



NAVIGO U

Transport **interurbain**



7,80 m
et 8,40 m



Jusqu'à **37**
places assises



RÈGLEMENTATION

INTERVIEW

Le permis à 18 ans, un symbole fort



Le décret n° 2021-542 du 30 avril 2021, publié au Journal officiel le 2 mai, abaisse l'âge minimal pour la conduite de certains véhicules lourds de transport en commun par des personnes ayant bénéficié d'une formation spécifique qui permet la conduite, après une formation longue de plus de 280 heures (titre professionnel ou CAP).

... (Suite page 2)

EDITORIAL

Marteau et enclume

Si l'état sanitaire qui nous étroit depuis plus d'un an semble devoir se desserrer quelque peu dans les



semaines à venir, bien malin qui peut savoir à quoi ressembleront vraiment les mois qui viennent. Pour les chefs d'entreprise du

secteur du transport routier de voyageurs, l'incertitude reste donc de mise, surtout pour ceux qui ont misé, au fil du temps, sur le tourisme en autocar, pour arrondir leur chiffre d'affaires. La saison printanière semble bel et bien terminée avant un quelconque démarrage, et rien ne préjuge d'un retour à la normale à une échéance perceptible. Il faudra donc pouvoir tenir encore et, pour beaucoup, reporter ses axes de développement stratégique vers un certain nombre de valeurs jugées plus sûres : les transports conventionnés d'abord, le SLO ensuite. Là encore toutefois, une certaine incertitude règne. Les contraintes environnementales qui pèsent désormais sur les métropoles (et bon nombre de villes moyennes), la recherche d'économies des AOM, ou la dichotomie entre les attentes de ces dernières et la capacité du tissu industriel du secteur à fournir les véhicules adaptés sont autant de raisons de douter d'une sortie de crise rapide. Non, le TRV n'est pas un long fleuve tranquille... ■

Pierre Cossard
DIRECTEUR DE LA RÉDACTION

ENTREPRISE

SOCIAL

Conducteurs de car scolaire, problème posé à nouveau



Le « système de production » de nouveaux conducteurs d'autocars est en place pour la rentrée prochaine. L'on se demande cette année encore s'il va suffire.

... (Suite page 4)

TERRITOIRE

GOUVERNANCE

Le comité des partenaires



Depuis l'entrée en vigueur de la loi LOM, publiée le 26 décembre 2019, chaque AOM locale et régionale* (AOMR) doit mettre en place un comité des partenaires. L'enjeu stratégique est ici de créer à minima une gouvernance composée des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants.

... (Suite page 7)



Mobilités Magazine n°48

L'hydrogène, un partenaire exigeant

Jean-Sébastien Barrault, Président de la FNTV

Le permis à 18 ans, un symbole fort



Le décret n° 2021-542 du 30 avril 2021, publié au Journal officiel le 2 mai, abaisse l'âge minimal pour la conduite de certains véhicules lourds de transport en commun par des personnes ayant bénéficié d'une formation spécifique qui permet la conduite, après une formation longue de plus de 280 heures (titre professionnel ou CAP). Avec cette mesure, qu'est-ce qui va changer pour le TRV ? Éléments de réponses avec Jean-Sébastien Barrault, président de la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV).

Propos recueillis par Hubert Heulot

Mobilités Magazine : Le permis D dès 18 ans...quelle est votre première réaction ?

Jean-Sébastien Barrault : Une très grande satisfaction. Celle de voir aboutir une demande que la FNTV porte depuis longtemps. Notre profession de passionnés va pouvoir accueillir des jeunes déjà amoureux d'autocars, nous en connaissons, pour mener carrière chez nous. Nous ne sommes plus, désormais, seulement un secteur de reconversion professionnelle et de départs en retraite. La moyenne d'âge qui est de près de 50 ans dans nos rangs va pouvoir baisser.

MM : Pourquoi cela a-t-il été si long alors que dans les marchandises... ?

J-SB : Je ne sais pas vraiment. Il faut d'ailleurs saluer le courage des deux ministres des transports successifs, Elisabeth Borne et Jean-Baptiste Djebbari, qui ont porté cette réforme. La France faisait figure d'exception. La réglementation européenne est à 18 ans. J'entends les appréhensions liées à ce rajeunis-

sement. Nous sommes allés voir à l'étranger. Cela fonctionne très bien. Il n'y a aucune raison que ce ne soit pas le cas en France.

MM : Qu'est-ce que cette réforme va changer ?

J-SB : Elle va mettre du temps à produire tous ses effets. Mais dès aujourd'hui, des jeunes de 16 ou 17 ans peuvent s'inscrire en formation pour obtenir leur permis D à leurs 18 ans. Cette possibilité nouvelle, il faut la faire connaître. Je crois que l'AFTRAL, par exemple, prépare un communiqué en ce sens.

AFTRAL formera les conducteurs dès 18 ans

Les équipes d'AFTRAL sont mobilisées pour mettre en œuvre cette avancée majeure pour le secteur du TRV dès à présent ! Le Titre Professionnel (TP) de Conducteur de transport en commun sur route (CTCR) proposé par AFTRAL partout en France, pourra ainsi être suivi par des jeunes à partir de 18 ans, en alternance ou en continu. Toutefois, le passage du permis « sec » ne permet pas d'obtenir cette dérogation d'âge. Une fois leur « TP » validé et leur permis en poche, les jeunes de 18 à 20 ans pourront en particulier effectuer des services sur des lignes régulières à condition que celles-ci fassent moins de 50 km de long, ce qui représente une situation fréquente. L'AFTRAL rappelle aussi que chaque année, les besoins de recrutement du secteur du transport de voyageurs urbain et interurbain est de près de 14 200 postes sur le territoire national.

