



EVENEMENT

SALON

Autocar Expo, rendez-vous en 2022



Le 9 octobre dernier tombait l'annonce de l'annulation du salon Autocar Expo 2020, prévu pour se dérouler à Lyon du 14 au 16. La manifestation, reportée en 2022, n'aura donc pas échappé à la crise sanitaire du Covid-19 qui a balayé tous les événements du secteur depuis mars dernier. Entretien avec Yann Saint-Denis, directeur du salon.

... (Suite page 2)

TECHNOLOGIE

ENERGIE

Altens, le pari des biocarburants



Le premier confinement au printemps n'aura pas empêché la naissance d'un nouveau distributeur de biocarburant en France : Altens. Cette jeune société est le fruit de la longue collaboration entre Étienne Valtel et Mohamed Bennama, spécialistes de la distribution de carburant depuis près de 10 ans.

... (Suite page 7)

ENTREPRISE

TRANSITION

Pollution de l'air, encore des efforts



Il n'est sans doute pas la seule cause, mais le trafic routier est régulièrement pointé du doigt dans les dépassements des normes de pollution rendues obligatoires au niveau européen. Selon l'ADEME, le trafic routier émet un tiers des gaz à effet de serre en France et est également une source importante de la pollution de l'air (oxydes d'azote, particules et COV...).

... (Suite page 10)

EDITORIAL

Un jour sans fin

Cette année 2020 restera peut-être dans les mémoires - à moins que nous n'essayions de l'oublier le plus vite possible - comme celle



de l'avènement du concept de stop & go en mode de gouvernance. Dans un registre proche, cette fois en matière d'injonctions

contradictoires, on retiendra aussi des semaines qui viennent de s'écouler l'inénarrable : « travailler sans interaction sociale... ». Du grand art ! Quant à l'ubuesque liste des produits jugés essentiels ou non-essentiels dans les magasins encore ouverts, rappelons qu'elle a quand même dû mobiliser l'énergie d'un plateau de fonctionnaires de Bercy pour être produite avec tant de précision. Sans doute les mêmes ont-ils planché des années durant pour définir la capacité hospitalière idéale du pays... Face à la résilience de ce qui apparaît bel et bien comme une gestion chaotique de cette crise, les chefs d'entreprise français doivent désormais faire montre d'une stabilité mentale à toute épreuve. Bon courage donc, en attendant, grâce à l'ORTF ressuscitée, la prochaine allocution télévisée du chef du gouvernement, le ministre de la Santé... ■

Pierre Cossard
DIRECTEUR DE LA RÉDACTION



MAN LION'S COACH

Élu Coach of the Year 2020

ÉVÉNEMENT

AUTOCAR EXPO

Autocar Expo, rendez-vous en 2022



Le 9 octobre dernier tombait l'annonce de l'annulation du salon Autocar Expo 2020, prévu pour se dérouler à Lyon du 14 au 16. La manifestation, reportée en 2022, n'aura donc pas échappé à la crise sanitaire du Covid-19 qui a balayé tous les événements du secteur depuis mars dernier. Entretien avec Yann Saint-Denis, directeur du salon.

Propos recueillis par Pierre Cossard

Mobilités Magazine Autocars :
Après le report forcé de
l'édition 2020 d'Autocar Expo,
dans quel état d'esprit se
trouve être votre équipe ?

Yann Saint-Denis : Comme vous l'évoquez, la manifestation n'a pu se tenir suite à la décision de la préfecture de Rhône Alpes. Pour notre part, une heure avant, nous avions encore toutes les autorisations pour organiser cette manifestation. Malgré l'énorme déception, je tiens à remercier tout particulièrement l'ensemble des acteurs de la profession pour leur soutien dans ces différents moments.

MMA : Comment avez-vous
géré cette crise avec les 90
exposants qui vous suivaient
pour cette édition 2020
particulière ?

YS-D : A la suite de cette décision, et sachant que le montage des stands devait commencer dès le samedi 10 octobre à 14h, nous nous sommes attachés à prendre contact avec l'ensemble des intervenants. Par la suite nous avons contacté les exposants pour leur exposer la situation. Nous leur avons expliqué cette dernière de vive voix et avons évoqué l'avenir.

MMA : L'avenir, ce sera donc un
report de cette édition en
2022, sous quelle forme ?

YS-D : Nous nous dirigeons clairement désormais vers une édition de quatre jours, du 12 au 15 octobre 2022. Et je tiens d'ailleurs à préciser que la grande majorité de nos exposants nous a suivi dans la construction de cette future manifestation et nous les

en remercions. Concrètement, nous devrions retrouver une configuration classique avec quelque 130 exposants sur 20 000 m², plus ou moins 160 véhicules exposés et environ 4 500 m² d'exposition extérieure. Ce sont en fait ces données qui auraient dû résumer l'édition 2020 sans le Covid...

MMA : Cette situation
particulière que nous vivons
met-elle en danger la
pérennité de votre
entreprise ?

YS-D : Comme beaucoup d'entreprises dédiées au secteur de l'événementiel, nous sommes évidemment sans aucune activité depuis mars dernier, avec les conséquences que l'on peut imaginer, notamment la réduction de nos effectifs. D'ailleurs, même

si l'édition 2020 avait pu se tenir dans le format finalement envisagé, nous allions essayer des pertes financières. Face à cette situation, nous avons donc recours aux aides de l'Etat, ce qui nous permet de garantir la tenue de la manifestation en 2022.

MMA : Dans ce secteur
sinistré de l'événementiel, la
dématérialisation semble à la
mode, quel est votre point de
vue sur ce sujet ?

YS-D : Je pense qu'il y a sans doute un équilibre à trouver. Nos salons sont, rappelons-le, les descendants presque directs des grandes foires nées au Moyen-Age. La digitalisation est incontestablement un instrument intéressant, par exemple pour l'organisation de conférences, mais l'Homme est avant tout un

URBANWAY
LE CHOIX NATUREL

EXPERTISE ET
EXPÉRIENCE

DÉVELOPPEMENT
DURABLE

TCO OPTIMISÉ

COMPATIBLE
BIOMÉTHANE

**IVECO
BUS**

Votre partenaire pour un transport durable

animal social, qui a besoin de se retrouver physiquement pour échanger. D'ailleurs, la situation tendue que nous vivons actuellement dans notre pays face aux mesures de reconfinement témoigne bien souvent de la frustration engendrée par l'absence de vie sociale normale...

MMA : Pour cette édition manquée, vous envisagiez l'organisation de différents débats au long des trois jours

de manifestation. Allez-vous réitérer pour 2022 ?

YS-D :

Bien sûr, nous comptons remettre du débat au sein d'Autocar Expo. D'autre part, nous continuerons à organiser différentes animations tout au long des quatre jours et proposerons une nocturne festive. Les tribunes libres que nous allons mettre en place sont là pour rappeler qu'Autocar Expo n'est pas un simple « supermarché » de l'autocar, mais

aussi un lieu d'échanges et de communications entre tous les professionnels qui construisent le secteur du transport routier de voyageurs. ■

Retrouvez le cahier spécial Autocar Expo 2020 publié dans Mobilités Magazine N°42 et consacré aux véhicules et équipements que vous auriez pu découvrir du 14 au 16 octobre derniers.



Premier réseau de PME indépendantes du transport de voyageurs en France

Réunir au cœur de la transition énergétique

En 2017, l'ADEME et un constructeur d'autocars[®] ont réalisé une campagne de mesures afin de comparer les émissions de polluants sur les autocars au gaz naturel, à l'éthanol et au diesel respectant la norme européenne sur les émissions Euro 6. Ces mesures ont permis de mesurer en continu et en conditions réelles les émissions de CO₂, CO, HC, NO, NO_x et la consommation de carburant du véhicule. Les trois types de véhicules présentaient des caractéristiques techniques relativement similaires à quelques détails près :

➔ Les véhicules diesel et éthanol étaient équipés de boîtes de vitesses automatiques à glissement alors que la version gaz l'était avec une boîte robotisée, réputée être plus favorable à une diminution de la consommation ;

➔ La puissance des moteurs des véhicules diesel et gaz était de 320 chevaux et celle du véhicule éthanol de 280.

« Je renvoie à d'autres actions que nous avons suivies avec le déploiement de l'OLEO 100 (carburant B100), ou à nos travaux sur l'hydrogène, pour concentrer l'attention sur les véhicules GNV, et à leur progression dans notre parc[®] ».

