



Retrouvez votre Magazine sur internet

www.mobilitesmagazine.com le site d'information des professionnels du transport collectif !



EXPÉRIENCE CROSSWAY GNC

## Des Crossway Natural Power en test dans l'Ain



Les Transports de l'Ain ont mené une expérimentation depuis le mois de septembre avec la collaboration d'Iveco Bus afin de tester l'utilisation de véhicules de transport en commun fonctionnant au gaz. Pour ce faire, le constructeur a mis à disposition deux véhicules afin de répondre aux différents besoins du transporteur dans le cadre de ces activités. ... (Suite page 2)

EDITORIAL

### Un jour sans fin...

Cette année 2021 qui commence ressemble étrangement à celle qui vient de se terminer et que l'on espérait pouvoir définitivement oublier. Nous voilà donc en-



trés de plein pied dans le fameux « monde d'après ». Problème cependant, il ressemble étrangement à ce-

lui d'avant, mais en pire. En effet, à la crise sanitaire qui n'en finit pas, viennent désormais se greffer les prémices d'une crise économique et sociale majeure. Une crise dont on ne mesure sans doute pas encore l'ampleur réelle. Anesthésiées par les aides, les entreprises redoutent à juste titre le réveil. Ce moment incontournable où l'argent « magique » cessera de couler à flot, où les banques commenceront à exiger le remboursement des prêts consentis, alors que le chiffre d'affaires ne sera pas encore au rendez-vous, atonie de l'économie oblige. Sans doute cette réalité obsède-t-elle aussi les plus conscients de nos gouvernants, ceux qui voient bien que nos vies ne pourront éternellement n'être rythmées que par le Covid... Dans ce contexte anxiogène, il est donc à craindre, pour les plus réalistes des observateurs, que le pire soit encore devant nous. ■

Pierre Cossard  
DIRECTEUR DE LA RÉDACTION

ENTREPRISE SOCIAL

## 2021 part sur de nouvelles bases



Le dialogue social est parfois rude dans le transport de voyageurs mais, en 2020, il a été productif. Qu'on en juge par les « petites révolutions » qui modifient réellement le paysage en 2021 ! ... (Suite page 6)

ENTREPRISE SOCIÉTÉ

## TC décroche l'agrément « Entreprise Adaptée »



La société TC, située à Saint-Genis-Laval dans la périphérie sud de Lyon, a décroché en octobre dernier l'agrément « Entreprise Adaptée », attribué par le ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion. Elle est ainsi devenue la première entreprise de transport de voyageurs de France à afficher cette distinction.. ... (Suite page 8)



# Mobilités Magazine n°44

Transition écologique : Les villes moyennes sont-elles à la traîne ?

**EXPÉRIENCE**

**CROSSWAY GNC**

# Des Crossway Natural Power en test dans l'Ain



Les Transports de l'Ain ont mené une expérimentation depuis le mois de septembre avec la collaboration d'Iveco Bus afin de tester l'utilisation de véhicules de transport en commun fonctionnant au gaz. Pour ce faire, le constructeur a mis à disposition deux véhicules afin de répondre aux différents besoins du transporteur dans le cadre de ces activités.

**Arnaud Marchal**

C'est dans un contexte environnemental changeant que les Transports de l'Ain ont décidé de tester en conditions réelles une alternative à la motorisation diesel. Pour l'occasion, Iveco a mis à disposition deux véhicules de sa gamme fonctionnant au gaz. Un Iveco Crossway Natural Power configuré en 55 pax a pu être testé pendant un mois entre le 14 septembre et le 15 octobre derniers. En parallèle, dès le 6 octobre et jusqu'à mi-décembre, un Crossway Low Entry Natural Power a pu également être mis en service pour continuer cet essai.

Les Transports de l'Ain ont choisi de réaliser cette expérimentation

sur leur agence de Savigneux située sur l'une des lignes structurantes de la région, la 119, reliant Bourg-en-Bresse à Villefranche-sur-Saône dans le Rhône. Ce choix s'explique par la proximité d'une station GNV à Villefranche-sur-Saône permettant d'effectuer le remplissage des réservoirs de gaz entre deux rotations de la ligne.

