutes les économies les plus mortifères. Seulement voilà, Bercy étant ce qu'il est, il sait bien que le Diable se loge dans les détails. Et les autocaristes sont en train de s'en apercevoir à travers la saga du fameux Plan Tourisme. Les voilà donc oubliés, puis réintégrés, mais seulement en partie, et sous conditions... Un jeu de poker menteur difficile à supporter quand le chiffre d'affaires reste stable, égal à zéro, depuis maintenant plus de trois mois, et que les perspectives de reprise concernent au mieux 2021... Enfin, se pose tout de même une question, les prêts et reports de charges, il faudra bien un jour les rembourser. ■

Pierre Cossard
Directeur de la rédaction

ENTREPRISE

SALON

Reprenons la route, il est grand temps !



A un moment où plusieurs des événements qui rythment la vie du secteur des transports voyageurs sont annulés, ou repoussés, Autocar Expo s'est maintenu du 14 au 17 octobre prochains à Lyon. Rencontre avec Yann Saint Denis, organisateur de l'événement. ... (Suite page 8)

CONSTRUCTEURS

MARCHÉ

Rouler Diesel sans pétrole, c'est possible !



l'électrique et le GNV monopolisent l'attention, c'est oublier un peu vite les autres options d'énergies non fossiles. En prime, la plupart d'entre-elles sont même compatibles avec les parcs existants ! ... (Suite page 10)



MAN se tient à vos cotés.



Attendre pour crier victoire



Comment les autocaristes auraient-ils pu être oubliés ? Ils ont toute leur place dans le plan tourisme. Et ceci, depuis le début. On voudrait le croire. Non pas pour s'assurer que, au final, ils étaient bien dans les vues du gouvernement (au-delà des communiqués de presse, surtout les premiers), mais pour réduire l'incertitude qui pèse toujours à cette heure, il faut encore regarder les détails des textes dont on dispose. Et ils sont de nature législative.

Paul Will

Le modèle de la complémentarité d'activités n'est pas un sujet « transport », c'est un sujet qui concerne en propre les TPE et PME (et ETI) indépendantes. Raison pour laquelle certains acteurs ont eu des difficultés à convaincre de leur bonne foi, et pourquoi, d'autres acteurs n'ont pas été entendus... Que les autocaristes fassent, ou non, à titre principal, des prestations en lien avec l'activité touristique et les loisirs, ne devrait pas avoir d'influence sur le principe qui commande, ces derniers jours, l'action de l'Etat. Parce qu'aussi loin que l'on remonte dans leur histoire, la complémentarité des activités, privées et publiques⁽¹⁾, est inscrite dans l'ADN des transporteurs. Une part significative jusqu'à substantielle de leur chiffre d'affaires s'effectue hors convention avec une autorité organisatrice de la mobilité. Et même hors services librement organisés, un sujet pourtant souvent en tête d'affiche. Ce sont devenues aussi

des activités essentielles, « en amont » d'autres activités qui ont besoin de leurs services, et inversement.

Cela est surtout vrai dans le cas des TPE et PME qui « pèsent » une bonne moitié du parc national d'autocars (et où on trouve donc des autocars de tourisme, des cars de lignes et des autocars dédiés au transport scolaire). Tous les autocaristes, et donc bien sûr, ceux qui ont leur carnet de commande à zéro à cause de la pandémie qui a frappé le pays (et à cause aussi des mesures gouvernementales qui ont imposé la distanciation sociale sur une durée longue dont on attend, d'ici à une dizaine de jours, la disparition du seul masque, qui continuerait à y être imposé), le coup d'arrêt donné aux transports internationaux, aux services librement organisés, n'a rien arrangé, et c'est même probablement cette activité qui mettra le plus de temps à reprendre. Il en va de la survie d'un

modèle économique historique, et d'un dynamisme d'entrepreneurs dont notre pays aura sans doute bien besoin dans le futur...

Des paroles aux textes

Depuis la séance du conseil des ministres du 10 juin, et depuis la création du « collectif » d'autocaristes en détresse et les manifestations qui se sont déroulées, l'espoir de voir le tourisme par autocar intégré, pleinement, dans le plan tourisme, n'a cessé de grandir. Pressé d'éteindre une contestation qui montait, et au terme de discussions serrées avec la FNTV et OTRE, les secrétaires d'Etat du Transport et du Tourisme se sont évertués à jouer les démineurs. Leurs communiqués (comme également celui de Bercy), leurs prises de parole l'attestent, mais trois séries de mesures sont attendues :

- ▶ les mesures d'application de la loi d'urgence,
- ▶ les mesures législatives relatives au plan tourisme,
- ▶ et, mais cela ne nécessitera

pas de loi, un nouvel accord entre l'Etat et les banques concernant les reports d'échéances.

Concernant les mesures réglementaires relatives à l'activité partielle, elles seront traitées dans le cadre de la loi Covid. Les mesures concernant les exonérations de charges, quant à elles, seront traitées dans le cadre du texte en préparation, celui relatif à la loi de finances (PLF3). L'enjeu, c'est que les autocaristes bénéficient d'un dispositif d'activité partielle dérogatoire (à 100%) et des mesures d'annulation de charges sans lesquelles les TPE-PME péricliteraient massivement. A cette heure, il est encore trop tôt pour être affirmatif, même si les acteurs du secteur manifestent plutôt leur confiance. Sur plusieurs sujets en effet des interrogations subsistent : le plan tourisme a essentiellement été appréhendé, côté autocaristes, pour les TPE-PME. Du coup, on se pose la question des ETI. Bénéficieront-ils du plan ? de toutes les mesures d'ac-

compagnement ? Un doute sérieux est permis, de l'aveu même de personnes proches du dossier. Pour les deux autres textes de loi, une question demeure posée : quel type d'entreprise de transport de personnes est exactement visé ? Celles qui ont majoritairement une activité touristique, ou toutes les entreprises, inclusivement celles qui correspondent au code NAF, 4939A ? A la lecture du 3^e projet de loi de finances rectificative pour 2020 (PLF), un doute survient. Pourquoi ? Le transport routier de voyageurs n'est pas cité en exemple (la seule mention des « cars et bus touristiques » figure dans le communiqué du gouvernement du 10 juin au titre de la liste S1 et les services auxiliaires des transports aériens et Transports de voyageurs par taxis et VTC au titre de la liste S1bis).