« S'il est encore trop tôt pour disposer de toutes les données chiffrées, la pandémie qui frappe si cruellement nombre de secteurs économiques n'a pas interrompu les appels d'offres et des dossiers continuent à s'instruire pour la mise en service de stations privatives par exemple ». Les résultats de l'opération de 2017 ont été très satisfaisants en termes d'émission vis-à-vis de la norme Euro 6. Sans surprise, la filière éthanol permet une réduction de 88% des émissions totales de CO₂ par rapport à la filière gazole de référence. En cas d'utilisation de BioGNV, on réduit de 75% les émissions totales de CO₂ par rapport à l'utilisation de GNV fossile. Dans un livre blanc paru en octobre 2020, la FNTV se fait le relais d'une initiative qui reprend les objectifs fixés par la LOM (Loi d'Orientation des Mobilités). Le législateur a en effet donné un coup d'accélérateur au déploiement des Zones à Faibles Émissions Mobilité (ZFEM) : à compter du 31 décembre 2020, elles seront obligatoires pour les communes et intercommunalités qui dépassent « de manière régulière » les normes de qualité de l'air. C'est une priorité, d'autant plus que la France est en retard sur ses objectifs européens, comme en témoigne encore récemment les poursuites engagées par la Commission contre notre pays. L'objectif premier des ZFEM est d'inciter au renouvellement des véhicules vers des modèles plus vertueux. C'est en particulier le cas pour les flottes de véhicules utilitaires légers qui contribuent largement à la pollution urbaine, et pour

lesquelles le passage au gaz naturel renouvelable constitue une alternative très pertinente. Elles auront nécessairement comme conséquence de restreindre l'accès aux centres-villes des grandes zones urbaines, alors même que les périmètres des intercos s'étendent, et que la sensibilité de la population à l'améliorer de la qualité de l'air se renforce (jusque dans les programmes électoraux). Quant au président de Régions de France, qui n'est autre que le président de la Région Sud, Renaud Muselier, il considère que « le surcoût des véhicules GNV est aujourd'hui absorbable compte tenu des avantages fiscaux et du coût de l'énergie comparativement au diesel ».

« Àuprès de nos adhérents, nous assumons un rôle de conseil, déclare Eric Ritter, directeur général de Réunir. Nous avons au-delà de nos ressources internes, mis en place des actions de mutualisation qui permettent à nos adhérents d'échanger sur les bonnes pratiques. C'est aussi un lieu précieux pour avoir les bonnes informations, sans oublier les partenariats que nous avons aujourd'hui au complet (GRDF, AFGNV, AVERE, et... France hydrogène en cours). Par exemple, pour se lancer dans la construction d'une installation privative. Les infrastructures sont en effet un point clé. La dimension stratégique de l'opération est assez évidente ». Même au-delà des ZFEM, les mesures législatives auront vocation à accompagner la transformation des usages. « Nous sommes en pleine enquête sur les véhicules de transition énergétique, à la suite d'une commission. Les chiffres montrent d'ores et déjà une montée en puissance, et l'évolution qui ne s'arrêtera pas de sitôt concerne aussi les véhicules électriques pour des marchés de niche ». Réunir, qui accompagne sur un plan technique ses adhérents dans leurs réponses à appel d'offres, voit aussi son parc se diversifier quant aux types de véhicules lourds, avec de plus en plus d'autobus (que Réunir Assurance accompagne pour sa part, dans le cadre d'un contrat groupe pluriannuel qui constitue une garantie contre les « augmentations de conjoncture » et protège quand un sinistre se produit, par exemple un incendie).

1 Dès 2017, SCANIA et l'ADEME ont réalisé une campagne de mesures afin de comparer les émissions de polluants sur les autocars au gaz naturel, à l'éthanol et au diesel respectant la norme européenne sur les émissions Euro 6. <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/norme-euro-6-ademe-scania.pdf>

2 Immatriculations Totale Réunir :

✓ 7 668 véhicules immatriculés ✓ 7,6% du parc total en France
 ✓ 6,5 ans : âge moyen du parc ✓ 71% de véhicules EURO 5 et EURO 6

ENTREPRISE

ACQUISITION

Cars Rochette achète Thuret Voyages



Cars Rochette, entreprise installée à Saint Etienne dans la Loire, a officialisé le 16 octobre 2020 le rachat de Thuret Voyages à la Souterraine. Cette entreprise compte une quarantaine de salariés pour autant de véhicules, principalement des autocars de grande capacité. Les salariés seront tous repris. Thuret Voyages, qui va devenir Thuret Lines, est un acteur majeur de mobilité dans la Creuse et au sein de la région Nouvelle Aquitaine, elle effectue des lignes régulières et des services de transports scolaires. Cars Rochette est une petite entreprise de transport de voyageurs qui a redémarré son activité en août 2019, et qui compte se développer par croissance interne et externe sur les régions Auvergne Rhone Alpes et Nouvelle Aquitaine.

PC



Lisez
Mobilités Magazine
n°42

EQUIPEMENT

CRISE SANITAIRE

Les constructeurs font face au Covid-19



Cette crise sanitaire du coronavirus qui dure impose aux industriels du transport routier de voyageurs d'adapter leur offre de véhicules aux protocoles sanitaires qui sont imposés aux opérateurs. La plupart propose désormais un ensemble d'équipements qui permettent aux autocaristes de répondre à ces contraintes. Revue de détails de quelques-unes de ces offres.

Iveco lance des autocars « Safe Inside »

Depuis la reprise de ses activités industrielles, Iveco Bus a par exemple déployé un protocole sanitaire mondial afin de lutter contre l'épidémie du Covid-19 et protéger ses collaborateurs. Le constructeur a ensuite décliné ces mêmes priorités, afin d'accueillir les passagers en toute confiance, ainsi que les conducteurs, concernés au premier chef par la sécurité sanitaire à bord des véhicules. Plusieurs dispositifs existant ont été reconduits ou renforcés depuis le début de l'année. Parmi ceux-ci, la protection du poste de conduite grâce à la mise en place d'une vitre de séparation entre le conducteur et les passagers, protégeant ainsi les uns et les autres. Ce dispositif qui existait déjà sur certains véhicules urbains, Urbanway, Crealis et Crossway Low Entry, est désormais disponible en retrofit ou pour toute commande à venir, sur l'ensemble de la gamme autocars-autobus, y compris sur Crossway LD et Evadys. Il s'agit de solutions constructeurs, « OEM », utilisant des vitrages en verre ECE

R43. Pour les passagers, des distributeurs automatiques et sans contact de gel hydro-alcoolique sont placés au niveau des portes, permettant de se désinfecter les mains à l'entrée comme à la sortie du véhicule. Pour les exploitants, ces distributeurs permettent plusieurs milliers d'utilisations avant remplacement des piles ou recharge des accus.

Le Haut Conseil de la Santé Publique, en complément des mesures barrières, préconise aussi le renouvellement de l'air pour limiter l'accumulation du virus en espace clos. Pour satisfaire cette recommandation, le constructeur a modifié ses systèmes de climatisation pour maximiser la fraction d'air provenant de l'extérieur et accélérer ainsi le renouvellement d'air à l'intérieur du véhicule. Cette fonctionnalité est déjà disponible sur Crossway LE, LD et sur Evadys.

Enfin, pour les tissus, velours, cuirs, ou rideaux, Iveco Bus fait appel



BUS & COACH

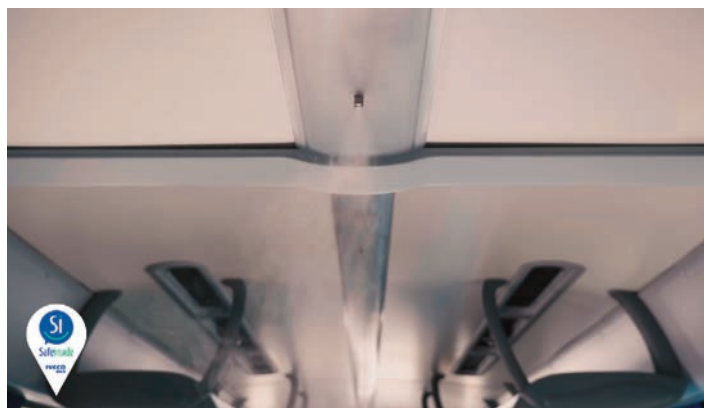


à plusieurs fournisseurs proposant des enductions ayant des propriétés bactéricides, fongicides, aquaphobes et virucides. L'industriel s'est par ailleurs attaché à la décontamination de l'air dans les véhicules, en complément de son renouvellement. Pour cela, il expérimente des dispositifs à ozone, aux UV ou électrolyse, installés à proximité des zones d'aspiration d'air intérieur. Ces systèmes fonctionnent en continu et permettent de désinfecter l'air recyclé de l'éventuelle présence de virus. Pour décontaminer l'intérieur des véhicules de manière automatique et quotidienne, un autre dispositif est en cours de développement. Il consiste à nébuliser un produit virucide pendant quelques minutes dans le but de recouvrir toutes les surfaces du véhicule, mais également à traiter l'intérieur des gaines de ventilation ainsi que les organes de la climatisation, et ce, sans intervention humaine.