## L'acceptation générale

Pour mener à bien ce test grandeur nature, l'entreprise a informé non seulement son personnel roulant, mais également les usagers de la ligne 119 afin de les sensibiliser à cette alternative au moteur diesel et de re-

cueillir leurs ressentis. Globalement, les usagers ont apprécié l'effort et non pas ressenti de différence entre un véhicule diesel classique et les véhicules fonctionnant au gaz mise à part une réduction sensible du bruit du moteur à l'arrière.

Du côté des salariés de l'entreprise, que ce soit à l'atelier, à l'exploitation ou dans l'équipe des conducteurs qui ont pu rouler avec le véhicule, tous ont apprécié cette expérimentation. Pour les conducteurs, l'utilisation des Crossway Natural Power est transparente. Les commandes et le fonctionnement du moteur sont quasiment similaires à leurs homologues fonctionnant

au gasoil. Seul le remplissage des réservoirs s'est avéré différent et a nécessité de se faire à la station GNC AS24 de Villefranche-sur-Saône et non au dépôt.

Au niveau de la conduite, ils ont apprécié de ne plus avoir d'odeur des gaz d'échappement lors des arrêts moteurs tournant pendant la prise en charge des clients. La réduction du bruit du moteur, même si elle est minime depuis le poste de conduite, a également été appréciée par les conducteurs.

## Transition énergétique

Cet essai s'inscrit dans l'évolution des transports routiers de



# La gamme Crossway Natural Power GNC

## Crossway Natural Power

<b>Longueur</b>	12 m / 12,96 m
<b>Largeur</b>	2,55 m
<b>Empattement</b>	6,200 m / 7,065 m
<b>Hauteur (avec climatisation)</b>	3,455 m
<b>PTAC</b>	19 500 Kg
<b>Volume soutes (avec rampe UFR)</b>	4,1 m <sup>3</sup> / 5,1 m <sup>3</sup>
<b>Pax</b>	57 ou 53 + 1 UFR / 63 ou 59 + 1 UFR
<b>Moteur</b>	Cursor 9 de 8,7 litres, 6 cylindres en ligne, Turbocompresseur avec refroidissement par échangeur air/air, GNC
<b>Puissance</b>	360 ch (265 kW) à 2 200 tr/min
<b>Couple</b>	1 620 Nm à 1 200 tr/min
<b>Pont</b>	Meritor U17X - Rapport de pont 8x37
<b>Boîte de vitesse</b>	automatique VOITH D864.6 avec ralentisseur intégré; en option : ZF ECOLIFE 6AP 1700B avec ralentisseur intégré
<b>Train avant</b>	R175E à roues indépendantes
<b>Freins</b>	freinage à disques avant et arrière avec A.F.U., A.S.R., A.B.S., E.B.S. et E.S.P.
<b>Réservoirs</b>	4 x 315 litres (1260 litres) – Remplissage NGV1 et NGV 2
<b>Pneumatiques</b>	295/80 R22,5 Michelin

## Crossway Natural Power Low Entry Line

<b>Longueur</b>	12,050 m / 12,960 m
<b>Largeur</b>	2,55 m
<b>Empattement</b>	6,030 m / 6,945 m
<b>Hauteur (avec climatisation)</b>	3,210 m
<b>PTAC</b>	17 900 Kg
<b>Volume soutes</b>	0
<b>Pax</b>	49 ou 45 + 1 UFR / 53 ou 49 + 1 UFR
<b>Moteur</b>	Cursor 9 NPde 8,7 litres, 6 cylindres en ligne, Turbocompresseur avec refroidissement par échangeur air/air, GNC
<b>Puissance</b>	360 ch (265 kW) à 2 200 tr/min
<b>Couple</b>	1 650 Nm à 1 200 tr/min
<b>Pont</b>	Meritor U17X - Rapport de pont 9x37
<b>Boîte de vitesse</b>	automatique VOITH D864.6 avec ralentisseur intégré - en option : ZF ECOLIFE 6AP 1700B avec ralentisseur intégré
<b>Train avant</b>	R175E à roues indépendantes
<b>Freins</b>	freinage à disques avant et arrière avec A.F.U., A.S.R., A.B.S., E.B.S. et E.S.P.
<b>Réservoirs</b>	4 x 315 litres (1260 litres) – Remplissage NGV1 et NGV 2
<b>Pneumatiques</b>	275/70 R22,5

voyageurs découlant de la loi transition énergétique. Réalisée en accord avec la commune de Savignieux, la communauté de commune et la région Auvergne Rhône Alpes, elle permet à l'ensemble des intervenants de prendre conscience des enjeux environnementaux et économiques de la transition énergétique.