Explication de texte

Dans le point II. Un déploiement de mesures transversales et sectorielles pour renforcer le filet de sécurité face aux conséquences de la crise sur l'activité et l'emploi de l'exposé général des motifs (p16) : « **le présent projet de loi de finances rectificative traduit les conséquences sur le budget de l'État des plans annoncés à hauteur de plus de 40 Md€ pour des secteurs les plus touchés par la crise : le tourisme, les secteurs automobile**

et aéronautique, la culture et la presse, le soutien aux entreprises de technologie.

Dans le cadre du plan de soutien au tourisme (18 Md€), le secteur bénéficiera fortement du dispositif transversal d'exonération de cotisations sociales et d'étalement des passifs mis en place ainsi que de trois autres dispositifs : tout d'abord, le tourisme, l'hôtellerie, la restauration, le sport et l'évènementiel pourront bénéficier d'un dégrèvement de contribution foncière des entreprises ».

Article 1^{er} :

Annulation de redevances d'occupation du domaine public de l'État et de ses établissements publics

Toute occupation ou utilisation du domaine public de l'État ou de ses établissements publics donne lieu, en application des dispositions de l'article L. 2125-1 du code général de la propriété des personnes publiques, au paiement d'une redevance, sauf disposition législative expresse permettant une exonération.

L'article 6 de l'ordonnance n° 2020-319 du 25 mars 2020 permet une suspension du paiement des redevances dues au titre de l'occupation ou de l'utilisation du domaine public des personnes publiques durant la période entre le

12 mars et le 23 juillet 2020 inclus dès lors que les conditions d'exploitation de l'activité de l'occupant sont dégradées dans des proportions manifestement excessives au regard de sa situation financière. Le présent article a pour objet, dans le cadre du plan de soutien aux très petites entreprises et aux petites et moyennes entreprises particulièrement affectées par les conséquences économiques et financières de la propagation de l'épidémie de covid-19, qui exercent leur activité principale **dans les secteurs relevant du tourisme, de l'hôtellerie, de la restauration, du sport de la culture et de l'évènementiel, de bénéficier, au-delà de la seule suspension du paiement des redevances domaniales qui restent dues, d'une annulation du montant des redevances** et produits de location dus au titre de l'occupation du domaine public de l'État et du domaine public de ses établissements publics pour une durée limitée à trois mois à compter du 12 mars 2020.

Article 18^r :

Exonération de cotisations patronales, aide au paiement des cotisations, remises de dettes et plans d'apurement pour les entreprises affectées par la crise sanitaire

Extrait du projet d'art 18
Cette exonération est applicable

aux cotisations dues sur les rémunérations des salariés mentionnés au II de l'article L. 241-13 du code de la sécurité sociale :

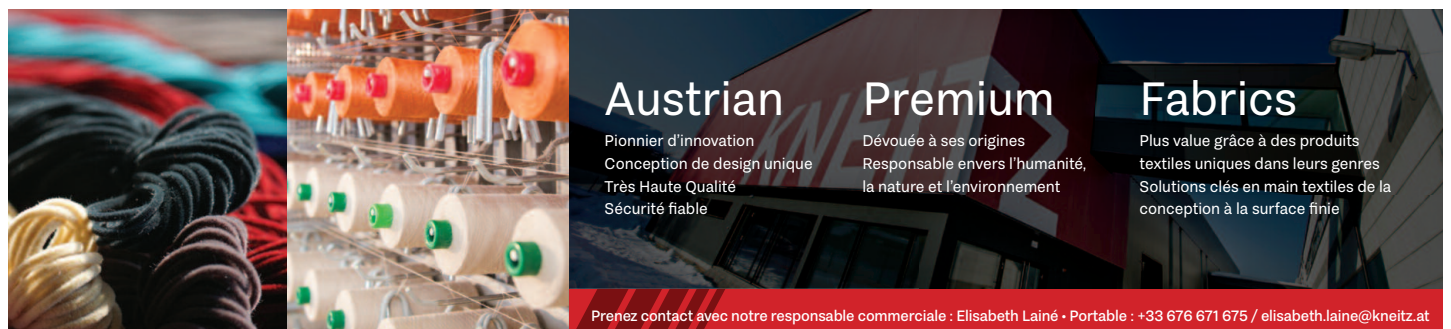
1° Au titre de la période d'emploi comprise entre le 1^{er} février et le 31 mai 2020, par les employeurs de moins de 250 salariés qui exercent leur activité principale :

- a)** Soit dans ceux des secteurs relevant du tourisme, de l'hôtellerie, de la restauration, du sport, de la culture, du transport aérien et de l'évènementiel qui ont été particulièrement affectés par les conséquences économiques et financières de la propagation de l'épidémie de covid-19 au regard de la réduction de leur activité en raison notamment de leur dépendance à l'accueil du public ;
- b)** Soit dans les secteurs dont l'activité dépend de celle des secteurs mentionnés à l'alinéa précédent et qui ont subi une très forte baisse de leur chiffre d'affaires.

Cet article a pour objet de mettre en œuvre les engagements pris par le gouvernement d'accorder aux entreprises les plus touchées par la crise économique actuelle une mesure exceptionnelle d'exonération de cotisations et contributions sociales ainsi que de définir les conditions leur permettant d'ob-

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

tenir des remises de dettes sur ces cotisations, ou des plans d'apurement. En effet, ces entreprises sont celles qui ont massivement recours aux demandes de reports d'échéances de cotisations sociales mises en place depuis le 15 mars. Conformément aux annonces du Président de la République le 13 avril 2020, cette mesure permettra notamment **aux secteurs du tourisme, de l'hôtellerie, de la restauration, de la culture, de l'événementiel, du sport et du commerce de détail non alimentaire** de réduire leurs passifs sociaux très rapidement et massivement, en particulier pour les TPE et les PME. A noter que le sport et le commerce de détail non alimentaire, non cités dans l'article 18, sont précisés dans l'exposé des motifs.