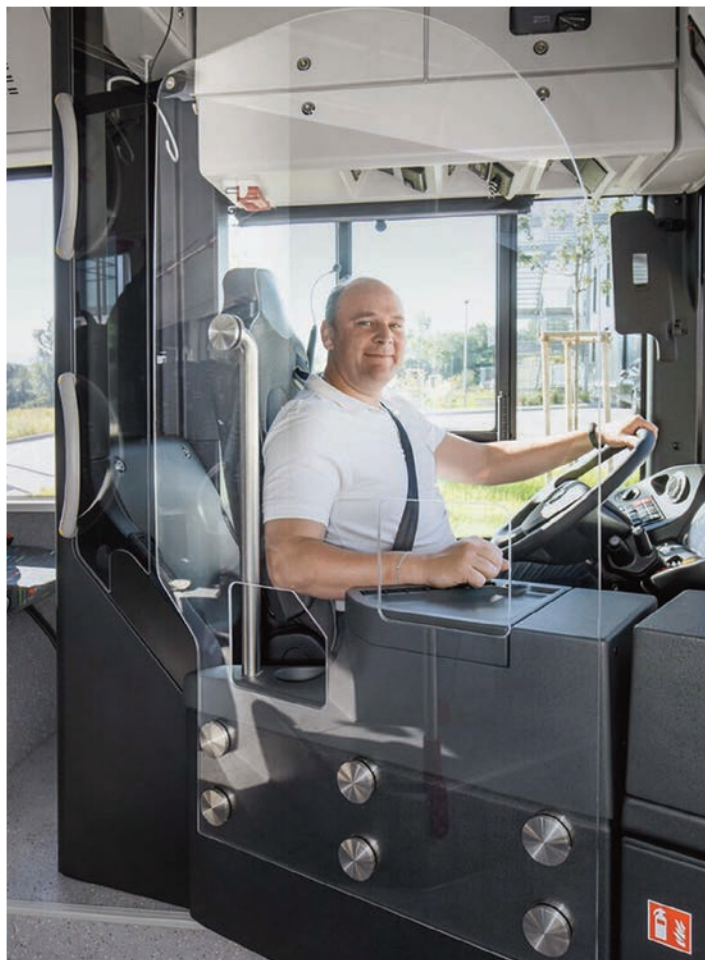
Enfin, le constructeur s'intéresse de près au nano-coating, qui consiste à vaporiser un produit rémanent sous forme de minuscules



gouttelettes, afin qu'il se dépose et désinfecte durablement les surfaces du véhicule, incluant sièges, poignées, colonnes de maintien. Actuellement en phase d'études, cette solution pourrait être efficace plusieurs mois.



MAN en lutte contre le virus



Le Coronavirus a changé la vie de chacun et notamment la manière de se déplacer et voyager en autobus ou autocars. Conducteurs et passagers veulent des protections renforcées, MAN, comme d'autres constructeurs, s'attache à répondre à cette demande.

Disponibles en rétrofit, des vitres de protection peuvent être installées autour du poste conducteur. Elles protègent ce dernier, mais également les passagers, évitant tout contact avec le conducteur. Les vitres de protection, en verre securit, sont disponibles en deux versions : totalement fermées ou avec ouverture pour la distribution des tickets. Elles peuvent être installées sur les autobus et autocars interurbains MAN, à la commande pour la nouvelle génération de MAN Lion's City, et en rétrofit pour l'ancienne gamme de MAN Lion's City et Lion's Intercity. Pour les autocars MAN Lion's Coach et Neoplan, il est également possible de remplacer la séparation arrière du poste conducteur par des vitres.

Par ailleurs, des distributeurs de gel hydro-alcoolique automatiques et sans contact peuvent être placés au niveau des portes, permettant de se désinfecter les mains à l'entrée comme à la sortie du véhicule. Une vaporisation fine évite les retombées de gouttelettes sur le sol. Installés dans des caissons antivols, ils fonctionnent sur la batterie du véhicule.

Que ce soit pour les autobus ou les autocars, la qualité de l'air constitue un point important pour la protection contre les virus. Ce sont ainsi 7 000 m³ d'air qui sont régulièrement renouvelés dans un autocar standard de 12 m et 13 000 m³ dans un autocar double étage. L'air propre arrive par le pavillon, est filtré et évacué ensuite sous le plancher du véhicule.

Van Hool purifie l'air de ses cars

Au printemps 2020, lors de la première vague de pandémie de Covid-19, Van Hool a proposé un certain nombre de solutions avec son programme Future-Proof pour assurer la sécurité et l'hygiène du conducteur et des passagers à bord de ses autocars. L'intention était alors de faire reprendre l'activité professionnelle de ses clients, entreprises d'autocars, le plus rapidement possible et de manière responsable. Chaque équipement du programme Future-Proof est disponible sur les nouveaux autocars, mais peut également être adapté aux véhicules déjà livrés.

Le programme Future-Proof Coach propose les solutions suivantes :

- ➔ **Optimisation du logiciel de la climatisation** : reprogrammation de la climatisation afin de maximiser l'entrée d'air frais (de 80 à 100 % selon le type de véhicule) ;
- ➔ **Séparateurs passagers** : séparation flexible entre chaque rangée de sièges ;
- ➔ **Séparateur conducteur** : séparation flexible protégeant le poste de conduite ;
- ➔ **Distributeurs** : distributeurs d'alcool placés aux deux entrées du véhicule ;
- ➔ **Ruban de siège** : limitation du nombre de places assises.

Une nouveau système de purification

Aujourd'hui, alors que la 2^e vague est là, Van Hool va encore plus loin en fournissant un traitement actif de l'air intérieur utilisé grâce au Van Hool CAPS. Ce système offre une meilleure solution que le filtrage passif (exemple : les filtres de classe G3 n'ont presque aucun effet sur les virus et les bactéries). Le bureau d'étude de Van Hool a étroitement collaboré avec Sanz Clima (Espagne), Avec leur système SECURE AIR 3, leader dans les systèmes de climatisation pour autobus, autocars et véhicules professionnels, afin d'élaborer ce nouveau système pour l'ensemble de la gamme d'autocars Van Hool, tant sur le marché européen que nord-américain.

Si l'optimisation du logiciel de la climatisation consiste à admettre autant d'air extérieur frais que possible dans le véhicule (de 80 à 100% selon le type de véhicule), le Van Hool CAPS traite l'air



intérieur utilisé. Contrairement à l'air extérieur frais, l'air intérieur utilisé peut contenir des aérosols composés de bactéries et de germes tels que ceux du Covid-19. Le traitement actif du Van Hool CAPS offre une solution jugée idéale pour éliminer ces "pathogènes". Le Van Hool CAPS utilise un filtrage actif à l'entrée du recyclage de l'air intérieur. Selon le type de véhicule Van Hool, l'aspiration de l'air intérieur à recycler est pourvue de 4 ou 6 éléments filtrants. Chaque autocar Van Hool est équipé de série d'un système de recyclage haute performance, grâce auquel le volume d'air intérieur peut être rafraîchi en moins d'une minute. Chaque élément filtrant CAPS applique trois technologies différentes, toutes visant à détruire les bactéries et les virus susceptibles d'être présents dans l'air à recycler.

Un filtre électrostatique capture la poussière, les bactéries et les particules virales et les détruit grâce à une haute tension électrique (ionisation). L'air est ensuite stérilisé au moyen d'une lampe UV-C. Les virus et les bactéries sont éliminés.

En même temps, une photocatalyse a lieu : un processus chimique lors duquel les virus et les bactéries sont dissous par absorption de lumière UV-C. Le Van Hool CAPS ne nécessite aucun entretien particulier. Les éléments filtrants ne doivent être remplacés qu'après 8 000 heures d'utilisation ou l'équivalent de 500 000 km.

Le Van Hool CAPS peut être commandé à l'usine pour tout nouvel autocar, mais peut également être installé en post-équipement sur des véhicules existants. L'installation en post-équipement de l'ensemble du système ne prend qu'une journée. ■

Pierre Cossard



Nouveau Territo U, un véhicule entièrement repensé pour vos dessertes scolaires !