PC

Comme nos entreprises manquent de conducteurs, ils ont une bonne chance de décrocher un emploi dans la foulée. Pour conduire, dans notre secteur, des cars sur lignes interurbaines à pas plus de 50 km, dans un premier temps.

MM : Un arrêté ministériel doit préciser des conditions particulières à respecter dans le transport scolaire. Quelles sont-elles ?

J-SB : La mise en place par les entreprises d'un accompagnement du jeune détenteur du

permis, entre 18 et 21 ans, par un conducteur expérimenté dans l'entreprise pendant six mois. Une sorte de tutorat où celui-ci accompagne le jeune en permanence pendant les quatre premières semaines, deux fois par semaine pendant les quatre suivantes, une fois pendant huit semaines et le reste de la période une fois toutes les deux semaines. Le tuteur doit avoir au moins 24 ans, posséder son permis depuis au moins trois ans et être à jour de ses obligations de FIMO et FCO.

MM : Ce tutorat représente-t-il un investissement pour les entreprises !

J-SB : Oui, un coût non négligeable, mais qui permet de recruter.

MM : En dehors du titre professionnel, un CAP de conducteur dans le transport de voyageur pourrait-il voir le jour ?

J-SB : Celui qui existe d'agent d'accueil et de conducteur routier va être remodelé. Nous allons travailler avec l'Éducation

nationale pour qu'il donne le permis D. Cela ne va pas se faire tout de suite, plutôt en un an ou deux. Mais à terme, les jeunes obtiendront leurs permis en Centre de formation des apprentis (CFA) voire en lycée professionnel. L'apprentissage s'ouvre pour notre secteur. C'est une excellente nouvelle.

MM : Que répondez-vous à ceux qui disent que ce permis à 18 ans ne va pas changer

grand-chose à la pénurie de conducteurs ?

J-SB : Qu'ils ont raison ! Il ne va pas y avoir de miracle. Ce n'est qu'un élément, une brique, qui facilite l'accès à notre métier. L'attractivité est un plus vaste sujet qui dépend notamment des salaires. Pour les emplois à temps partiel du transport scolaire, c'est particulièrement important. Mais nous avons décroché un nouvel accord sur le contrat en période scolaire

(CPS) qui fait progresser les choses. Nous pouvons aussi afficher désormais un indice officiel de progression des salaires dans notre secteur (Conseil National Routier). Nous sollicitons toutes les autorités organisatrices de transport pour qu'elles en tiennent compte dans nos contrats et nous permettent ainsi de les répercuter à nos salariés. Les briques s'empilent, les choses avancent. ■

RÉGLEMENTATION

TRANSITION

Loi Climat : fin de l'avantage fiscal du gazole routier en 2030



Le 10 avril 2021, l'Assemblée a voté la suppression de l'avantage fiscal sur le gazole routier à l'horizon 2030. La majorité a aussi adopté la fin de la vente de poids lourds à énergie fossile en 2040.

On l'aura compris, cette mesure vise - pour l'instant - le marché du transport routier de marchandises, ce qui représente tout de même un parc de 600 000 véhicules en France.

L'ampleur de ce parc laisse d'ailleurs dubitatif sur la faisabilité réelle de cette mesure, sachant que les technologies alternatives mises en avant par les députés (hydrogène, bio-gaz ou bio-gazole) ne sont pas toutes matures, ou adaptées aux contraintes de ce secteur. En tous cas, selon l'opposition, pas dans les délais impartis...

Ce 10 avril sera aussi à marquer d'une pierre blanche, puisque les mêmes députés de la majorité ont voté la mise en place d'une écotaxe sur les poids-lourds. Elle pourrait ainsi faire son grand retour dans les régions volontaires. Ajouter à cela la multiplication programmée des ZFE (Zones de Faibles Emissions) dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants, et voilà de nouveau l'ensemble des professions du transport sur la sellette...



Premier réseau de PME indépendantes du transport de voyageurs en France

Réunir, des partenariats forts

La relation et l'accompagnement commercial des Constructeurs et Fournisseurs reste primordial pour les entreprises du Réseau Réunir qui reste dans l'expectative d'une pleine reprise d'activité pour le transport de voyageurs. Les Journées Réunir de l'an passé ont été un succès et devront l'être de nouveau cette année de manière à toujours plus renforcer la relation « Adhérents - partenaires Fournisseurs ». Il est aujourd'hui essentiel de capitaliser sur ce type d'évènement afin de nouer encore plus les liens et répondre aux attentes de chacun. Réunir a mis en place en 2021 une stratégie visant à systématiser cette dynamique, la rendre plus performante tout en prenant en considération l'innovation, la digitalisation

et les nouveaux modes de travail collaboratif et de partage. Ce plan permet dès lors une amélioration continue et une proactivité dans les partenariats. Nos liens et nos attentes vis-à-vis d'eux sont prépondérants : nous avons la volonté de nous appuyer sur des maillages commerciaux denses pour répondre à chaque besoin, d'avoir une qualité de service, une expertise et des compétences homogènes quelques soit la région et compter sur des offres commerciales cohérentes et maîtrisées pour garantir la compétitivité des entreprises. Aujourd'hui, nos partenaires continuent de nous renouveler leur confiance afin d'aller ensemble, dans la même direction, au service des entreprises adhérentes du Réseau Réunir.