Complément d'analyse

Enfin dans les raisons qui ont motivées le choix de l'option proposée figurant en fin de dossier du PLFR, on relève que seront éligibles aux exonérations :

- Les employeurs de moins de 250 salariés, éligibles aux allègements généraux de cotisations sociales prévus à l'article L. 241-13 du code de la sécurité sociale et qui relèvent des secteurs prioritaires, dont l'activité a été particulièrement réduite du fait des conséquences économiques et financières de la propagation de l'épidémie de covid-19 (tourisme, hôtellerie, restauration, sport, culture, événementiel), ou relevant des secteurs dont l'ac-



MAN Lion's Coach

tivité est fortement liée à ces secteurs prioritaires sous condition d'une très forte baisse de leur chiffre d'affaires ;

- Les employeurs de moins de 10 salariés qui ne relèvent pas des secteurs mentionnés supra mais qui ont été concernés par des mesures de fermeture administrative (notamment le commerce de détail). En effet, l'activité de ces secteurs sera moins durablement réduite après la reprise de l'activité. En outre, les TPE représentent l'écrasante majorité des entreprises de ces secteurs (plus de 90% des entreprises du commerce par exemple) et sont celles qui ont le plus demandé à bénéficier du report des cotisations.

Parmi les textes déterminant, les décrets

Sur la seule base de cette démonstration et pour se rassurer (et en partant du principe que les autocars de tourisme sont bien inclus depuis le début dans le plan tourisme), il faut donc attendre les décrets qui préciseront, mesure par mesure, les activités visées. Pour donner entièrement satisfaction, ces textes devront évidemment viser les activités dont le code NAF est le 4939A et le 4939B (selon le ministre des Comptes Publics, Gérald Darmanin à la commission des finances de l'Assemblée nationale). L'inconvénient d'un texte législatif qui n'est pas suffisamment explicite, c'est qu'il laisse totalement le pouvoir réglementaire libre de définir,

sans le contrôle du parlement, l'étendue de la mesure qui fait pourtant l'objet de la loi (et du débat public sur un nécessaire soutien à l'industrie touristique au sens large, que rejoindraient, pour le coup, les autocaristes). Pour en être sûr, et poursuivre le travail d'identification du secteur du transport routier de voyageurs, le meilleur moyen serait encore de saisir les députés et les sénateurs, au stade du projet de loi (PLF). Il s'agit donc de ne pas crier victoire trop vite. ■

(1) Par activités « publiques » on entend ici les services effectués dans le cadre d'une mission de service public confiée par une autorité organisatrice de la mobilité. Plus loin « conventionnées ».

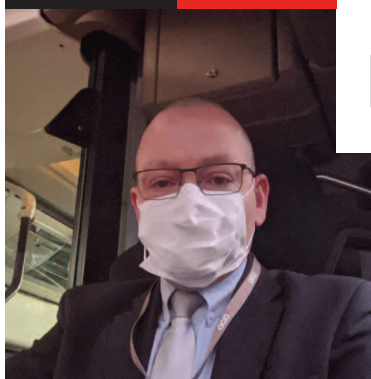


Faire face aux enjeux environnementaux de demain

100% électrique
e-KENT C electric DRIVE

Gaz Naturel
KENT C CNG

Otokar
www.otokareurope.com



Répondre aux obligations légales liées à la crise

L'actualisation du Document Unique d'Évaluation des Risques Professionnels (DUERP) prévue à l'article R. 4121-2 du Code du travail est nécessaire, du fait de l'épidémie actuelle liée au virus COVID-19. Elle permet de prévoir les mesures de prévention et de protection adéquates dont, par exemple, la mise en sécurité sanitaire des conducteurs et des élèves en mode dégradé.

La transposition par écrit de l'évaluation des risques, dans ce contexte inédit de sécurité sanitaire, vise à restaurer le collectif de travail et à décliner les facteurs de risques et leur niveau d'intensité, en y associant le niveau de gravité. Chaque unité de travail doit être prise en compte, croisée aux lieux d'affectation du personnel (siège social et dépôt aménagé) pour l'analyse et l'identification des risques.

Les moyens de prévention et de protection font partis d'un plan d'actions activé par les opérateurs de mobilité.

Les familles de risques traités liés au Covid-19

N° DU RISQUE	DÉNOMINATION
1	Risques de contamination
2	Risques liés à l'hygiène des locaux de travail et des outils de travail et lieux de passage
3	Risques liés aux mesures de distanciation liées à la disposition des postes de travail
4	Risques chimiques
5	Risques biologiques
6	Risques psychosociaux
7	Risques de tensions et/ou de conflits
8	Risques d'isolement

La dénomination des risques susvisés doit permettre de mettre en place :

- Les recommandations sanitaires,
- Les mesures de protection des salariés en contact avec le public,
- Les mesures de protection de la santé des salariés,
- Les mesures en cas de contamination d'un salarié,
- Les mesures de protection de la santé des télétravailleurs : conditions particulières du télétravail, recommandations pour l'aménagement du poste de travail et l'organisation du travail, points de vigilance en période de crise,
- Les mesures en cas de risques sérieux de contamination,
- La prévention des risques liés aux addictions et à la souffrance psychologique.

Un modèle d'analyse et d'identification des risques de contamination

N°	Identification	Phénomène dangereux	Fréquence	Niveau d'intensité	Description des risques – Modalités d'exposition aux dangers	Conséquences	Gravité	Moyens de prévention existants Les mesures ci-dessous ont vocation à s'appliquer à compter du 14 mai 2020
1	Risques de contamination	- Contacts prolongés et proches - Contact direct à moins d'un mètre lors d'une toux, d'un éternuement ou d'une discussion de plus de quinze minutes en l'absence de mesures de protection - « Contact étroit » avec une personne déjà contaminée : Inhalation de gouttelettes infectieuses émises lors d'éternuements ou de toux par la personne contaminée - Contacts brefs avec du public - Difficultés à se laver fréquemment les mains	-	4	Accueil Bureaux privatifs Couloirs Véhicules	Stress- anxiété	2	Rappel des gestes-barrière : lavage des mains très fréquent, éternuement dans son coude, utilisation de mouchoirs à usage unique et distanciation physique ; affichettes aux endroits les plus visibles (entrée, sanitaires) ; envoi par email de ses rappels à tous les salariés, À l'entrée de l'entreprise : mise à disposition de gel hydroalcoolique de toute personne pénétrant dans les locaux pour usage systématique à chaque entrée, À chaque poste de travail : mise à disposition de gel hydroalcoolique et de lingettes pour désinfection régulière des équipements et outils de travail, En complément des gestes barrières et des mesures de distanciation physique : mise à dispositions de masques FFP1 en aménageant une distance de 4 m2 minimum entre deux postes, Port du masque par le salarié devant prendre les transports en commun pour se rendre au travail, Mise à disposition de poubelles pour les déchets liés aux protections à usage unique anti Covid-19 (masques, lingettes, etc.), Nettoyage des locaux selon les recommandations sanitaires en vigueur avec un produit approprié, Réception du courrier et des livraisons professionnelles dans une zone d'accueil installée à l'entrée des locaux avec table permettant la dépose des colis ou courriers avec respect de la distanciation physique, sans remise en main propre.