- Grande manœuvrabilité
- Ratio longueur / capacité passagers optimal
- Nouveau design aux lignes dynamiques



12,20 m
et 13 m



Jusqu'à 63
places assises



Suivez-nous sur   

TECHNOLOGIE

ENERGIE

Altens : le pari des biocarburants



Le premier confinement au printemps n'aura pas empêché la naissance d'un nouveau distributeur de biocarburant en France : Altens.

Cette jeune société est le fruit de la longue collaboration entre Étienne Valtel et Mohamed Bennama, spécialistes de la distribution de carburant depuis près de 10 ans.

Arnaud Marchal

Cocorico ! Altens est une entreprise 100% française, filiale de Enens, spécialiste dans la distribution de carburants en France depuis 2015. Étienne Valtel et Mohamed Bennama, fort d'une solide expérience dans le domaine et riche d'une collaboration de plusieurs années, ont fait le pari de lancer une nouvelle entité en 2020 entièrement dédiée à la distribution de biocarburants.

Une évolution rapide en 5 ans

Si les deux associés ont compris depuis longtemps que les nouveaux carburants avaient besoin de distributeurs capables de guider et d'informer les clients finaux, ils ont commencé à proposer à la vente des biocarburants dès le début de leur activité sous l'enseigne Enens. La croissance de l'entreprise est telle qu'elle se classe 2^e au classement des 500 champions de la croissance au Palmarès *Les Échos* 2020 pour sa performance entre 2015 et 2018.

De 2015 à 2019, l'entreprise se consacre donc à son activité de distributeur de carburants et de combustibles et met tout en œu-

vre pour relancer le dépôt pétrolier de Bayonne qui doit permettre la fluidification de la distribution de carburant dans le sud-ouest de la France, ceci permettant de réduire les kilomètres parcourus pour les livraisons aux clients finaux.

Après avoir réussi à remettre sur pied la distribution depuis le dépôt de Bayonne, Enens a décidé de diversifier son offre en 2019 en proposant les Certificats d'Économie d'Énergie pour les particuliers et les professionnels afin de les accompagner dans leur transition énergétique.

Le temps du confinement pour préparer un nouveau projet

Le confinement au printemps n'aura pas freiné l'ambition des deux associés, au contraire. Ils ont pris le temps nécessaire à la création d'une nouvelle entité, filiale d'Enens. Altens est née en septembre dernier. L'objectif de cette nouvelle structure est la distribution exclusive de carburants alternatifs.

Altens propose la distribution de biocarburant dans tout l'Hexagone. Actuellement, la société gère 2 dépôts de carburant si-

tués à La Rochelle, construit en août 2020, et à Bayonne pour assurer la distribution sur la moitié ouest de la France. En 2021, la société prévoit d'ouvrir deux nouveaux dépôts en région Parisienne et Lyonnaise afin de couvrir la moitié est du pays et offrir des délais de livraison le plus courts possible à ses clients. Mais la mission qui est confiée à Altens ne se limite pas à vendre des litres de carburants alternatifs. Étienne et Mohamed ont décidé de proposer une solution complète à leurs nouveaux clients, allant du conseil jusqu'à la mise à disposition de cuves spécifiques pour le stockage sur site quand cela s'avère nécessaire. Altens effectue également l'audit du parc de ses clients afin de définir quel carburant est le plus adapté aux véhicules de la flotte, et d'indiquer lesquels devront passer par la case rétrofit pour être adapté.

Comme le rappelle Étienne Valtel, chaque client a un usage spécifique, que ce soit pour le transport routier de marchandises ou celui de voyageurs. Suivant les missions qu'il effectue, les véhicules qu'il utilise et comment il les utilise, Altens réalise une



étude de faisabilité pour adapter l'offre aux différents besoins de chaque entreprise de transport. Un excellent moyen de créer une relation commerciale sur le long terme. Il ne s'agit pas juste de vendre des biocarburants pour eux, mais bel et bien d'accompagner chaque client pour l'aider à réduire ses émissions de gaz à effet de serre sur le long terme.

Altens propose différents types de carburant alternatif

Pour couvrir les différents usages des professionnels du transport, Altens propose 5 biocarburants différents. Ils sont tous produits en France ou dans les pays limitrophes afin de proposer une alternative logique ne

nécessitant pas des transferts de matière première depuis des pays éloignés, alourdissant d'autant le bilan carbone final. La promesse d'Altens, avec ses 5 biocarburants, est de réduire les émissions de gaz à effet de

serre de 50 à 95%, mais aussi une baisse significative des particules fines émises lors de l'utilisation des moteurs allant de 10 à 80%. Le distributeur propose 4 biocarburants à base d'huile pour remplacer le tradi-

tionnel gasoil, ainsi qu'un carburant principalement issu de résidus viniques. Deux des carburants à base d'huile végétale, le PUR100 ECO et le XTL ECO, font appel aux circuits de recyclage qui permet



Les différents biocarburants distribués par Altens

| | PUR100 AGRI | PUR100 ECO | PURXTLAGRI | PURXTLECO | PUR-ED95 |
|--|--|--|--------------------------------|---|--|
| Type | B100 | B100 | XTL | XTL | ED95 |
| Compatibilité moteur diesel | au cas par cas, généralement compatible sur véhicule Euro 0 à Euro 5 | au cas par cas, généralement compatible sur véhicule Euro 0 à Euro 5 | Tous les moteurs diesel | Tous les moteurs diesel | Scania |
| Ressource d'origine | Huile de colza | Huile alimentaire usagée | Huile de colza et de tournesol | Huile alimentaire usagée / graisse résiduelle | Résidus viniques et résidus issus de la transformation de la betterave |
| Réduction CO ₂ | 60% | 90% | 50% | 80% | 90% |
| Réduction Nox | Non | Non | Non | Non | 45 à 60% |
| Réduction Particules fines | Jusqu'à 80% | Jusqu'à 80% | 10 à 30% | 10 à 30% | Minimum 70% |
| Consommation face au gazole classique | + 3% | + 3% | identique | identique | + 30 à 50% |
| Coût du carburant face au gazole classique | identique | Plus cher | sensiblement plus cher | sensiblement plus cher | moins cher |



NOUVEAU VOLVO B8R

ÉCOLOGIQUE

Moteur compatible énergie renouvelable B100

ÉCONOMIQUE

Exploitation B100 similaire au diesel, pas d'infrastructure lourde et coûteuse

CITOYEN

Le groupe Volvo emploie plus de 10.000 personnes en France et B100 issue d'huile de colza 100% française



de réutiliser les huiles de cuisson usagées. Le recyclage des huiles issues de la restauration permet de recycler plus de 65 millions de litres d'huile usagée rien qu'en France.

Les biocarburants proposés par Altens sont destinés à une flotte captive disposant d'une cuve sur le parc pour effectuer le ravitaillement des véhicules. Cela nécessite donc que les véhicules utilisant ces carburants alternatifs puissent faire le plein à leur dépôt régulièrement.

Retrofit et compatibilité avec les moteurs actuels

La disponibilité de carburants alternatifs est une bonne chose pour l'environnement, mais quand est-il de la compatibilité avec les véhicules dotés d'un moteur diesel ? Si les carburants de type XTL peuvent alimenter tous les moteurs diesel de l'Euro 0 à Euro 6 de façon transparente, les carburants type B100 peuvent nécessiter une adaptation pour fonctionner.

Étienne VALTEL rappelle à juste titre qu'opter pour l'option à la commande du véhicule neuf est nettement plus intéressant qu'un retrofit par la suite. La modification sur la chaîne de fabrication en usine est quasiment transparente, que ce soit du point de vue technique ou de celui du coût.

Un retrofit après livraison va nécessiter une immobilisation supplémentaire du véhicule ainsi que le remplacement de certaines pièces et une reprogrammation de la gestion moteur. Le surcoût dans ce cas peut atteindre 2000 à 2500 €. À noter

que les moteurs actuels proposés sur les véhicules Scania sont compatibles avec le biocarburant ED95.