Conducteurs de cars scolaires, problème posé à nouveau



La Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV) n'a pas enquêté sur le manque de conducteurs pour la rentrée. « Inutile. Quelles seront les restrictions sanitaires ? Les sorties extra-scolaires reprendront-elles ? On n'a jamais eu autant de mal à savoir ce qui va se passer », observe Jean-Sébastien Barrault, son président. En 2019, dernière année d'une rentrée « normale », la FNTV avait relevé 68% d'autocaristes exprimant des difficultés à recruter. Il manquait 6000 conducteurs. La rentrée avait été difficile, suppressions de services à la clé. L'an dernier, la réaffectation des conducteurs inoccupés du tourisme avait sauvé la situation. La rentrée s'était bien passée.

14 200 postes à pourvoir selon l'OPTL

Pour 2021, la FNTV, s'attend « à des besoins de recrutement plus élevés ». L'OPTL (Observatoire Prospectif des emplois et des qualifications dans les Transports et la Logistique) a chiffré le besoin à 14 200 nouvelles recrues. L'activité économique risque de repartir, sauf 4^e

vague de coronavirus. Depuis un an, il y a eu hémorragie de conducteurs vers le transport de marchandises. Ceux en place, souvent âgés, sont partis plus tôt en retraite, par crainte de la Covid. Il en faut qui prennent le volant pour la première fois. Seront-ils assez nombreux ? Le « système de production » a été mis en branle : évaluation des besoins en novembre, réponse sur les financements en février, lancement des appels d'offres dans la foulée auprès des organismes de formation et démarrage des stages.

La FNTV a sollicité nationalement des financements auprès de l'Etat (France Compétences) pour 2400 nouveaux conducteurs. Mais l'OPCO (Opérateur de compétences) de la branche, qui les reçoit, en a obtenu pour beaucoup moins que cela : 871 au 1^{er} semestre, ce sera moins au second.

Les Régions paient de plus en plus

De son côté, Pôle Emploi forme, sur fonds de la taxe sur la carte grise des véhicules poids lourds, les chômeurs qui répondent aux offres d'emploi de conducteurs

Le « système de production » de nouveaux conducteurs d'autocars est en place pour la rentrée prochaine. L'on se demande cette année encore s'il va suffire.

Hubert Heulot

qu'elle reçoit. Mais les autocaristes passent peu par ce canal-là. Plus sûr, l'OPCO a obtenu beaucoup de financements de POEC (préparations opérationnelles à l'emploi collectives) toujours pour demandeurs d'emploi. Sur la base cette fois des demandes des entreprises et des FNTV locales.

Les Régions ont organisé aussi davantage de formations de conducteurs, puisant notamment pour cela dans les 5 Mds€ sur cinq ans du Plan d'investissement dans les compétences (PIC) que l'Etat lui a confié.

Tout cela suffira-t-il ? On ne le saura que si la capacité à avoir trouvé, cette année encore, localement, les candidats pour suivre les formations ouvertes en mars et avril a été suffisante. Les bons candidats : Ceux réussissant l'examen et recherchant un emploi chez un autocariste.

Se réorganiser pour les jeunes

Une chose est sûre, le recrutement sera facilité à l'avenir - cette année, c'est trop tard - avec un permis accessible dès 18 ans puisque c'est le cas depuis le 30 avril. « Nous avons intégré déjà de ces jeunes dans nos formations. Mais il est probable qu'ils cherchent, à leur sortie, des emplois à temps

complet, dans l'urbain par exemple », fait remarquer Loïc Charbonnier, président de l'AFTRAL, l'organisme public de formation de la branche et de promotion de ses métiers.



Loïc Charbonnier, président de l'AFTRAL

Le permis à 18 ans ne résoudra pas tout. Pour faire évoluer ces contrats scolaires vers du temps plein, il n'est pas insensé de solliciter les Régions. « Elles viennent tout juste de digérer la reprise de compétences en transport scolaire des départements. Pour l'instant, elles n'ont qu'assimilé l'existant. A présent, elles vont s'occuper de la mobilité globale de leurs territoires, indique un observateur de la situation. En organisant par exemple du transport à la demande dans les zones moins denses. Si leurs employeurs y sont prêts, cela pourrait s'ajouter aux tâches des conducteurs de cars scolaires ». ■