Faire rouler des véhicules fonctionnant au gaz s'avère plus complexe que l'usage de véhicule diesel, ne serait que par la nécessité de former le personnel d'atelier, et les ateliers doivent disposer d'équipements spécifiques répondant à la norme ATEX (ATmosphère EXplosive) représentant un coût d'acquisition de 10 000 €.

### Iveco Crossway GNC

Iveco propose une gamme complète de véhicules fonctionnant au gaz allant du petit Daily, essayé récemment dans *Mobilités Magazine Autocars*, jusqu'aux cars de ligne à plancher surbaissé avec les Crossway Low Entry sans oublier les transports scolaires avec le Crossway Scolaire. Ils sont réunis dans une

gamme nommée Natural Power. Sur la version Low Entry du Crossway, les réservoirs de gaz sont intégrés sur le toit du véhicule sur la première moitié du pavillon. Ce dernier est abaissé à l'intérieur pour permettre l'intégration des réservoirs contenant les 1260 litres de gaz sous pression (200 bars) sans pour autant imposer une hauteur supérieure à un véhicule à motorisation diesel. La climatisation, également placée sur le toit, prend place sur la moitié arrière de ce dernier. Cette disposition permet une répartition idéale du poids entre les essieux entre les réservoirs à l'avant et le moteur à l'arrière.

Avec une offre complète, Iveco propose une véritable alternative aux transporteurs qui souhaitent passer à une motorisation au gaz. La seule contrainte reste d'avoir accès à proximité à une station délivrant le gaz



pour faire le plein des véhicules facilement.

### Un bilan positif

Après plusieurs semaines à expérimenter ces deux véhicules en condition réelle, les Transport de l'Ain, sous la présidence d'Alexandre Nanchi, ont approuvé l'utilisation de ce type de motorisation. Si le coût d'acquisition est supérieur de 15 à 20 % et que les intervalles d'entretien sont réduits face à un véhicule diesel équivalent, la motorisation GNC présente plusieurs avantages. La fiscalité autorise un suramortissement permettant la déduction de 60 % de la valeur de la flotte du résultat imposable, et la carte grise est gratuite. La pollution sonore est réduite, l'encrassement du moteur est réduit et il n'y a pas d'additifs ou de système antipollution complémentaire nécessitant une intervention fréquente sur le véhicule. Du côté de la consommation, les Transport de l'Ain ont réalisé une consommation moyenne de l'ordre de 28,78 Kg / 100 km contre une consommation moyenne de 31,52 l / 100 km sur la ligne 119 par un véhicule diesel équivalent. Avec un coût du gaz sensiblement plus bas (0,77 € HT le Kg contre 1,02 € HT du litre de gasoil), le coût du carburant est abaissé de 44%.

### Un choix pour l'avenir ?

Au final, après ces trois mois de test, les Transports de l'Ain ont validé ce choix et vont lancer prochainement un appel d'offres pour l'achat de 11 véhicules fonctionnant au gaz et qui seront, dans un premier temps, affectés au dépôt de Savigneux qui permet un accès simple et rapide à la station de Villefranche-sur-Saône. Ces 11 véhicules seront également un test à grande échelle permettant de former le personnel des différents cen-

tres d'exploitation à cette nouvelle énergie pour un déploiement sur ces derniers à l'avenir. Il restera la question du choix de faire construire ou non des stations privatives. L'installation d'une station coûte entre 300 000 et 1 000 000 €, des synergies entre plusieurs transporteurs (voyageurs et marchandises) pourraient peut-être voir le jour à l'avenir pour faciliter le déploiement de telles installations. ■

## Les Transports de l'Ain



➔ Fondée en 1918 sous le nom de la Régie Départementales des Tramway de l'Ain pour reprendre l'activité ferroviaire du département, alors gérée par différentes compagnies sous forme de concession, elle ouvrira la première ligne par route en 1931 entre Cluse et Thoirette. Au cours des années 40 et 50, les lignes routières remplaceront progressivement les lignes ferroviaires autant pour le transport de personnes que celui de marchandises.