Les carburants alternatifs pour un avenir plus propre

Le gazole B7 représente encore aujourd'hui la principale source d'énergie dans le transport routier. Depuis plus de 10 ans, la consommation des autobus et des autocars en France dépasse le million de mètres cubes de gazole. Les poids lourds sont les deuxièmes émetteurs de gaz à effet de serre dans les transports. L'emploi de carburants alternatifs permet de réduire drastiquement les émissions de CO₂ en complément de l'évolution des moteurs pour réduire pollution et consommation. La neutralité carbone pour 2050 passera par un objectif de réduction des émissions polluantes de 30% d'ici à 2030 sur les poids lourds neufs (par rapport aux véhicules commercialisés en 2019). De plus en



plus de villes restreignent leur accès aux véhicules à basses émissions, Paris et la petite couronne souhaitent interdire l'accès aux véhicules à motorisation diesel dès 2024. Il est temps pour

les transporteurs de s'intéresser aux alternatives leur permettant de continuer à travailler tout en se mettant en conformité avec toutes ses évolutions écologiques. ■

Pollution de l'air, encore des efforts



Il n'est sans doute pas la seule cause, mais le trafic routier est régulièrement pointé du doigt dans les dépassements des normes de pollution rendues obligatoires au niveau européen. Selon l'ADEME, le trafic routier émet un tiers des gaz à effet de serre en France et est également une source importante de la pollution de l'air (oxydes d'azote, particules et COV...).

Paul Will

Pas de doute non plus, à terme, les transports collectifs devront être plus vertueux. Ils participent pleinement au trafic routier, et tandis que des flottes urbaines se verdissent, il apparaît difficile de demeurer à côté de l'évolution générale, sans parler des contraintes fixées par les agglomérations, comme on le verra. Il s'agit là d'une exigence de transition énergétique que la crise récente (notamment la baisse des recettes de trafic et la nécessité de réduire l'offre) semble contredire. Jusqu'où ?

En moyenne, un déplacement en train émet au moins 10 fois moins de CO₂ que le même trajet en voiture et jusqu'à 50 fois moins de CO₂ que l'avion. Le transport aérien émet 14 à 40 fois plus de CO₂ que le train par kilomètre parcouru et personne transportée. Un vol aller-retour Paris-Zurich, par exemple, émet 300 kg de CO₂ par personne, contre 48 kg pour le train. Or 40% des voyages en avion s'effectuent sur des distances inférieures à 800 km, pour lesquelles les lignes à grande vitesse sont souvent plus pratiques. En effet, le train dessert directement les centres villes. Un autocar, selon la FNTV, équivaut à trente voitures. Sachant qu'avec un taux d'occupation de 38%, un autocar devient

compétitif sur le plan environnemental (pour information le taux d'occupation moyen des Cars Macron oscillait, avant la crise sanitaire, entre 57 et 67% avant le Covid).

Pollution atmosphérique et Covid : même combat

La lutte contre la pollution atmosphérique passe-t-elle après la lutte contre la pandémie ? La question est posée quand on explore une fréquentation en baisse des transports collectifs et un

recours renforcé à la voiture particulière. Mais la réponse n'a rien d'évidente. D'après les informations les plus récentes disponibles, les transports dans leur ensemble (avions, trains, bateaux...) ne représentent que 1,1% des clusters recensés depuis début mai. Pour la FNTV, « aucun cluster n'a été identifié dans le cadre d'un service de transport routier interurbain ». « A ce jour, aucun cas de cluster à bord d'un train n'a été signalé par les autorités sanitaires fran-

çaises », ajoute la SNCF. L'Union des transports publics et ferroviaires ne manquent pas de relever que, selon l'organisme britannique Rail Safety and Standards Board, le risque de contamination à bord d'un train est de 0,01% sur un trajet moyen d'une heure, et qu'il est encore réduit de moitié si les voyageurs portent un masque. Ou que, d'après l'Association américaine des transports publics, qui dit avoir passé en revue les publications internationales sur le sujet, le risque est « minimal », surtout si des mesures barrières sont prises, et qu'« aucune corrélation directe n'a été établie entre l'utilisation des transports en commun urbains et la transmission du Covid-19 ».

Les études scientifiques analysant ce type de contamination sont toutefois trop peu nombreuses pour en tirer des conclusions et ne sont pas toujours transposables d'un mode de transport à l'autre ou d'un pays à l'autre. « On ne sait pas exactement combien de gens peuvent se contaminer dans les transports en commun », reconnaît l'épidémiologiste Yves Buisson. Mais, « même si on ne peut pas le quantifier, c'est un risque assez faible, dans la mesure où le port du masque a été mis en place », assure-t-il.

Informier, contrôler.

La création d'une ZFE doit être accompagnée d'une campagne d'information locale d'au moins trois mois, afin de porter à la connaissance du public le périmètre contrôlé ainsi que les restrictions de circulation mises en œuvre. De plus, un nouvel article L. 2213-4-2 du CGCT prévoit en corollaire des mesures propres à garantir l'efficacité de ces ZFE. Afin de faciliter la constatation des infractions aux règles de circulation arrêtées et de permettre le rassemblement des preuves de ces infractions ainsi que la recherche de leurs auteurs, des dispositifs fixes ou mobiles de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules peuvent être mis en œuvre par la police et la gendarmerie nationales ou par la police municipale des communes sur le territoire desquelles a été instituée une ZFE ou, pour la zone instaurée à Paris, par le service dont relèvent les agents de surveillance de Paris. La mise en œuvre des dispositifs de contrôle est autorisée par arrêté du représentant de l'Etat dans le département et, à Paris, du préfet de police. Plusieurs conditions entourent cette autorisation, qui ne peut notamment, sauf exception, être délivrée que si les modalités de contrôle ne conduisent pas à contrôler chaque jour plus de 15% du nombre moyen journalier de véhicules circulant au sein de la zone. Les lieux d'implantation des dispositifs fixes, qui seraient un idéal, sont déterminés en tenant compte notamment des niveaux de pollution atmosphérique observés sur les voies de circulation concernées. Enfin, des dispositions concernant le traitement des données collectées sont prévues.

Les statistiques sont en trompe-l'œil et Santé publique France le concède elle-même : « *Le nombre de clusters identifiés est probablement largement sous-estimé* ». « *Dans les transports en commun tels que nous les connaissons dans nos grandes villes, il est quasiment impossible d'identifier des foyers de transmission* », pointe Yves Buisson, qui préside la cellule de veille scientifique sur le Covid-19 à l'Académie de médecine.

« *Un cluster, c'est trois personnes positives qui ont fréquenté le même endroit dans un délai de sept jours* », expose le médecin.

Identifier un cluster, « *ça va bien si on est dans une entreprise, une école ou dans le cas d'un spectacle ou d'un mariage* ». Mais dans le métro, « *c'est absolument impossible* ».

Le ministère comme les entreprises du secteur insistent sur les mesures sanitaires prises pour limiter le risque de contamination dans les transports en commun. La FNTV rappelle qu'un protocole national a été mis en place. Qu'il n'ait pas eu une valeur contraignante décidée par les partenaires sociaux ne change rien à la donne : on peut voyager en toute tranquillité en autocar,



les normes sont respectées. Entre autres dispositions, dont le port du masque « grand public » obligatoire, il recommande la

mise à disposition de gel hydro-alcoolique pour les usagers ou la désinfection au moins une fois par jour des équipements. La dis-

Que dit la LOM

Le décret d'application de l'article 86 de la loi d'orientation des mobilités (LOM) a été publié au Journal officiel ce 17 septembre. Cet article de la LOM rend obligatoire à compter de la fin 2020 l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) dans les territoires concernés par le non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air mentionnées à l'article R. 221-1 du code de l'environnement.

Le décret qui entre en application ce 18 septembre insère deux nouveaux articles dans le Code général des collectivités territoriales (CGCT) pour préciser quelles communes et quels EPCI sont concernés. Le nouvel article D. 2213-1-0-2 précise que sont considérées comme ne respectant pas de manière régulière les normes de qualité de l'air « les zones administratives de surveillance de la qualité de l'air, définies en application de l'article R. 221-3 du code de l'environnement, dans lesquelles l'une des valeurs limites relatives au dioxyde d'azote (NO₂), aux microparticules PM₁₀ ou aux particules PM_{2,5} mentionnées à l'article R. 221-1 du code de l'environnement n'est pas respectée au moins trois années sur les cinq dernières ». Il prévoit en outre que les communes ou les EPCI à fiscalité propre dont le président dispose du pouvoir de police de la circulation sont considérés comme ne respectant pas de manière régulière les valeurs limites de qualité de l'air lorsque leur territoire est inclus en tout ou partie dans une zone administrative de surveillance de la qualité de l'air mentionnée plus haut.