Fréquence	Cotation
1	Très peu fréquent
2	Occasionnel : une fois par jour à une fois par mois
3	Très fréquent : à chaque cycle ou 2 ou 3 fois par jour

Niveau d'intensité des facteurs de risques	Cotation
1	Non concerné
2	Faible
3	Modéré
4	Elevé

Gravité	Cotation
1	Incident sans conséquence
2	Mise en cause de l'intégrité physique de la personne de façon temporaire ou différée
3	Mise en cause de l'intégrité physique de la personne de façon définitive

Le DUERP doit être tenu à la disposition des différents acteurs internes et externes à l'entreprise.

Les acteurs internes

- les salariés,
- les membres du CHSCT ou des instances qui en tiennent lieu ou du CSE s'il existe,
- les délégués du personnel,
- à défaut d'instances représentatives, les personnes soumises à un risque pour leur sécurité ou leur santé,
- le médecin du travail.

L'employeur doit veiller à ce que ces personnes puissent accéder directement aux résultats de l'évaluation des risques, après les avoir, le cas échéant, informées des moyens de le faire.

Les acteurs externes

Le document unique doit aussi être tenu, sur leur demande, à la disposition :

- de l'inspecteur ou du contrôleur du travail, qui pourra dresser procès-verbal à l'encontre de l'employeur qui n'aura pas transcrit les



résultats de l'évaluation des risques sur un document unique ou qui ne l'aura pas tenu à jour,

- des agents des services prévention des organismes de sécurité sociale (CARSAT, MSA),
- des médecins inspecteurs du travail et de la main-d'œuvre, qui ont le même droit de consultation que les agents de l'inspection du travail,
- des inspecteurs de la radioprotection mentionnés

à l'article L. 1333-17 du code de la santé publique et des agents mentionnés à l'article L. 1333-18 du même code, en ce qui concerne les évaluations liées à l'exposition des travailleurs aux rayonnements ionisants, pour les installations dont ils ont respectivement la charge.

Les sanctions en cas de défaut de document unique

Le fait de ne pas transcrire ou de ne pas mettre à jour les ré-

sultats de l'évaluation des risques dans un document unique, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de 5^{ème} classe (1500€ pour une personne physique, 7500€ pour une personne morale).

La violation de l'obligation de mettre le document unique à disposition des instances représentatives du personnel constitue un délit d'entrave. Ce délit est puni d'un an d'emprisonnement et de 3750€ d'amende.

En synthèse, le DUERP - sa mise à jour dans le cadre du Covid-19

- en dehors de son caractère légalement obligatoire, doit être un outil d'évaluation des risques voire d'opportunités générées par leur maîtrise. S'il est intégré dans un processus « identifier les risques et les opportunités », il sera au service du management de la qualité pour identifier en amont les problèmes, les dysfonctionnements, les défaillances, les non-qualités avérées ou potentielles.

Claude CIBILLE
Consultant Éditions
Conseil en Mobilités
ecmobilites@gmail.com



BUS & COACH

ENTREPRISE **BILLETTE**

RDT13 progresse dans le sans contact



Trois nouvelles lignes interurbaines « Lecar », exploitées par la RDT13, sont en cours d'équipements de Terminal de Paiement Electronique (TPE) sans contact. D'ici à la fin du mois, ce sont 6 millions de voyageurs qui pourront en profiter. En accord avec la Métropole

Aix-Marseille-Provence, la RDT13 va équiper d'ici la fin de ce mois de juin, 35 autocars d'un TPE sans contact. Ils s'ajouteront aux 75 véhicules qui le sont déjà. La RDT13 exploite à ce jour une dizaine de lignes interurbaines. Sept d'entre elles sont déjà équipées et trois nouvelles le seront à la fin de ce mois. Il s'agit des lignes La Ciotat- Marseille, La Ciotat-Aix-en-Provence et Aubagne-Marseille-La Fourragère. Grâce à cette installation située à proximité du conducteur, les clients peuvent

acheter jusqu'à 50€, leurs titres de transport à bord des autocars grâce à leur carte bancaire ou leur téléphone à condition qu'il soit équipé d'une solution de paiement, sans avoir à taper leur code confidentiel. Il s'agit d'un nouvel outil destiné à limiter les contacts entre le poste de conduite et la clientèle, sachant que l'ensemble de la flotte de véhicules de la RDT13 sont désormais munis d'une paroi vitrée isolant le conducteur. ■

Jean-François Bélanger



Premier réseau de PME indépendantes du transport de voyageurs en France

L'animation du réseau REUNIR repensée et active durant la période de confinement...

Les échanges et rencontres entre les collaborateurs REUNIR et ses adhérents se déroulent habituellement de manière présentielle : Conseil d'Administration, Réunions Régionales, Assemblée Générale, Groupes de Travail... Avec l'arrivée soudaine du confinement, REUNIR a fait évoluer ses pratiques pour conserver le lien fort avec les entreprises ; période où le besoin de se retrouver s'est renforcé et où le besoin d'informations ordonnées et précises lui aussi s'est renforcé.