C'est en 1960 que le nom de la régie deviendra Régie Départementale des Transports de l'Ain, connu sous les initiales RDTA. La Régie cesse son activité de transport de marchandises en 1974 et se concentre sur le transport de voyageurs et sur le tourisme.

Après avoir passé un siècle sous l'autorité du département de l'Ain, la Régie des Transports de l'Ain est passée depuis de 1<sup>er</sup> janvier 2020 sous la gestion de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Le président de l'entreprise est Alexandre NANCHI depuis 2020, Conseiller régional de l'Ain délégué aux Ressources Humaines.

L'entreprise emploie actuellement 560 salariés sur le département au sein des 9 agences. Elle réalise chaque année plus de 13 millions de kilomètres et transporte chaque jour plus de 18 000 élèves. La flotte de l'entreprise compte 499 véhicules.

En 2009, l'entreprise reçoit trois certifications QSE : Qualité - Iso 9001, Sécurité - Ohsas 18001 et Environnement - Iso 14001, devenant la première entreprise triplement qualifiée en France. Pour les Transport de l'Ain, l'environnement est un axe de développement important depuis plusieurs années. L'expérimentation de véhicules de transport en commun fonctionnant au gaz s'inscrit dans cette logique.

Le dépôt de Savigneux compte 55 conducteurs et 64 véhicules dont 39 autocars. Elle réalise au quotidien 14 circuits scolaires, 21 circuits de transport adapté ainsi que 5 lignes régulières du réseau "Cars Région Ain" ainsi qu'une activité de transport occasionnel.



INDUSTRIE

CONSTRUCTEUR

# Van Hool a expédié son premier car électrique CX45E aux USA



Le constructeur belge Van Hool a annoncé le 18 décembre 2020 qu'il avait acheminé aux États-Unis le premier exemplaire de son CX45E, un autocar 100% électrique à batteries. Après une période intensive de développement et de tests, le

CX45E est désormais commercialisé par ABC Bus Companies, le distributeur de Van Hool en Amérique du Nord.

Durant le premier semestre de 2021, dix autres unités CX45E prendront la direction des États-Unis. Ces CX45E entièrement électriques seront alors livrés à deux clients nord-américains.

Le CX45E est un autocar à propulsion entièrement électrique destiné au marché américain. Proterra, un des principaux fabricants américains de batteries pour véhicules lourds, a été choisi par Van Hool pour fournir la technologie des batteries E2.

Le véhicule à propulsion 100% électrique possède une autonomie pouvant aller jusqu'à 500 km, selon les conditions climatiques et la topographie du parcours. Le CX45E sera principalement utilisé pour les déplacements domicile-travail de groupes d'employés et/ou le transport régulier de personnes. Le CX45E a été conçu et développé au sein de la société mère belge à Koningshooikt, où les premiers prototypes ont également vu le jour.

Les versions prêtes à la production des 10 CX45E prévus au premier semestre 2021 proviennent également du site de production belge. En provenance de Koningshooikt, les véhicules sont acheminés à Zeebrugge avant d'être expédiés vers les États-Unis.

Pour mémoire, rappelons que plus de 11 000 autocars et autobus Van Hool circulent aujourd'hui sur les routes américaines pour des clients divers et variés. ■



Premier réseau de PME indépendantes du transport de voyageurs en France

## Trouver le bon rythme

Au sein du réseau, et le président de Réunir l'a rappelé lors de ses vœux, la solidarité sera une valeur clé pour l'avenir. La résilience et la reprise des projets qui ont été laissés en suspens ou ont été ralentis ces derniers mois compte tenu du contexte, semblent des ambitions atteignables. Nous notons, par exemple, une certaine reprise des jobs dating, des démarches d'insertion prof en lien avec la pénurie de conducteurs (toujours et encore).