NÉGOCIATION

SOCIAL

Pause annoncée sur les salaires dans le transport de voyageurs



Crise sanitaire ! Les salaires n'augmenteront pas beaucoup cette année dans le transport routier de voyageurs (TRV). Du moins si l'on s'en tient dans les entreprises aux minima obligatoires fixés par le dialogue de branche entre les fédérations patronales et les syndicats de salariés. C'est une toute petite revalorisation de 0,25% qui a été actée à partir d'avril, après une négociation qui durait depuis décembre, la CFDT ayant jusqu'au bout demandé un délai de réflexion pour consulter ses adhérents. Si peu ! Elle ne voulait pas signer « toute seule » alors qu'avec plus de 30% (32%) sur l'échelle de la représentativité, elle le peut. Le « toute seule » s'entend sans l'appui d'un autre syndicat non-catégorielle, car la CFE-CGC avait décidé de signer après avoir obtenu l'application aux cadres de l'augmentation de la prime pour travail le dimanche et les jours fériés, ajoutée à l'augmentation de 0,25%. Avec 0,25% d'augmentation, est mis

fin à un cycle de revalorisations « significatives », selon la FNTV dont celle de 1,7% de décembre 2019 pour 2020. Cela devait contribuer à combattre la pénurie et le turn-over du personnel. Mais la crise a tout balayé et imposé de tout faire pour sauver les entreprises quand elles en étaient là. « *Alors que les pertes de chiffre d'affaires ont parfois été considérables, il était difficile de demander à nos TPE en particulier dans le tourisme de faire un effort alors qu'une part d'entre elles sont au bord de la faille* », explique la FNTV.

Le risque d'une rupture avec les syndicats a été pris. Les organisations patronales ont fait le forcing en demandant aux syndicats d'accepter les 0,25% avant de poursuivre les discussions sur d'autres sujets. Ce qui fait dire à Guillaume Cadart, secrétaire général de la fédération des transports CFTC : « *On a beau être réformiste, c'est non ! On ne négocie plus. A 0,25% quand le SMIC est à 0,99%, c'est voir de plus en plus de salariés travailler aux minimas sociaux. Ce n'est pas compréhensible quand le secteur très touché par la crise, surtout dans le tourisme, a été par ailleurs très soutenu et a reçu énormément d'aides pour l'emploi* ». « *Nous ne professionnalisons plus le métier. Conduire devient un métier de complément* », ajoute Khalid Oughzif, se-



Khalid Oughzif, Force Ouvrière

crétaire de la fédération Force Ouvrière du transport routier de voyageurs. En plus des 0,25% d'augmentation salariale applicables tout de suite, l'accord prévoit trois autres changements dès qu'il sera étendu, à toutes les entreprises de la branche par le ministère du travail : d'abord le paiement du vaccin contre la grippe, ensuite deux modifications sur des primes. La prime pour travail le dimanche et les jours fériés, qui concerne surtout le secteur du tourisme, passe à 40 €. Terminé la différence entre moins de 3h et plus de 3h qui donnaient près de 15 € et près de 30 €. Cette prime



Guillaume Cadart, CFTC

s'applique aussi aux cadres dans l'entreprise. La prime de départ à la retraite, avec au moins 30 ans d'ancienneté équivaldra désormais à 3 mois de salaire au lieu de 2,5. Enfin une promesse : une concertation entre organisations patronales et syndicales va s'ouvrir sur le travail de nuit. Avec cet accord, la FNTV se réjouit que 2021 ne sera pas une année dite « blanche », c'est-à-dire sans dialogue social. Parce que face aux temps probablement plus durs à l'avenir, il y en aura sans doute bien besoin, de dialogue social. ■

Hubert Heulot

ENTREPRISE

SOCIAL

Lacroix & Savac : quand la performance RSE s'affiche



La RSE (Responsabilité Sociale et Environnementale) prend de plus en plus d'importance dans la stratégie des entreprises de transport de voyageurs. Le Groupement Lacroix & Savac affiche par exemple depuis le 26 avril 2021 son impact social et environnemental avec la plateforme Zei. Il s'agit de la première plateforme numérique qui accompagne les entreprises dans l'amélioration et la valorisation de leurs impacts environnementaux et sociaux. Zei définit pour chaque entreprise une feuille de route, avec ses enjeux et indicateurs prioritaires personnalisés, et lui permet de suivre sa progression. Sur le volet social, le score de 62/100 du Groupement Lacroix & Savac atteste de son engagement en faveur de ses collaborateurs et confirme son fort ancrage territorial (avec une note de 100%). Ce résultat est présenté comme exemplaire, notamment sur l'emploi des seniors (39% des effectifs du groupe avaient plus de 50 ans en 2020), ainsi que par exemple sur le score d'emploi en contrat à durée indéterminée (de 93%). Sur le plan environnemental, le score du Groupement Lacroix & Savac atteint 80% en incitation à l'éco-conduite et 100% pour le bilan Carbone. Il a été réalisé auprès de toutes ses filiales en 2021. Enfin, en matière de gouvernance, le groupement atteint un score de 100 % sur les indicateurs relatifs à sa politique RSE, notamment grâce à l'intégration de cette dernière au cœur de sa stratégie, la nomination d'une responsable RSE, et la mise en œuvre d'une évaluation annuelle de sa stratégie RSE. **PC**

Le comité des partenaires



Depuis l'entrée en vigueur de la loi LOM, publiée le 26 décembre 2019, chaque AOM locale et régionale* (AOMR) doit mettre en place un comité des partenaires. L'enjeu stratégique est ici de créer à minima une gouvernance composée des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants.