« Raison pour laquelle, j'ai demandé à Mickael L'Hommelet, notre responsable

qualité, de réfléchir à de nouvelles formules ; avec lui, très vite, nous avons bâti un projet qui, de conseil d'administration en webinaires, d'informations flash et groupes de travail, a pris la forme d'une communication et d'échanges avec les adhérents très réguliers, indique Eric Ritter, directeur général. Le 1^{er} niveau de diffusion continue des actualités liées aux mesures prises s'est réalisé via un outil de mailing. « En lien avec les responsables de service, nous avons élargi l'envoi des Flash Infos à nos différentes listes de diffusion afin d'être sûr que la bonne personne reçoive la bonne information, indique Mickaël L'Hommelet, Responsable du Pôle Qualité et Animation du réseau ». 99 flashs ont ainsi été transmis aux entreprises depuis mars 2020 !

« Devant de la sollicitation grandissante des services REUNIR de la part des adhérents au fur et à mesure de la réception de ces informations (mesures sanitaires, mesures sociales), il a fallu organiser nos Réunions Régionales sous un nouveau format à distance. » com-



Mickaël L'Hommelet
Responsable du Pôle Qualité et Animation

plète Mickaël L'Hommelet. De cette volonté, REUNIR s'est doté d'un outil de visioconférence et 5 réunions ont été organisées. « En plus des milliers de km et des frais de déplacements économisés, nous pouvons souligner une participation assidue avec 75% des personnes invitées présentes »

La satisfaction des adhérents suite à ces rencontres à distance et l'actualité transport a renforcé la volonté de REUNIR sur l'utilisation de ces outils. Les [REUNIR-Live], notamment celui avec le Président de la FNTV a permis de lever la

barrière de distanciation physique et facilité les échanges entre les adhérents de REUNIR et leur fédération. Pour les absents, l'enregistrement des échanges a été mis en ligne sur l'espace adhérent du site internet de REUNIR.

Maintenant il faut garder le cap. On évitera aussi des déplacements inutiles à terme, des déplacements qu'on pourrait optimiser. Deux autres webinaires sont programmés sur les mois de juin et juillet : un sur les solutions financières pour aider les entreprises et l'autre sur la mobilité durable et transition énergétique.

« Nous continuerons à adapter nos pratiques et outils d'animation. La crise sanitaire semble derrière nous et il me paraît indispensable de marquer la reprise avec un temps d'animation fort. Avec l'aide de nos partenaires constructeurs et fournisseurs, nous allons organiser notre prochaine Assemblée Générale à Marseille fin septembre, » conclut Eric Ritter. Là encore, la promesse de les associer via de nouveaux outils est faite.

ENTREPRISE

CONGRÈS

La FNTV annule son congrès



La Fédération Nationale des Transports de Voyageurs annonce qu'elle ne tiendra pas congrès cette année. L'événement devait se tenir le 25 novembre prochain à Paris, mais il n'aura pas résisté au contexte économique et sanitaire qui fragilise aujourd'hui l'ensemble du secteur. PC

SALON

BUS2BUS en avril 2021



L'édition 2021 du salon BUS2BUS se déroulera du 14 au 15 avril dans les halls 18, 19, 20 et au Palais am Funkturm de Berlin. Lancée en 2017, BUS2BUS, seul salon indépendant allemand pour le secteur des bus, des autocars et des équipementiers, est un événement biennal qui se tient à Berlin. Plus de 1700 visiteurs professionnels de 34 pays et 103 exposants de 13 pays ont participé à BUS2BUS 2019. Combinant un salon, le congrès BDO (principal syndicat des opérateurs allemands du transport routier de voyageurs) et le Future Forum, il présente les dernières tendances et innovations de cette industrie. . PC

Yann Saint Denis, organisateur d'Autocar Expo 2020

Reprenons la route, il est grand temps !



A un moment où plusieurs des événements qui rythment la vie du secteur des transports voyageurs sont annulés, ou repoussés, Autocar Expo s'est maintenu du 14 au 17 octobre prochains à Lyon. Rencontre avec Yann Saint Denis, organisateur de l'événement.

Propos recueillis par Pierre Cossard

Mobilités Magazine : Vous avez décidé de maintenir Autocar Expo aux dates prévues malgré le contexte difficile du moment, vous misez sur un retour à la normale ou vous estimez que cet événement permettra à tout un secteur de faire un point de situation ?

Yann Saint Denis : Il est évident qu'en octobre, nous n'aurons pas de retour à la normale. Il faudra sans doute attendre au moins 1 an. Il paraît d'autant plus important qu'Autocar Expo tienne sa place et contribue à recréer du lien entre les différents protagonistes du secteur. C'est une demande forte de nombreux exposants et des transporteurs..

MM : Comment les exposants ont-ils réagi à cette décision ?

YSD : Les réactions ont été nombreuses ! Des interrogations pour certains, de la satisfaction pour d'autres. Ce qui en ressort pour beaucoup, c'est une volonté d'aller de l'avant.

MMA : Les principaux constructeurs du marché français ont-ils répondu présent à votre appel ?

YSD : Nous avons la chance de pouvoir compter à cette date sur la présence d'Iveco, Volvo, Van Hool, FCC Isuzu, Indcar, Otokar, Eric Ammer, BYD, Omnicar, Negobus...Et je suis persuadé que d'autres constructeurs vont suivre le même chemin. Il reste 4 mois avant la tenue de la manifestation, il ne faut pas l'oublier ! Par ailleurs, je tiens à préciser que la FNTV nous a soutenu tout au long du confinement et je l'en remercie. Le conseil des territoires se tenant habituellement sur Autocar Expo est maintenu et aura lieu le mercredi 14 octobre.

MMA : Sur combien de véhicules exposés tablez-vous pour cette édition 2020 ?

YSD : Nous tablons sur un minimum d'une centaine de véhicules.

MMA : Avez-vous déjà une idée du nombre de nouveautés programmées par vos exposants ?

YSD : Il est encore trop tôt pour avoir une idée des nouveautés programmées.

MMA : Les équipementiers seront-ils aussi au rendez-vous ?

YSD : Oui, Beaucoup ont déjà répondu présent. La liste n'est pas exhaustive : Bail Actea, SPEC, Belgian Bus, Fast PR, Mi'x Telematics, Finkbeiner, Allison Transmission, BESSET, Glass Pro Services, Graphibus...