Cas particuliers

En revanche, ces communes et EPCI qui démontrent, « par de la modélisation ou par des mesures réalisées conformément à l'article R. 221-3 du code de l'environnement », que les valeurs limites mentionnées plus haut sont respectées pour au moins 95% de la population de chaque commune concernée « ne sont pas regardés comme dépassant de façon régulière les normes de qualité de l'air », indique le décret. Le nouvel article contient également une disposition qui ne figurait pas dans le projet de décret soumis à consultation publique. Ainsi, « sans préjudice » de la mesure précédente, « ne sont pas regardés comme dépassant de façon régulière les normes de qualité de l'air les communes ou les EPCI à fiscalité propre dont le président dispose du pouvoir de police de la circulation qui démontrent que les actions mises en place, notamment celles prévues dans le cadre d'un plan de protection de l'atmosphère élaboré en application de l'article L. 222-4

du code de l'environnement, permettent d'atteindre les valeurs limites [mentionnées plus haut] pour l'ensemble de la population de chaque commune concernée, dans des délais plus courts que ceux procédant de la mise en place d'une zone à faibles émissions mobilité ». Ces deux dernières dispositions (III et IV de l'article 1er du décret) ne sont pas applicables aux métropoles, à la métropole d'Aix-Marseille-Provence, à la métropole du Grand Paris, à la métropole de Lyon ainsi qu'aux communes situées sur leur territoire.

Quant au deuxième article inséré par le décret dans le CGCT (D. 2213-1-0-3), il caractérise la notion de prépondérance des transports terrestres dans le dépassement des valeurs limites : ils sont considérés comme source prépondérante lorsqu'ils « sont la première source des émissions polluantes », ou quand « les lieux concernés par le dépassement sont situés majoritairement à proximité des voies de circulation routière ».

Quatre collectivités ont déjà mis en place des ZFE-m, a rappelé le ministère de la Transition écologique dans une communiqué : la métropole de Lyon, Grenoble-Alpes-Métropole, la ville de Paris et la métropole du Grand Paris. En application du décret publié ce 17 septembre, a-t-il souligné, « sept nouvelles ZFE-m devront obligatoirement être mises en place par des métropoles françaises : métropole d'Aix-Marseille-Provence, métropole Nice-Côte d'Azur, métropole Toulon-Provence-Méditerranée, Toulouse Métropole, Montpellier-Méditerranée Métropole, eurométropole de Strasbourg et métropole Rouen-Normandie ».

L'État peut accompagner les collectivités pour étudier la faisabilité d'une ZFE-m ou pour les soutenir dans leur mise en œuvre, rappelle le ministère qui précise qu'1,3 M€ ont déjà été alloués dans ce cadre. « La mise en place d'une ZFE-m s'accompagne en outre d'un supplément financé par l'État à la prime à la conversion d'un montant pouvant aller jusqu'à 1 000 €, lorsqu'une aide similaire est allouée par la collectivité, ajoute le communiqué. Un ménage habitant dans une ZFE-m peut ainsi obtenir une prime s'élevant jusqu'à 3 500 € (et même 6 000 € pour les ménages les plus modestes) pour l'achat d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable, en supplément de l'aide locale à laquelle il peut avoir droit ».

Référence : décret n°2020-1138 du 16 septembre 2020 relatif au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité, J.O. du 17 septembre 2020, texte n°4.

tanciation physique, elle, a été assouplie.

C'est en particulier pour cette raison que dans le secteur des transports routiers, déjà fortement impactés par l'effondrement de l'activité touristique et occasionnelle, des efforts pour procéder à la désinfection des véhicules ont aussi été faits et que les dispositifs, à juste titre, doivent encore s'améliorer afin de rassurer la clientèle pour qu'elle retrouve la confiance, voire renoue avec un mode de transport souple et confortable.

Un objectif de réduction de la pollution difficile à atteindre

Si on peut être rassuré par l'utilisation de transports collectifs non bondés, et si les transports collectifs dans leur ensemble sont plus vertueux que les autres modes de déplacement au regard de la pollution, la France, qui connaît un fort développement de sa politique dans ce domaine, peine toutefois à respecter ses engagements européens.

Le paradoxe est total. Alors que le pays affiche sa volonté de réduire la pollution et qu'elle dispose de nombreux atouts, grâce à sa recherche et ses industriels, pour réussir la transition énergétique, notre pays vient d'être une nouvelle fois poursuivi par la Commission européenne pour non-respect des valeurs fixées par la directive sur la qualité de l'air ambiant en ce qui concerne les tristement fameuses micro-particules PM10⁽¹⁾.

En cause essentiellement le trafic routier, les chauffages collectifs et individuels. « *Le pays n'a pas respecté les valeurs limites journalières applicables aux particules PM10 qui sont juridiquement contraignantes depuis 2005 : les données fournies par la France confirment le non-respect systématique des règles de l'UE re-*

latives aux valeurs limites des PM10 dans les zones de Paris et de Martinique pendant douze et quatorze ans respectivement », explique l'institution européenne. Les particules PM10 sont présentes dans les émissions provenant de l'industrie, de la circulation automobile, du chauffage domestique mais aussi de l'agriculture.

Cette saisine n'est pas une première. La Commission avait déjà renvoyé la France devant la CJUE pour le même motif en mai 2011. À cette époque, seize zones étaient visées, parmi lesquelles figurait déjà Paris⁽²⁾. Déjà à cette date, la Commission reprochait à « *la France (de ne pas avoir) pris à ce jour de mesures efficaces pour remédier au problème des émissions excessives de ce type de particules dans plusieurs zones du pays* ». Les zones visées étaient Marseille, Toulon, Avignon, Paris, Valenciennes, Dunkerque, Lille, le territoire du Nord Pas-de-Calais, Grenoble, Montbéliard/Belfort, Lyon, le reste de la région Rhône-Alpes, la zone côtière urbanisée des Alpes-Maritimes, Bordeaux, la Réunion et Strasbourg.

Quant à la demande française de prolongation du délai d'application de la législation européenne, l'UE l'avait rejeté au motif que « *les conditions ne sont réunies que pour Strasbourg* ».

Traiter les causes

On peut donc légitimement s'interroger sur les causes structurelles d'un tel manquement. En Île-de-France, et plus particulièrement à proximité de grandes voies de circulation, les normes réglementaires de pollution atmosphérique étant régulièrement dépassées, notamment pour le dioxyde d'azote (NO₂) et les particules de diamètre inférieur à 10 et 2.5 micromètres (PM10 et PM2.5). Afin de réduire la pollution



dans les grandes villes françaises, la loi du 12 juillet 2010, dite loi « Grenelle 2 » avait autorisé la création de Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air (Zapa), dans lesquelles la circulation des véhicules les plus polluants pouvait être limitée voire interdite. La loi instaurait ainsi la possibilité pour certaines villes de déposer une candidature à la mise en place expérimentale de ces Zapa. La candidature de Paris avait été retenue par l'Ademe, porteur de l'appel à projets pour une étude de faisabilité définissant le périmètre optimal, les véhicules concernés, les conséquences socio-économiques et les moyens de contrôle associés. Mais pour France nature environnement (FNE) « *les Zones d'actions prioritaires pour l'air (Zapa) n'y feront rien, la France sera condamnée* ». Pour l'ONG, la mise en œuvre de la mesure prévue par le Grenelle de l'environnement « *[n'a pas] suffi pour que les poursuites cessent* » car elle « *arrive trop tard et ne résout*

pas le problème ». FNE critiquait notamment le fait que la mesure ne permette pas d'interdire la circulation des diesel polluants et autres 4x4 (ainsi que des deux roues dans les zones concernées). L'ONG réclamait alors « *des mesures drastiques* ». « *L'Etat (devait) prendre ses responsabilités et faire du sujet une vraie priorité nationale* ». Pour cela, le calendrier d'application des zones devait être accéléré et les Zapa devaient être pertinentes, en tenant compte de la réalité de la pollution et des populations exposées, et inclure l'ensemble des zones visées par l'assignation de la Commission européenne. Enfin, FNE rappelait qu'en 2010, 24 dépassements des valeurs limites de dioxyde d'azote (NO_x) ont été enregistrés dans des agglomérations de plus de 100 000 habitants.

C'est sans doute pour cette raison que les ZFE sont venues se substituer aux dispositifs existants des zones à circulation restreinte (ZCR), eux-mêmes institués en

remplacement des zones d'actions prioritaires pour l'air (Zapa), qui n'auront pas rencontré le succès escompté, puisqu'à ce jour seuls Paris et Grenoble se sont engagés sur cette voie. Ce mécanisme fait ainsi figure d'exception à l'échelle française, alors que l'on dénombre environ 220 villes européennes ayant mis en œuvre un cadre d'actions similaire.