Claude Cibille

Consultant Editions-Conseil en Mobilités
www.ecmobilites.com

Afin de renforcer le dialogue et la concertation entre les AOM et les différentes parties prenantes de la mobilité, la LOM a introduit dans son article 15, l'obligation d'instaurer un comité des partenaires. En fonction des besoins et des spécificités locales, le comité en question peut associer d'autres partenaires (département, associations environnementales, chambre de commerce et d'industrie, collectivités limitrophes, opérateurs de transport...) et, dans certains cas, des élus. Ainsi, la loi laisse-t-elle à l'AOM et AOM régionale toute latitude en matière de représentativité. La Région, lorsqu'elle est AOM locale par substitution, doit également mettre en place un comité des partenaires. Dans ce cas, elle doit associer les représentants des communes ou de leurs groupements. Si elle est AOM locale de substitution pour plusieurs communautés de communes, elle peut mutualiser ces comités des partenaires, sans toutefois dépasser l'échelle du bassin de mobilité comme périmètre de mutualisation. Exemple : si elle est AOM locale pour 3 communautés de communes dont 2 sont sur le même bassin de mobilité, elle pourra

mettre en place 2 comités des partenaires, l'un étant le comité des partenaires au titre du territoire des deux communautés.

Pourquoi instaurer le comité des partenaires ?

Il s'agit de garantir, à travers la mise en place d'un comité des partenaires, un dialogue permanent entre les autorités organisatrices de la mobilité, les usagers/habitants et les employeurs, qui sont à la fois financeurs, à travers les recettes ou les impôts locaux dont le versement mobilité, et bénéficiaires des services de mobilité mis en place. Ce comité doit aussi permettre une meilleure compréhension des

enjeux liés à la mise en place de services de mobilités. Chaque AOM et AOMR rend également compte annuellement de la mise en œuvre du contrat opérationnel de mobilité au comité des partenaires.

Le comité des partenaires est consulté au moins une fois par an, avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité mise en place (suppression, création d'une ligne), des orientations de la politique tarifaire, la qualité des services et l'information. L'AOM consulte également le comité des partenaires sur l'instauration ou l'évolution du taux de versement mobilité ainsi que le document

de planification de sa politique. Néanmoins il est à noter que l'avis du comité des partenaires est consultatif.

Les premières coopérations

La Communauté d'agglomération Sophia Antipolis a par exemple institué son comité des partenaires par délibération du 27 juillet 2020. L'AOM a réuni son comité des partenaires à trois reprises (7 septembre et 19 octobre 2020, puis 15 février 2021) dans le cadre de la refonte totale de son réseau urbain Envibus de transport public. Le réseau Envibus lance donc son Comité de Partenaires composé de clients du réseau, de représentants d'entreprises, d'associations de parents d'élèves, d'acteurs de la mobilité, d'élus, etc.

Il est donc déjà permis de tirer les premiers enseignements quant à l'impact de nouvel outil au service des AOM :

- ➔ Bilan du comité du 7 septembre 2020
- ➔ 5 octobre : reprise partielle des lignes suspendues ;
- ➔ Lancement d'une concertation sur le réseau et réalisation de sondages sur les besoins et



usages réels de ses abonnés ;
 ➔ Un réseau efficace pour tous dès janvier 2021.

➔ Bilan du comité du 19 octobre 2020

➔ Présentation des 2 000 premiers résultats de l'enquête réalisée à destination des clients et non clients du réseau - Administration sur le terrain à bord des bus et sur Internet. Clôture des résultats le 8 novembre.

➔ Analyse croisée de la fréquentation et de l'offre de chaque ligne avant et après la crise sanitaire COVID 19 ;

➔ Objectif : « *Rationaliser sans rationner* », Jean Leonetti.

De son côté, la communauté d'agglomération Châteauroux Métropole a institué par délibération son comité des partenaires le 1^{er} octobre 2020, et l'a réuni pour avis le 9 octobre dans le cadre notamment de la majoration du taux de verse-

ment mobilité de 0,2 points faisant passer le taux du VM à 0,80%, suite au classement en commune touristique, décidée en conseil communautaire le 23 octobre 2020. L'AOM souhaite sans doute le réunir à nouveau en septembre 2021 dans la perspective du renouvellement de la délégation de service public de transport urbain.

Des premiers pas positifs

A la lumière des décisions prises récemment par les AOM, il semblerait que le comité des partenaires soit amené à jouer un rôle central dans le choix de l'ambition des services de mobilité. Plus encore, cette instance consultative est un lieu d'échanges d'opinion, où repenser, voire réinventer, la mobilité citoyenne trouve toute son assise. En cela, le comité des partenaires encourage l'innovation collective humaine. Sa structure d'ordre tactique et opéra-



tionnel rend plus souple et flexible les changements stratégiques d'un réseau... L'ensemble des partenaires favorisent la collaboration et la créativité. Les principaux enjeux seront de former et d'entretenir une coalition directrice, de permettre de mieux appréhender la structure de la répartition de la population, notamment entre les zones rurales

et les zones urbaines (connaissance avérée des bassins de vie), de communiquer la vision d'un territoire et sa stratégie pour susciter l'adhésion des usagers, et de former un groupe de travail pluriel grossissant au fil du temps. ■

** Pour les nouvelles AOM locales et AOM régionales par substitution, le comité des partenaires devra être mis en place à compter du 1^{er} juillet 2021.*

SÉCURITÉ **ACCORD**

L'OTRE signe à son tour avec SNCF Réseau



Dans le cadre des actions en vue de la sécurisation des Passages à Niveau, l'Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE) vient de s'engager pour un an aux côtés de SNCF Réseau.