MMA : Comment allez-vous animer les trois jours d'exposition ?

YSD : Nous allons proposer différents ateliers durant ces trois jours (retour d'expérience, perspective, transition énergétique) à l'ensemble de nos visiteurs. Et les essais dynamiques sont bien sûr maintenus !

MMA : Quelles mesures d'ordre sanitaire êtes-vous tenus de mettre en œuvre ?

YSD : Nous sommes dans l'attente des directives ministérielles. Nous ferons le maximum pour organiser le salon selon les normes sanitaires requises.

MMA : Tablez-vous sur une fréquentation identique à celles des années précédentes ?

YSD : Les inscriptions viennent juste d'être mise en ligne, il est un peu trop tôt pour communiquer une estimation.

Toutefois, le secteur a besoin de se retrouver, de communiquer, et d'envisager un futur. Reprenons la route, il est grand temps !!!! ■

GROUPE HCI

UNE DOUBLE OFFRE IMBATTABLE
À LA TAILLE D'UNE CLASSE

STAR Thesi

Contactez-nous au 02 72 34 07 20

Le transfert automatique de personnel pourrait s'étendre



Claude Faucher

Afin de limiter les risques de rupture de service pour cause de départ d'un trop grand nombre de conducteurs - notamment vers le transport de marchandise - à l'occasion du chamboule-tout de l'ouverture à la concurrence en Ile-de-France, la loi d'orientation des mobilités (LOM) a prévu le transfert automatique des personnels actuels des transports publics parisiens vers les nouvelles entreprises qui vont en être chargées.

Hubert Heulot

Le transfert obligatoire, imposé d'autorité par la loi pour les agents RATP, contre la garantie d'un certain maintien de leurs avantages, doit faire l'objet d'accords de branche pour les autres salariés.

Objectif, réduction de marges

On le comprend, en région parisienne, les situations sont très variées. L'interurbain offre des rémunérations et des conditions de travail, dans certaines entreprises, qui n'ont rien à envier à ceux de la RATP. Obligés de changer d'entreprise, contrairement à ce que prévoit d'ordinaire le Code du travail, certains salariés peuvent y perdre beaucoup. Surtout s'ils changent de convention collective, ce qui va arriver. Parce que la Région Ile-de-France demande au gagnant de chaque appel d'offres de créer une société d'exploitation dédiée à ce marché qui pourra choisir d'appliquer des avantages liés à la convention collective d'origine de la majorité des salariés. « La convention collective des plus nombreux n'est pas forcément la plus favorable », fait remarquer Jacky Albrand, secrétaire de la fédération Transports de la CGT. La réorganisation, par la concurrence, des transports parisiens a pour objectif affiché pour Ile-de-France-Mobilités de faire des

économies, et d'exiger plus d'efficacité, dans ce nouveau schéma, des grands groupes de transport en place. En clair de réduire leurs marges, jugées jusqu'ici excessives. Traduction, côté syndicats de salariés : pas question de rater la négociation du « prix » du transfert obligatoire, parce que dans l'avenir, la concurrence risque d'altérer le niveau social. Comme par ailleurs, ni la région, ni le gouvernement, ne désirent que l'ouverture à la concurrence débute par des accès de dumping social, il est urgent de définir les règles collectives des transferts de personnel. Urgence aussi dans le temps, car les appels d'offres sont déjà en cours sur le réseau Optile de la grande couronne de Paris. Les candidats remettent leurs réponses en juillet sans savoir jusqu'à présent avec quel contenu social.

Le CFA étendu transitoirement à l'urbain

Après des contacts avant la crise sanitaire, la FNTV et les organisations syndicales se sont retrouvées le 5 juin pour avancer sur le « sac à dos social » qui accompagnera ces transferts obligatoires qui éviteront désormais les licenciements des salariés qui pouvaient les refuser. La FNTV entame le ballet social, car dans la grande couronne de Paris, c'est au sein du transport

interurbain que 90% des transferts devraient avoir lieu. L'UTP enclenchera ensuite ses propres négociations pour le transport urbain. « La perspective, c'est un accord interbranche UTP, FNTV et organisations syndicales réunies », indique Ingrid Mareschal, déléguée générale de la FNTV. Ce qui correspond à ce que réclament les syndicats : pas d'accords séparés dans les deux branches.

Dans les deux cas, la LOM ayant ordonné le maintien des rémunérations des salariés transférés, ce n'est pas un round de négociations salariales qui s'ouvre. « L'ouverture à la concurrence ne sera pas le grand soir de l'alignement par le haut des deux conventions collectives, comme certains l'avaient imaginé », prévient Claude Faucher, délégué général de l'UTP. Mais l'on va parler des primes différentielles en cas de salaires d'origine très éloignés de la grille en vigueur dans la nouvelle entreprise. On va adapter les règles de transfert qui existent déjà, depuis un accord de 2009, dans le transport interurbain. Exemple : il dit que les salariés consacrant plus de 65% de leur activité au marché gagné sont transférables. La LOM prévoit que seront transférés ceux qui œuvraient exclusivement ou essentiellement. La négociation doit expliciter le sens

des mots et déterminer les effectifs transférés.

Surtout, on va discuter de la manière dont les salariés issus de l'interurbain vont conserver, à l'approche de la retraite, la possibilité d'un congé de fin d'activité s'ils intègrent le transport urbain. Mais lesquels ? Certainement pas tous. Dans quelles conditions de cotisation pour leur nouvel employeur ?

Sur tous ces sujets, primes comme avantages, la FNTV a présenté, le 5 juin dernier, une proposition qui a fait consensus entre les groupes (Keolis, Transdev, RATP Dev) qui vont batailler dans la concurrence qui s'instaure à Paris. Ils se sont mis d'accord sur ces coûts supplémentaires mais temporaires, le temps des transferts. Surtout, ces négociations donnent l'occasion à la FNTV de revisiter son accord de branche de 2009. Elle espère y ajouter des règles de transfert automatique de personnels en cas de perte de marché qui feront faire des économies aux entreprises. Plus de personnels licenciés dans le cadre de plans sociaux vite réembauchés par la concurrence. « Des cas marginaux », répondent pour le moment les syndicats. Mais rénové de cette façon, l'accord de 2009 vaudrait pour toute la France. ■

CONSTRUCTEURS TECHNOLOGIE

Rouler Diesel sans pétrole, c'est possible !