Le choix de la contrainte

Un dispositif souple, mais à vocation obligatoire pour certaines agglomérations, est vite apparu comme la solution. Dans ce domaine, rien ne se ferait sans une contrainte accrue. Le fonctionnement des ZFE repose sur le système aujourd'hui opérationnel des vignettes Crit'air et sa mise en œuvre se distingue par une certaine souplesse. Ainsi, les collectivités concernées sont libres de déterminer le périmètre géographique de la zone (centre-ville ou agglomération), mais également les types de véhicules concernés, les heures d'application des restrictions prévues ou encore les dérogations pos-

sibles. A titre d'exemple, à Paris, qui a déjà mis en place un plan d'actions, les voitures classées Crit'Air 4 (de type diesel, immatriculées entre 2001 et 2005) ne peuvent plus circuler dans les rues depuis le mois de juillet 2019. A Lyon, la ZFE sera opérationnelle à compter du 1^{er} janvier 2020 et n'engendrera de restrictions que pour les poids lourds et les véhicules utilitaires. La souplesse des ZFE permettra donc des actions aux ambitions variables selon les collectivités. D'après les annonces du gouvernement, les ZFE ont été officiellement instituées dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (dite « LOM »)⁽³⁾.

Urbain/interurbain

Très structurante encore de l'activité et notamment du déploiement d'un certain type de matériels, la distinction entre les transports urbains et interurbains est devenue plus relative avec l'extension des intercommunalités. Les zones peu denses restent encore importantes, et c'est en particulier dans ces territoires que les transports sco-

laire, complétés par des services de transport à la demande, dominent encore largement le paysage (et pèsent dans le chiffre d'affaires des autocaristes). Mais ailleurs, à l'approche des agglomérations, ce paysage connaît des changements. Pour preuve, les autocaristes voient leur parc d'autobus augmenter. Sans parler, pour le parc autocar, du développement encore récent du gaz, voire du bioGNV (ou des énergies alternatives comme l'OLEO 100). Ainsi, pour lutter contre la pollution atmosphérique, rien de tel que promouvoir les alternatives. Des ZFE peuvent être créées dans les agglomérations et dans les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère (PPA) est adopté, en cours d'élaboration ou en cours de révision, par le maire ou par le président d'un EPCI à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation, sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'EPCI.

L'instauration d'une telle zone est obligatoire avant le 31 décembre 2020 lorsque les normes

de qualité de l'air (C. envir., art. L. 221-1) ne sont, au regard de critères définis par voie réglementaire, pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l'EPCI à fiscalité propre compétent.

D'ici quelques mois (le 1^{er} janvier 2021 plus précisément), l'instauration d'une ZFE sera également obligatoire, dans un délai de 2 ans, lorsque lesdites normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière, au regard de critères définis par voie réglementaire, sur le territoire de la commune ou de l'EPCI à fiscalité propre compétent et que les transports terrestres sont à l'origine d'une part prépondérante des dépassements.

Difficile de passer entre les mailles du filet

C'est clair, le déploiement des ZFE vise à rattraper un certain retard français en matière de pollution de l'air, phénomène qui serait responsable d'environ 48000 morts prématurées chaque année dans l'Hexagone. Il s'agit aussi de mettre en œuvre les moyens d'action adéquats devant la pression exercée à l'encontre de la France pour son inaction en la matière.

Ainsi, par un arrêt du 12 juillet 2017 (ce, 12 juillet 2017, n°394254), le Conseil d'Etat avait enjoint l'Etat de prendre toutes les mesures nécessaires pour que soit élaboré et mis en œuvre, pour certaines zones du territoire national, un plan relatif à la qualité de l'air permettant de ramener les concentrations en dioxyde d'azote (NO₂) et en particules fines (PM10) sous les valeurs limites fixées par la directive du 21 mai 2018 relative à la qualité de l'air (directive n°2008/50/ce du parlement et du conseil du 21 mai 2018).

En février 2018, la France a bien soumis à la Commission euro-



péenne un plan d'actions destinées à respecter ses obligations en la matière mais aucune mesure concrète n'avait été mise en œuvre à cette date.

Estimant ces propositions insuffisantes, la Commission européenne a donc saisi le 17 mai dernier la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) d'un recours contre la France, à l'instar de cinq autres États membres, pour non-respect des valeurs limites fixées pour le dioxyde d'azote (NO₂) issues de la directive du 21 mai 2018 précitée et pour manquement à l'obligation de prendre des mesures appropriées pour écourter le plus possible les périodes de dépassement.

La contrainte ou la vertu ?

Outre l'amende, qui peut atteindre plusieurs dizaines de millions d'euros, l'Association santé environnement France (Asef), juge pour sa part que la pollution de l'air constitue « une double peine » qui « coûte très cher ». Selon l'association, qui réunit 2 500 médecins, le dépassement des normes européennes génère des « pénalités à verser à l'Union Européenne et surtout [une] augmentation des coûts de l'assurance maladie qui, au quotidien, doit assumer l'augmentation des allergies, des asthmes, des accidents-cardiovasculaires et des cancers ». L'ONG rappelle qu'en 2006, ces pathologies ont coûté entre 200 et 800 M€ à la Sécurité

sociale, selon une étude réalisée par l'Agence française de sécurité sanitaire de l'environnement et du travail (Afsset).

« Nous dépensons [...] sans compter pour respirer un air pollué ! », critique l'Asef, qui qualifie cette situation « d'incompréhensible ».

Quant à l'aspect sanitaire, elle cite en particulier l'étude Aphekom qui a mis en évidence le lien entre la pollution aux particules fines (les particules de diamètre inférieur à 2,5 - PM_{2.5}) et la réduction de l'espérance de vie des populations exposées à des dépassements des seuils préconisés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS). De quoi faire réfléchir. ■

(1) La directive 2008/50/CE relative à la qualité de l'air ambiant impose aux États membres de limiter l'exposition de la population aux microparticules PM₁₀. La législation fixe des valeurs limites d'exposition concernant la concentration annuelle (40 µg/m³). Par ailleurs, elle fixe une concentration journalière (50 µg/m³) qui ne doit pas être dépassée plus de 35 fois par an.

(2) L'exécutif européen a fait de même en mai 2018 en ce qui concerne la pollution de l'air au dioxyde d'azote (NO₂). Cette saisine a donné lieu à la condamnation de la France le 24 octobre 2019. La CJUE a constaté que la France n'avait pas respecté les valeurs limites applicables aux concentrations de NO₂ dans douze agglomérations.

(3) L'article 86 de la LOM a remplacé le dispositif législatif relatif aux zones à circulation restreinte (ZCR) par de nouvelles dispositions consacrant la zone à faibles émissions mobilité (ZFE). Il modifie l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT) en ce sens.

EQUIPEMENT

LUBRIFIANT

Texaco lance Delo 600 ADF



Avec OMNIMAX™, une technologie brevetée de Chevron, Texaco Delo 600 ADF est la première huile moteur pour véhicules industriels capable de radicalement réduire la formation de suie dans les filtres à particules, ce qui contribue à assurer une protection exceptionnelle du moteur et du système de contrôle des émissions. Utilisable dans les applications sur et hors routes, la gamme Texaco Delo 600 ADF avec

la technologie OMNIMAX™ brevetée est formulée avec seulement 0,4% de cendres sulfatées, soit une valeur bien inférieure aux limites API et ACEA de 1 % de cendres sulfatées, que l'on peut trouver dans les nombreuses huiles moteur actuelles pour véhicules industriels.

Cette nouvelle gamme de produits et cette nouvelle technologie d'additifs contribuent à radicalement réduire le taux d'obstruction du filtre à particules (FAP), lui offrant ainsi une plus longue durée de vie, des cycles de régénération moins fréquents et une économie de carburant 3% supérieure, tout au long de la durée de vie de l'équipement. Ce gain apparaît comme très important, car le FAP collecte jusqu'à 98% des émissions de particules sous forme de suies et de cendres, la majorité étant brûlées pendant les cycles de régénération du filtre à particules.

La cendre est toutefois un matériau incombustible dérivé des additifs métalliques des lubrifiants. Cela signifie qu'au fil du temps, le filtre à particules s'encrasse et les propriétaires d'équipements et de flottes sont obligés de mettre une partie de leurs équi-

pements hors service afin de rétablir le fonctionnement du filtre, ce qui génère des frais de maintenance et une perte de productivité.

Si une quantité excessive de suies et de cendres se forme dans le filtre à particules, l'important volume de chaleur produit par la régénération peut endommager le filtre, entraînant des remplacements coûtant plusieurs milliers d'euros. L'obstruction du filtre à particules augmente la contre-pression du moteur et les cycles de régénération, ce qui entraîne une hausse de la consommation de carburant.