Initiée à la suite du terrible accident d'autocar de Millas, en décembre 2017, une mission parlementaire avait abouti au

lancement d'un plan de sécurisation des passages à niveau pour en réduire la dangerosité. C'est dans son prolongement que SNCF Réseau a entamé une action avec les professionnels du transport routier. « *Informer, prévenir et signaler, sont les trois actions fortes qui nous engagent dans cette charte, dans le but commun de sauver des vies* », a

illustré Alexis Gigergues, président de l'OTRE. L'organisation patronale rejoint ainsi la FNTV, la FNTR, l'UTP... déjà signataires.

Luc Lallemand, président de SNCF Réseau, a rappelé que sur les 10 Mds€ engagés dans le ferroviaire à l'occasion du Plan de Relance, 4,1 milliards le seront pour les infrastructures, dont 80 M€ spécifiquement pour les passages à niveau (barrières, avertissements lumineux et sonores...).

Sur les 15 000 passages à niveau de France, 16 millions de véhicules croisent des trains, et 98% des accidents sont liées à des infractions au code de la route.

« *Sur 33 rapports d'enquêtes suite à des accidents, les auto-*

cars et les poids lourds sont impliqués dans une vingtaine d'entre eux, alors que leur part sur les passages à niveau est bien moindre », note Luc Lallemand. Ce sont donc bien les professionnels du volant qui doivent être le plus sensibilisés aux risques. L'OTRE, qui représente 3 000 entreprises, surtout des PME, pour 70 000 véhicules, va faire preuve de formation et de sensibilisation.

« *Nous sommes des lanceurs d'alerte, des relais efficaces pour signaler les dangers* », explique Alexis Gigergues. Mais le principal sujet reste la suppression des passages à niveau dangereux, ce qui reste un objectif de SNCF Réseau. ■

Jean-François Bélanger

CONSTRUCTEUR

STRATÉGIE

Malgré la crise, Van Hool se projette dans l'avenir



Comme tous les constructeurs d'autocars et les acteurs du tourisme, Van Hool a pris la crise du Covid-19 de plein fouet. Mais le constructeur belge résiste et va de l'avant en se projetant dans l'avenir.

Arnaud Marchal

Après une année 2019, qui s'était terminée sur les chapeaux de roue pour Van Hool, entre les bons retours des clients et un carnet de commandes plus que bien rempli après la dernière édition du salon Busworld, l'année 2020 s'annonçait également prometteuse, mais la pandémie mondiale a mis un coup de frein brutal à ses ambitions. Du jour au lendemain, l'usine de Koningshooikt a dû fermer ses portes pendant plusieurs semaines, stoppant net la production de ses véhicules. Une partie des employés de l'usine ont pu ensuite retrouver leur poste de travail, mais avec un effectif réduit fluctuant, passant de 3 000 personnes en temps normal à une moyenne quotidienne oscillant entre 950 et 1 300, suivant les besoins de la production et dans le respect des mesures gouvernementales.

Le reste des équipes patientant au chômage technique en attendant une reprise de l'activité à son niveau normal. Et il en est de même pour son usine en Macédoine. Sans nouvelle commandes d'autocars, les usines

tourment aux ralenties pour terminer les véhicules précédemment commandés. La diversification des activités de Van Hool autour de deux business unit principales, la production d'autocars-autobus d'une part et, d'autre part, la production de véhicules industriels, assure un flux continu de travail et le maintien d'une partie de l'activité industrielle.

Ainsi, si la vente d'autocars s'est arrêtée à l'aube du printemps 2020, celle de véhicules industriels a perduré et à même connu une légère hausse, en lien direct avec l'augmentation des flux logistiques pendant les périodes de confinement. En temps normal, la partie transport en commun représente entre 75 et 80 % du chiffre d'affaires de l'entreprise.

Une clientèle fidèle

Les clients de Van Hool sont fidèles, le constructeur a su s'adapter pour les soutenir pendant cette année difficile en reportant les livraisons et les échéances. Les commandes d'autocars neufs passées avant le début de la crise ont pu être

livrées dans une large majorité, le constructeur indique qu'à ce jour, 90% des véhicules commandés ont déjà rejoint les parcs des transporteurs. Il n'y

a eu finalement que très peu d'annulations de commande et seulement quelques reports de livraison sur 2021.

Pour le moment, la reprise de



Ex 17H et 18 Altano sur les pistes du circuit de Mortefontaine.

l'activité passera probablement dans un premier temps par les collectivités qui s'orientent de plus en plus vers un équipement plus respectueux de l'environnement. Van Hool se place parmi les leaders du marché sur le sujet grâce à l'expérience acquise ses dernières années dans le domaine de la pile à combustible dont 8 bus BHNS qui en sont équipés ont été livrés à Pau. D'après le constructeur, les retours sont également très positifs.

Cette période compliquée a été aussi l'occasion pour Van Hool d'accompagner ses clients pour la mise en place d'équipements de protection sanitaire. Le personnel du bureau d'étude a redoublé d'efforts pour proposer des solutions rapidement et économiquement viables pour les transporteurs.