Volvo 9700

l'électrique et le GNV monopolisent l'attention, c'est oublier un peu vite les autres options d'énergies non fossiles. En prime, la plupart d'entre-elles sont même compatibles avec les parcs existants !

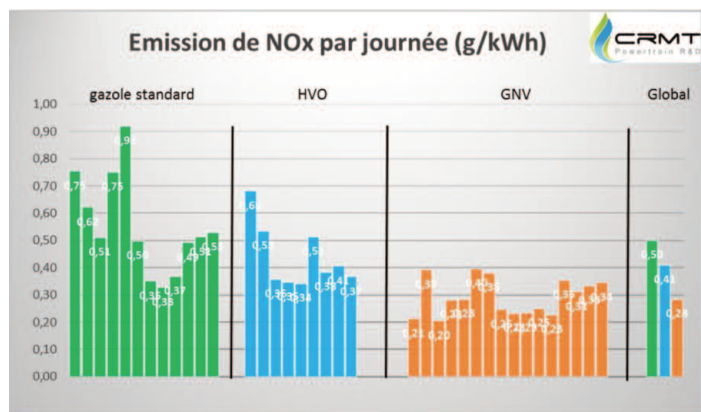
Jean-Philippe Pastre

Et si l'intense propagande en faveur de l'autocar électrique à batteries, de la pile à combustible ou du GNV était un stratagème pour forcer au renouvellement des parcs ? On peut se poser la question lorsque l'on réalise que des solutions existent d'ores-et-déjà pour rouler « zéro pétrole » sans changer d'autocar ! En tête de liste vient le HVO (carburant répondant à la norme EN15940), sigle de Hydrotreated Vegetable Oil. Ce carburant de

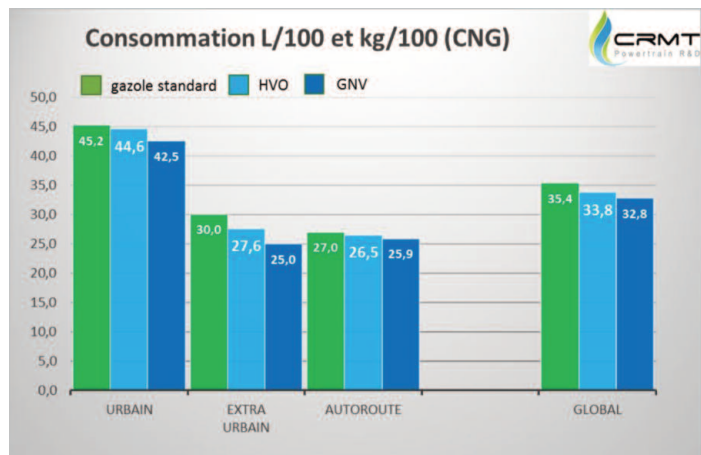
synthèse est déjà commercialisé en France, notamment via Total sous la marque HV0100. Carburant paraffinique de synthèse il est exempt de soufre ou d'aromatiques polycycliques, précurseurs chimiques des oxydes de soufre et des particules fines. De fait, et une étude de l'ADEME l'a montré, le HVO, améliore le bilan des émissions à l'échappement des véhicules (jusqu'à -30% sur les émissions de particules fines), qu'il s'agisse d'un Euro IV, Euro V ou

Euro VI. Pour les filtres à particules, et les oxydes d'azote, l'usage du HVO réduit le stress sur les systèmes de dépollution, ce qui induit moins de phases de régénérations (donc moins de consommations de carburant) et un moindre recours au réactif AdBlue. En prime, le HVO est totalement miscible avec le gazole traditionnel (norme EN590). Ce carburant non-fossile, produit entre-autres à la raffinerie de La Mède (Bouches-du-Rhône), est dûment homologué par l'intégralité des motoristes en Euro VI, sans perte de performances ni restrictions d'utilisation ou adaptations de plans de maintenance. S'il a mauvaise presse en France, c'est le résultat de polémiques (pas désintéressées) en provenance du milieu agricole français, qui dénonçait l'intégration d'huile de palme dans le HVO produit à La Mède. Mais c'est oublier que ce carburant sert aussi à recycler des huiles usagées et des produits organiques d'équarrissage ! Total HV0100 est distribué via les contrats flottes.

riques reconnaissons-le) ces deux pays ont produit des carburants via la voie dite CTL (coal-to-liquid) à partir du charbon. Mais le procédé Fischer-Tropsch peut aussi être sourcé de façon renouvelable (filères dites BTL biomass-to-liquid) et c'est tout l'enjeu du programme de démonstration BioT-Fuel à la raffinerie des Flandres, associant l'IFP-Energies Nouvelles, Total, le groupe Avril, ou ThyssenKrupp. On peut aussi exploiter du méthane (filière GTL ou gas-to-liquid). C'est cette dernière option qui est développée industriellement par Shell depuis pour des flottes captives. Shell dispose d'une capacité de production permettant, selon le pétrolier anglo-néerlandais, de fournir annuellement l'intégralité du parc automobile britannique roulant au gazole. Pour la France, quelques clients en flottes captives ont expérimenté le GTL, comme pour Total, cela se fait via des contrats cadres. Les xTL font partie des carburants paraffiniques, au même titre que le HVO et répondent à la norme EN 15940. Shell insiste également sur l'innocuité de son GTL pour l'homme ou l'environnement, ainsi que sur ses performances en termes de biodégradabilité. Quel changement par rapport au pétrole ! Les xTL, comme les HVO, sont reconnus comme pleinement compatibles et miscibles avec les moteurs Euro VI et antérieurs par les constructeurs et motoristes.



- Une réduction de consommation de 4,5% en faveur du HVO par rapport au gazole standard :



- Un bilan CO2 du réservoir à la roue favorable à l'HVO et au GNV, avec un léger avantage pour l'HVO sur le GNV :



Scania

On retrouve donc les mêmes avantages que pour les HVO. Seul le procédé de traitement diffère, le produit final ayant les mêmes caractéristiques physico-chimiques. Pour Total HVO100 comme pour Shell GTL, le client consommateur doit faire toutefois face à des coûts d'approvisionnements, les sites produisant ou stockant ces produits étant rares en France.