L'activité de tous les pôles a été affectée par la situation ; nous nous sommes félicités, au sein de Réunir, de disposer de compétences clés il y a un an, au tout début de la pandémie, que ce soit en particulier dans le domaine social et technique et aussi l'assurance de la flotte via notre société de courtage (avec un créditeur unique en son genre, fruit du de la solidarité que traduit le contrat groupe). Maintenant, la reprise des appels d'offres et des engagements d'entreprise dans des démarches dont la RSE nous remobilisent « sur mesure » et en proximité avec nos adhérents.

Même si l'incertitude demeure en termes économiques et de reprise d'activité, l'attentisme n'est pas dans la nature de nos

chefs d'entreprise ; c'est une des caractéristiques de notre réseau de trouver toujours de l'énergie pour rebondir ensemble (il existe, bien entendu, d'autres modes de développement respectables et, dans le secteur, l'énergie ne manque pas). L'espoir est de mise (même si les annonces gouvernementales à venir risquent de freiner à nouveau les libertés, après celle instituant un couvre-feu à 18 heures qui va encore pénaliser nombre d'activités déjà mises à mal).

Les questions sur les différents dispositifs d'activité partielle, les aides aux entreprises et les futurs dispositifs demeurent mais elles seront abordées au fur et à mesure, par étape, en fonction de la situation sanitaire. Se recentrer davantage sur une vision économique, la conquête de nouveaux marchés (en s'assurant de conserver l'existant), penser à de nouvelles offres de prestations avant de pouvoir reprendre une activité « normale » seront bien entendu à notre agenda 2021. C'est tout de suite la vision de notre réseau avec les nouveaux partenariats créés (pour les écoles et universités : le master TURP à Lyon, le CFA Cergy, les formations que nous menons) qui nous préoccuperons en ce début d'année.

# 2021 part sur de nouvelles bases



Le dialogue social est parfois rude dans le transport de voyageurs mais, en 2020, il a été productif. Qu'on en juge par les « petites révolutions » qui modifient réellement le paysage en 2021 !

**Hubert Heulot**

## 18 ans, CAP renouvelé

D'un jour à l'autre, le décret doit paraître sur l'accès à la conduite dès 18 ans dans le transport de voyageurs. Sans rire, quel progrès ! Et la fin d'une incongruité. On pouvait être propulsé dès cet âge au volant d'un camion-citerne plein d'essence mais pas d'un bus ou d'un car scolaire. Sans doute à cause d'une prudence - peut-être disproportionnée - du ministère de l'Intérieur s'agissant de transports de personnes. Tout l'enjeu consiste maintenant à trouver des assurances de sécurité dans l'accompagnement et la formation des jeunes conducteurs. Un travail débute avec le ministère de l'Éducation sur l'adaptation du CAP d'agent d'accueil et de conduite routière, transport de voyageurs, qui ne formait plus que des agents d'accueil. Le secteur va devoir se forger une nouvelle culture de l'apprentissage. De quoi, là aussi, améliorer son image auprès de la jeunesse. Les nouvelles générations vont pouvoir nourrir des vocations pour le transport de voyageur et plus seulement s'y imaginer un avenir par défaut par l'entremise d'un conseiller de Pôle Emploi.

## Temps partiel à 800 heures

D'autant plus qu'il y a une autre bonne nouvelle, le secteur s'est

réformé dans les premiers jours de décembre sur une de ses plaies : la manière dont il traitait les plus précaires de ses salariés, dans le transport scolaire, même s'ils étaient souvent ceux dont il avait besoin pour prendre pied chez un client, Région ou autre. Certes le contrat en période scolaire (CPS) perdure mais pour pas moins de 600 heures sur l'année, sauf pour les véhicules légers, 550 h, ce qui déclenche les droits sociaux fondés sur versement de cotisations comme la retraite, etc. Bref, tous les conducteurs scolaires deviennent de véritables salariés. Ce qui devient la norme, c'est le conducteur en Temps partiel annualisé (TPA) bénéficiant d'un contrat de travail à temps complet d'au moins 800 heures. Avec interdiction des avenants à répétition (pas plus de deux par an) qui installaient parfois les conducteurs dans une vraie précarité.