Van Hool, serein face à l'avenir

Si la reprise se fait encore attendre, le secteur du tourisme va devoir se relever de ses confinements à répétitions et d'un bilan économique qui risque d'être difficile. Mais ce n'est que partie remise, les équipes de Van Hool sont confiantes et travaillent déjà



Ex 16 Astron



Ex 17H



Ex 27 Astromega

Van Hool, constructeur d'autocars depuis 1947

En 2022, Van Hool fêtera ses 75 années d'existence. Constructeur d'autocars depuis ses débuts, l'entreprise s'est diversifiée au fil des décennies avec une branche véhicules industriels et une évolution de sa gamme de véhicules de transport en commun.

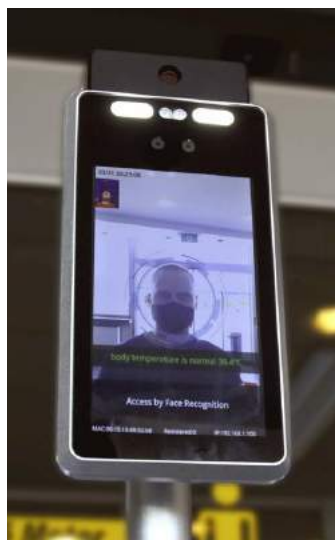
Au cours de son existence, la gamme Tourisme s'est perfectionnée. Aujourd'hui, Van Hool propose des véhicules adaptés aux différents usages du 9 mètres au 15 mètres. Il est l'un des grands spécialistes européens du car à double étage, mais également du véhicule de transport urbain.

Aujourd'hui l'entreprise produit 1 400 autocars et autobus et 3 000 véhicules industriels sur ses sites en Belgique et en Macédoine qui emploient en tout 4 500 personnes. Elle est également présente sur le continent américain avec des véhicules de transport en commun spécifiques respectant les normes et les dimensions en vigueur sur place.

Van Hool, est également le spécialiste du véhicule sur mesure pour répondre à toutes les demandes, que ce soit pour les équipes sportives, la télévision ou les BHNS, bus à haut niveau de service, qui composent avec différent type d'énergie, suivant les cahiers des charges, que ce soit le gazoil, le gaz naturel, la pile à combustible ou l'électricité



Les équipements sanitaires mis en place par Van Hool : distributeur de gel et capteur de température.



pour préparer l'avenir qui s'annonce riche pour le constructeur qui fêtera ses 75 années d'existence en 2022.

D'ailleurs, Frank Thevissen, directeur commercial de Van Hool pour la France, mentionne que certains clients transporteurs commencent à remplir leur carnet de commandes pour la rentrée 2021. La population a besoin de voyager, de sortir de son domicile et de retourner à une vie normale au plus vite.

Cette situation est nouvelle, la tendance s'est inversée au cours de ces dernières se-

maines qui succèdent à une période sombre sans visibilité au-delà de quelques semaines. Mais cette évolution positive reste cependant fragile et dépendante de l'évolution de la crise sanitaire au cours des prochains mois.

Une possible sortie du tunnel pour les constructeurs et les transporteurs ?

Seul l'avenir nous le dira. Quoiqu'il en soit, Van Hool se tient d'ores et déjà prêt à répondre à la demande de ses clients et à de nombreux projets dans ses cartons. ■

SLO

STRATÉGIE

Partenariat Flixbus-Starshipper



Les deux acteurs du SLO (Services Librement Organisés*) que sont Flixbus et Starshipper annoncent officiellement la mise en œuvre d'un partenariat étroit, dès que les liaisons en autocars pourront de nouveau reprendre la route. Avec ce partenariat, Flixbus, qui pesait au premier trimestre 2020 (dernière référence valable avant la crise sanitaire) 67% du marché avec 181 destinations dans l'Hexagone, complète son réseau. Les 8 PME qui roulaient jusqu'alors pour Starshipper exploitent en effet un total de 50 véhicules sur 11

lignes, avec 55 destinations référencées, et quelque 10 millions de kilomètres effectués chaque année. Starshipper est essentiellement implanté dans la région de Lyon, autour de Bordeaux, dans le Pays Basque et en Bretagne.

Selon Yvan Lefranc-Morin, DG de Flixbus France, « les conséquences de ce partenariat ne seront pas immédiatement visibles pour nos clients, d'abord parce que tous les autocars seront aux couleurs de Flixbus. Ensuite parce que nos deux réseaux n'étaient pas vraiment concurrents. Ce partenariat

nous permettra surtout d'offrir quelques nouvelles offres et des fréquences supplémentaires ».

« Ce partenariat a finalement quelque chose de naturel, explique Joel Arcondeguy, dirigeant de l'entreprise Le Basque Bondissant et responsable de StarShipper, car Flixbus et nous partageons la même vision de l'exploitation des SLO, et il nous ouvre les portes d'un réseau européen ».

Les deux dirigeants, qui précisent que leurs équipes sont aujourd'hui dans les starting-blocks pour la reprise de l'activité, se



Joel Arcondeguy, responsable de Starshipper.

montrent par ailleurs assez optimistes sur l'avenir.

« Les redémarrages qui ont eu lieu en Turquie et aux USA ont montré un retour massif de notre clientèle », explique par exemple Yvan Lefranc-Morin. Avec pragmatisme, Joel Arcondeguy avoue aussi que la période d'inactivité du moment aura au moins permis « de donner le temps à Graphibus, notre prestataire attiré, de mettre tous nos autocars aux couleurs de Flixbus... ».