La troisième voie du bio-carburant

Outre les huiles hydrotraitées et le procédé Fischer-Tropsch, produisant des carburants paraffiniques, l'autre voie classique de production des bio-carburants est celle des ester méthyliques d'acides gras (EMAG, ou FAME en anglais). C'est la plus ancienne et la plus connue, celle à l'origine de ce que l'on a appelé Dieseter ou aujourd'hui bioDiesel, alias B7, B10, B30 ou B100 suivant le taux d'incorporation d'EMAG. Contestée dans la phase initiale dite « de 1^{ère} génération » pour sa mise en concurrence avec les ressources alimentaires, la 2^{ème} génération utilise bien plus que l'huile végétale et exploite davantage la partie ligno-cellulosique des végétaux. Selon François de Bailleux, responsable commercial Collectivités Oleo100, « dans la culture du colza français, 70% de la graine est valorisée pour l'alimentation, qu'il s'agisse de l'alimentation humaine (huile alimentaire pour 15%) ou animale (tourteaux protéinés pour 55%). Objectivement, le colza n'est pas en concurrence avec d'autres ressources alimentaires ». Ces EMAG sont déjà incorporés à hauteur de 7% dans le gazole du commerce, conformément aux objectifs européens. La filière agricole française y est très active. « Oleo100 est une marque de SAIPOL, la filiale du groupe Avril dédiée à la valorisation des graines de colza, explique François de Bailleux. SAIPOL a 5 usines en France, dont 2 dédiées à l'estérification : Grand-Couronne et Nogent-sur-Seine. Avec nos sites actuels, sans ajout d'unités d'estérifications supplémentaires, nous visons la vente de 250 000m³ d'Oleo100 d'ici à 2023, soit une production permettant d'alimenter un parc de 25 000 véhicules ».



mentation, qu'il s'agisse de l'alimentation humaine (huile alimentaire pour 15%) ou animale (tourteaux protéinés pour 55%). Objectivement, le colza n'est pas en concurrence avec d'autres ressources alimentaires ». Ces EMAG sont déjà incorporés à hauteur de 7% dans le gazole du commerce, conformément aux objectifs européens. La filière agricole française y est très active. « Oleo100 est une marque de SAIPOL, la filiale du groupe Avril dédiée à la valorisation des graines de colza, explique François de Bailleux. SAIPOL a 5 usines en France, dont 2 dédiées à l'estérification : Grand-Couronne et Nogent-sur-Seine. Avec nos sites actuels, sans ajout d'unités d'estérifications supplémentaires, nous visons la vente de 250 000m³ d'Oleo100 d'ici à 2023, soit une production permettant d'alimenter un parc de 25 000 véhicules ».

Les EMAG imposent, au-delà des 10% d'incorporation, quelques adaptations minimales aux véhicules. Les constructeurs proposent pour la plupart des options usine pour la compatibilité avec le B30 et B100 avec les moteurs Euro VI. Volvo Buses commercialise, et c'est une première, son nouveau Volvo B8R SB3 carrossé par Sun-sundegui, d'office avec une adaptation B100. Cela signifie en clair que le client final peut rouler aussi bien en gazole qu'en B100 sans impact sur les performances ni restrictions. Les adaptations concernent surtout la filtration carburant, les motoristes y ajoutant des prescriptions particulières sur les intervalles de vidange d'huile moteur (généralement moins longs que pour un fonctionnement au gazole). François de Bailleux précise : « Pour le passage du gazole à Oleo100 des véhicules aux normes Euro I à V, il est recommandé de changer les filtres à gazole après 1 à 2 pleins. Ceci en raison du pouvoir lessivant du produit, qui décolle les dépôts dans les réservoirs. Pour la même raison, il est recommandé d'avoir des cuves dédiées. Pour assurer la qualité de son produit et de son stockage, Oleo100 fournit les cuves ». Précisons également que les EMAG ont une sensibilité à l'oxydation : il faut donc éviter de longues périodes de stockage. Autre option « made in France » : l'ED95 alias éthanol carburant. En France, cette voie est activement défendue par Raisinor, car les productions viticoles constituent d'importantes ressources pour le bio-éthanol. Si l'ED95 a

Une fiscalité toujours aussi punitive

Hormis l'ED95, tous les autres carburants non fossiles évoqués ici sont, comme - fort étrangement - le bioGNV, assujettis à la même fiscalité TICPE et taxe carbone que le gazole conventionnel. Quelle justification pour la taxe carbone ici ? Aucune, si ce n'est les besoins du ministère de Finances et le fait qu'il s'agit de carburants « par destination ». Toutefois, une initiative de Renault Trucks actuellement en cours pourrait changer les choses : en garantissant techniquement l'exclusivité du fonctionnement au B100, le constructeur de camions pourrait ouvrir la voie à une défiscalisation partielle du B100 par les services de l'Etat, voire la reconnaissance en Crit'Air 1 des véhicules ainsi conditionnés. Une telle reconnaissance constituerait un précédent qui intéressera tous les exploitants d'autocars ou d'autobus !

un « traitement de faveur » fiscal, c'est qu'il exige un moteur dédié ne pouvant fonctionner qu'avec ce carburant. A ce jour, seul Scania propose des autocars et autobus roulant à l'ED95. Etant un alcool, l'ED95 impose aussi quelques précautions : il est soumis à règlement ATEX et déclaration ICPE. Par contre, ces carburants liquides alternatifs au pétrole fossile ont tous en commun de très faibles teneurs en phosphores, métaux alcalins et une absence de soufre. Tout bénéfique pour l'environnement et les systèmes de dépollution des véhicules. Dommage que notre législateur ne reconnaisse pas le bénéfice de la vignette Crit'Air 1 aux autocars et autobus EuroVI roulant « sans pétrole ». Mais les choses pourraient évoluer. ■



Mobilités Magazine n°38
L'humain au cœur de l'équation...?

Pour anticiper l'avenir, vous pouvez,

acheter une boule de cristal à 172€



Ou pour le même prix,

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)

MOBILITÉS
magazine

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