Par ces deux accords (CPS révisé et TPA) le blason social du conducteur est normalisé. « *L'effort financier est important du côté des entreprises* », souligne la FNTV. L'un des enjeux sera de le répercuter sur les clients. Une avancée discrète, accomplie aussi en 2020, devrait y contribuer. La référence salariale des marchés publics va évoluer. La

progression des salaires était donnée par un indice global du transport et d'entreposage, publié par le Conseil national de la route (CNR). Un indice spécifique vient d'être construit pour le TRV. Il sera plus proche des réalités de terrain du secteur, et du résultat de ses négociations salariales. A charge de le faire prendre en compte à chaque renouvellement de marché.

## Congé de fin d'activité consolidé

La dernière « révolution » vient d'Île-de-France et de l'ouverture de ses transports publics à la concurrence. Les règles de transfert des salariés ont changé. A chaque nouveau marché public, impossible pour eux de le refuser, ils intègrent d'office les effectifs du gagnant. En contrepartie, ils bénéficient de garanties sur leurs salaires et le « sys-

tème d'avantages sociaux » dont ils bénéficiaient chez l'employeur précédent. Ce que l'on appelle le « *sac à dos social* ». En particulier le congé de fin d'activités lorsqu'ils relevaient précédemment de la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires. Les syndicats de salariés ont mené une bataille féroce. L'UTP (Union des transports publics) a finalement accepté que l'avantage de ce départ anticipé sous conditions d'ancienneté sans perte de salaire, durerait quatre ans après le transfert dans le transport urbain, pour les salariés issus du transport interurbain. Mais ce CFA est un marqueur du métier de « conducteur de car ». Avant une réflexion plus globale sur les fins de carrière et la retraite, son maintien contribue à donner au secteur une base de reprise plus sûre. ■



# Virucide : le groupe Faure choisit Karman Jet



C'est pour des raisons d'efficacité et de maniabilité que le groupe Faure vient d'acquérir une dizaine d'appareils Karman Jet, pour un investissement unitaire de 2 600 euros. Les qualités virucides de l'appareil et de son produit ont été contrôlées et certifiées. Depuis décembre dernier, ils bénéficient d'une autorisation de mise sur le marché délivrée par l'Agence Nationale de

Sécurité Sanitaire de l'Environnement et du Travail. Une fois installé à l'intérieur du véhicule, l'appareil diffuse des particules particulièrement fines, de 4 à 5 microns contre 100 à 200 microns pour les pulvérisateurs traditionnels. Il s'agit d'une solution aqueuse bio dégradable et non toxique. Pour un véhicule classique d'une cinquantaine de places, le traitement dure autour de cinq

minutes. Il faut compter ensuite entre 10 et 30 minutes avant l'arrivée des passagers et conducteur. Cette pulvérisation tue les virus enveloppés (dont le corona virus), les bactéries, les champignons... Le Karman Jet a déjà été adopté par le milieu de l'aéronautique (Airbus, Boeing...).

## Bientôt, 800 autocars traités

C'est surtout sa maniabilité qui a séduit l'autocariste dauphinois. « D'un poids de quatre kilogrammes, il est facile d'utilisation. Chaque pulvérisation utilise 25 millilitres de produit et les cartouches installées dans l'appareil sont d'une contenance d'un litre, ce qui garantit une large période d'utilisation, d'autant que chaque nébulisation de ce liquide laisse une barrière anti microbienne et anti virucide de 10 jours », précise Antoine Cataldo, directeur général du groupe Faure. Ces appareils seront répartis sur les différents entrepôts du groupe Faure et serviront à traiter une flotte qui compte plus de 800 autocars. Les Karman Jet sont de conceptions et de fabrications européennes. Ils sont commercialisés par une société bordelaise. ■

Jean-François Bélanger



Retrouvez tous les hors-série thématiques sur [mobilitismagazine.com](http://mobilitismagazine.com)

**ENTREPRISE**
**SOCIÉTÉ**

# TC décroche l'agrément « Entreprise Adaptée »



La société TC, située à Saint-Genis-Laval dans la périphérie sud de Lyon, a décroché en octobre dernier l'agrément « Entreprise Adaptée », attribué par le Ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion. Elle est ainsi devenue la première entreprise de transport de voyageurs de France à afficher cette distinction.