Pierre Cossard

*Les fameux Cars Macron.



Yvan Lefranc-Morin, DG de Flixbus France.

CONSTRUCTEURS

ACCORD

Iveco Bus et Indcar signent un accord de coopération industrielle



Le constructeur Iveco Bus et le carrossier Indcar ont signé le 29 mars 2021 un accord de partenariat industriel portant sur la production, sous marque Iveco, d'une nouvelle gamme de minibus Low Entry, commercialisée sous la dénomination Daily Access. Le Daily Access sera disponible principalement en version Gaz Naturel, compatible biométhane, pour répondre aux besoins grandissants des opérateurs du transport public sur ce segment et les accompagner dans leur transition énergétique. La gamme Daily Access, commercialisée par Iveco Bus, devrait comporter de nombreuses variantes et bénéficier de l'offre complète de services et prestations associées de la marque Iveco. Les premières livraisons sont prévues pour le début 2022.

Pierre Cossard

SÉCURITÉ **SCOLAIRE**

« N'oubliez pas d'enfant à bord », par Ubitransport



Ubitransport a annoncé le 6 mai 2021 le lancement de son dispositif de rappel automatique « N'oubliez pas d'enfant à bord » destiné à améliorer la sé-

curité des transports scolaires. Partenaire de l'ANATEEP, association nationale pour la sécurisation du transport scolaire, Ubitransport déploie cette fonctionnalité gratuitement pour ses clients transportant des élèves. Avec cette fenêtre pop-up, chaque conducteur est automatiquement notifié en fin de cir-

cuit et appuie sur un bouton pour attester que son véhicule est vide de tout passager après vérification. Le conducteur peut valider la pop-up au dernier arrêt, avant toute nouvelle course ou à son dépôt mais toujours avant de quitter son véhicule. L'information est alors remontée en temps réel dans le cloud

d'exploitation du réseau. Cette nouvelle fonctionnalité dite « de sécurité » est déployée automatiquement sur les réseaux 2School d'Ubitransport. Elle est également activable pour les réseaux interurbains et urbains équipés de 2Place qui assurent aussi un service scolaire. ■

Pierre Cossard

RÉSEAU **TRANSITION**

Inauguration d'une station GNV à Bassens



Citram Aquitaine a inauguré le 1^{er} avril 2021 une station GNV. Celle-ci a été construite par la filiale de Transdev à Bassens (Gironde) et elle est destinée à alimenter en biogaz 50 cars régionaux. Ce projet s'inscrit dans le cadre du programme Neo Terra visant le verdissement des autocars régionaux. Cette station GNV vise à encourager les circuits courts. En effet, le biogaz provient de trois exploitations situées dans le Médoc. La production du biogaz s'effectue à partir

de matières agricoles et/ou des eaux usées. Technologiquement, elle permet d'augmenter la pression du gaz grâce à ses compresseurs dans l'objectif d'atteindre 220 bars. En matière de sécurité, cette technologie permet de stocker de faibles quantités de carburant : 400 kg par rapport à 10 000 litres de gasoil. Par ailleurs, les éventuelles fuites sont détectées par un gaz odorisé, peu inflammable et très léger. ■

Christine Cabiron

ENTREPRISE **LIVRAISON**

Un MAN Lion's Coach pour Touati Company



Touati Company, basé à Bonneuil sur Marne dans le Val de Marne, vient de recevoir un MAN Lion's Coach, le sixième de la flotte composée de dix-neuf véhicules de grand tourisme. Spécialiste du transport VIP, Touati Company investit pour l'avenir et assure aujourd'hui des déplacements à la demande, faute de voyages touristiques en France ou en Europe.

Elu « Coach of the Year 2020 », le Lion's Coach bénéficie des derniers systèmes d'assistance à la conduite : EBA, système perfectionné de freinage d'urgence, ESP, système électronique de stabilité, MAN BrakeMatic avec limiteur de la vitesse de croisière et régulateur de vitesse, MAN EfficientCruise, MAN TipMatic, LGS, assistant de maintien sur la voie... ■

Pierre Cossard

Mobilités Magazine

“Abonnement de 2 ans”

Chaque mois une analyse pertinente de l'actualité du transport public

Mobilités Magazine, titre de la presse professionnelle dédié au transport public, a su en quelques années s'imposer comme la référence dans son domaine.

Conçu par des journalistes chevronnés, tous spécialistes du secteur, il aborde chaque mois sans détours les principaux thèmes qui font désormais évoluer l'organisation et les différents métiers de la mobilité.



Mobilités Magazine - abonnement 2 ans

320 € TTC 22 numéros + 8 hors-série

(Outremer et Europe voir tarifs et bulletin en ligne).

Gagnez 2 numéros

Je règle 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 (barrette 3 cases).

Date et signature obligatoires

Mes coordonnées : Mme M.

Nom : Prénom :

Société :

Adresse : professionnelle personnelle. *(afin de vous assurer une meilleure réception)*

Code postal : Ville : Pays :

Fonction :

Tél. : professionnel personnel

Email :

Siret : TVA intra.

Je souhaite recevoir une facture.



Mobilités magazine est une marque de TG Press. 9 rue du Gué - 92500 Rueil Malmaison. - abt.tgpress@gmail.com