**Jean-François Bélanger**

L'entreprise a été fondée en 2013 par Philippe Mandier, avec Autocars Philibert à hauteur de 33% de son capital. A son origine, TC (comme Transport Consulting), avait pour objet de fournir des conseils aux entreprises et autorités organisatrices. Peu de temps après, l'entreprise s'orientait vers le Transport à la Demande, pour le compte de la Communauté de Communes du Pays Mornantais, dans le département du Rhône. C'est en 2015 qu'elle mutait ensuite vers ses activités actuelles, la desserte des établissements spécialisés dans l'accueil des personnes handicapées, avec des véhicules de moins de 10 places.

## 130 salariés pour autant de véhicules

Dans ce métier, TC va rapidement s'imposer à l'intérieur de son périmètre historique, desservant établissements d'enseignements, médicaux et sociaux. Et elle va progressivement élargir ses activités au-delà du Rhône : dans la Drôme, l'Isère, l'Ain, l'Ardèche...

quelques fois à travers des marchés publics pour les transports de scolaires handicapés. Spécialisée dans ces Transports de Personnes à Mobilité Réduite (TPMR), TC est devenue une entreprise mono-activité, qui utilise un parc de 130 véhicules de 5 à 9 places dont certains peuvent accepter jusqu'à cinq fauteuils. Egalement, en 2016, TC avait déjà décroché le label de la Responsabilité Sociale dans l'Entreprise (RSE). Car, sur les 125 salariés que compte l'entreprise, 70% sont reconnus comme travailleurs handicapés. L'obtention du label Entreprise Adaptée est donc une étape supplémentaire qui doit faciliter encore la croissance de l'entreprise dans ce type de transport. Son potentiel de croissance est réel. En France, ce sont plus de 2,8 millions de personnes qui sont reconnues travailleurs handicapés, soit 7% de la population des 15-64, ans. Parallèlement et fidèle à ses engagements, TC a mis en place des innovations sociales fortes pour lutter contre le chômage de ces personnes handicapées, dans le

cadre de l'engagement national « cap vers l'entreprise inclusive ». Car si le taux de chômage se situe autour de 10%, la proportion pour les personnes reconnues handicapées atteint les 18%.

## 20 nouveaux véhicules en 2021

Aujourd'hui, de grands opérateurs de transports font déjà appel aux services de TC : Keolis, Sytral, Semitag, plusieurs conseils départementaux pour les transports scolaires, le conseil régional pour le transport à la demande... Pourtant, depuis 2020, la crise sanitaire est aussi passée par là : « après un arrêt quasi total de deux mois, nous avons du mettre notre personnel en chômage partiel et consentir un Prêt Garanti par l'Etat de 150 000 € », explique Philippe Mandier. Mais l'heure est plutôt aux perspectives de développement : « nous avons pour ambition d'acquérir 20 nouveaux véhicules en 2021 : une moitié pour en remplacer d'anciens et une autre pour accroître notre flotte ». 20% des véhicules de

celle-ci sont à faible taux de rejet de CO<sub>2</sub> et TC souhaiterait aller plus loin. « Pour des véhicules de nos capacités, notre entreprise pourrait supporter un surcoût d'exploitation de 20% pour disposer d'une énergie propre, mais des constructeurs tels que Toyota, Volkswagen ou Renault ne peuvent répondre à la demande », regrette Philippe Mandier. Cette politique d'acquisition de nouveau matériel roulant représente un investissement de 500 000 €. Elle doit coller à la croissance de l'entreprise. « En 2019, comme les années précédentes, nous étions sur un développement annuel de 40% et nous comptons bien retrouver ce rythme », ambitionne Philippe Mandier. Ce sera aussi un moyen pour TC de conforter l'éthique de l'entreprise, sa valeur fondatrice, de poursuivre le recrutement de salariés reconnus comme travailleurs handicapés et de leur apporter un accompagnement social et professionnel les favorisant dans leur insertion dans le monde du travail. ■

# 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)

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 : \_\_\_\_\_

**MOBILITÉS**  
magazine

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