La gamme Texaco Delo 600 ADF répond aux normes ACEA E6 et E9 et aux spécifications des constructeurs, ou les dépasse. Selon Texaco, lors des essais chez les constructeurs et sur le terrain, Delo 600 ADF a démontré une excellente stabilité à l'oxydation, permettant ainsi de prolonger les intervalles entre les vidanges. Au même titre que les produits Texaco Delo 400, la durabilité de la gamme Texaco Delo 600 ADF a également permis d'assurer une excellente protection contre l'usure des commandes de soupapes et contre les dépôts sur les pistons. ■ **PC**

ENTREPRISE
SOCIAL


Tranquillisera-t-on les relations sociales en Île-de-France ?

Edgar Stemer, ex-secrétaire général de la fédération CFDT des transports et de l'environnement, explique le point de vue de son syndicat sur trois négociations en cours : le « sac à dos social » en Ile-de-France, le CPS et le congé de fin d'activité (CFA). Il cède bientôt les rênes de la fédération à Stéphane Bourgeon.

Propos recueillis par Hubert Heulot

Mobilités Magazine Autocars : Le « sac à dos social » dans la concurrence des transports en Ile-de-France franchit une nouvelle étape avec, le 12 novembre, l'adjonction de l'accord conclu dans le transport urbain le 21 octobre, à celui acquis dans l'interurbain le 3 juillet. C'est une bonne nouvelle ?

Edgar Stemer : Oui, des garanties ont été trouvées en termes de grilles salariales, d'évolutions des salaires, de retraite, pour que des salariés qui passeront d'un des deux secteurs à l'autre, de l'urbain à l'interurbain et réciproquement, n'y perdent pas. Les conducteurs du secteur interurbain, en particulier, continueront de bénéficier pendant quatre ans du congé de fin d'activité qui n'existe pas dans l'urbain. Mais le « sac à dos » n'est pas encore complet. Pour cela, il faudra attendre les décisions, par voie réglementaire, du gouvernement, qui décidera de ce qu'ils conserveront en quittant la RATP quand elle perdra des marchés, même si la LOM a déjà fixé un cadre. En l'état actuel des choses, ce que je remarque, c'est qu'il reste beaucoup de différences entre les secteurs d'origine. A l'avenir, beaucoup de différences entre les salariés subsisteront donc dans une même entreprise selon le secteur dont ils seront originaires. C'est la nouvelle branche des transports d'Ile-de-France qui se met en place. Dans ces nouvelles sociétés, les situations seront difficiles à gérer, si les salaires des conducteurs varient entre 1600 et 2500 € par mois, comme c'est le cas aujourd'hui, pour le même travail, sur les mêmes

lignes. On est loin d'un système que l'on aurait pu imaginer sensiblement le même pour tout le monde. Jusqu'ici, c'est grâce au statut de la RATP que l'on trouvait des personnes pour y passer toute leur vie professionnelle en s'enfermant à Paris. Là, en dépit du « sac à dos » que l'on essaie de négocier pour eux, les salariés de ces nouvelles entreprises sont en droit d'avoir peur d'une dégradation de leur situation. Ils devront être sur leur garde. Quand leur entreprise perdra des marchés, on leur dira qu'on est obligé de rogner sur ce qu'ils ont. C'est le modèle de la Poste qui se met en place avec des salariés à statuts différents. Je ne pense pas que la concurrence va arranger cela. On a bien vu ailleurs, en Inde et en Australie, que Keolis et Transdev, ont connu des mouvements de grève importants.

MMA : Vous n'accordez pas beaucoup d'importance, par exemple, au congé de fin d'activité maintenu pendant quatre ans pour les ex-salariés de l'interurbain ?

ES : Bien sûr que si. Mais vous voyez bien qu'ils perdent à terme un bénéfice qui compensait le fait d'être payé, au départ au moins, beaucoup moins bien que dans l'urbain. Cela ne va pas dans le sens de l'harmonisation que l'on aurait pu espérer avec ce qui existe à la RATP sous la forme de départs anticipés. On est peut-être en train de rater une occasion de tranquilliser les relations sociales pour l'avenir dans les transports publics en Île-de-France. Des transports qu'il va falloir aussi développer et « verdier ». Bien sûr, cela

coûte un peu d'argent. Si la Région Ile-de-France était prête à mettre le prix pour cette future stabilité sociale, ce serait fabuleux.

MMA : Les écarts de salaires ne sont-ils pas trop grands entre les secteurs pour imaginer l'harmonisation dont vous parlez ?

ES : Pas vraiment, du moins pas entre l'urbain et l'interurbain. Le ministre des transports, Jean-Baptiste Djebbari, songe aussi à mixer les deux secteurs pour n'en former plus qu'un. C'est un projet ancien qui aurait bien du sens. Nous avons beaucoup travaillé là-dessus. D'abord, beaucoup d'entreprises travaillent dans les deux secteurs. Ensuite, les rémunérations réelles, tout au long d'une carrière se rejoignent. En gros, dans l'interurbain, les bas salaires du début de carrière sont compensés par le congé de fin d'activité et par le fait que beaucoup d'entreprises versent un 13^e mois, alors qu'elles n'y sont pas tenues par la convention collective. Mais l'une des difficultés est de se faire une idée exacte de la situation. Chez nos adhérents aussi, chacun a tendance à considérer que le système, dans son secteur est le meilleur. Les réunir serait l'occasion de faire des progrès.

MMA : Quel impact peut avoir le « sac à dos social » d'Île-de-France sur le reste du pays ?

ES : C'est ce que tous les grands réseaux, dans toutes les grandes métropoles voudront appliquer.

MMA : La FNTV voudrait que le congé de fin d'activité évolue pour allonger les carrières des conducteurs au lieu de les écourter. Qu'en pensez-vous ?

ES : La FNTV fait comme si l'âge moyen de la retraite était déjà de 64 ans. Ce n'est pas le cas. On l'a bien vu avec le débat sur les retraites. S'il s'agit de faire travailler les gens plus longtemps, non, ce n'est pas possible. Donc peut-être vaut-il mieux savoir ce que seront les retraites avant de réformer le congé de fin d'activité. Il faut déjà 30 ans de carrière à un salarié pour en bénéficier, et 30 ans, c'est long. Et à mesure qu'un conducteur vieillit ne se pose-t-il pas des questions de sécurité ? Le congé de fin d'activité (CFA) occupe une place importante dans notre dispositif social. C'est ce qui permet des fins de carrières fluides et c'est un compromis. Il profite donc aussi aux entreprises. Quand le salarié s'en va, elles récupèrent les cotisations qu'elles ont versé jusque-là en engageant, en principe un salarié plus jeune, fatalement moins payé. Dans les faits, elles ne réembauchent pas toujours et économisent la totalité du salaire. Donc le CFA rend bien des services. Régulièrement, des organisations patronales le remettent en cause. Mais personne n'ose y toucher. Il doit être renégocié depuis 2017. Dans les faits on n'a pas commencé à discuter. Le gouvernement a eu rai-

son de prolonger sa part du financement jusqu'en 2023. N'oublions pas que le CFA est un acquis important des routiers. Depuis la fin des années 1990, il contribue à apporter la paix sociale au pays sur les routes. Aujourd'hui encore, à l'heure du confinement, c'est important.

MMA : La CFDT ne veut pas toucher au CFA ?

ES : Pas du tout. Nous souhaitons en conserver le financement et y inclure plus de justice sociale. Parce que l'avantage qu'il représente est aujourd'hui dévalué. Le contrat initial qu'il permettait de passer avec un salarié est rompu. 30 ans, conducteur dans l'interurbain, ça n'arrive quasiment plus. Ce n'est plus un argument pour convaincre un jeune de se lancer dans ce métier, s'il réfléchit un peu. Une minorité seulement de personnes en profitent. De plus, le CFA empêche des conducteurs expérimentés de passer cadres, de peur d'en perdre le bénéfice. Nous avons réfléchi à tout ça. Nous proposons que le droit au congé de fin d'activité s'acquière par paliers de cinq ans. Ce serait un peu plus de justice sans trop alourdir les comptes.

MMA : De nouvelles négociations démarrent autour du temps partiel. C'est

une bonne piste contre la pénurie de conducteurs ?

ES : De grands progrès ont été faits pour que les conducteurs en CPS soient traités comme des véritables salariés. La question, c'est le nombre d'heures. Nous continuons, à la CFDT, de réclamer qu'ils soient payés à mi-temps, 17h30, quel que soit le nombre d'heures de travail effectuées. Dans les groupes, les 17h30 sont souvent atteintes. Dans les plus petites entreprises, c'est plus difficile. L'été plombe tout. Dans les discussions, nous avons toujours buté sur l'expression « intermittent du transport » qui figure dans la définition des CPS. Est-ce que les discussions qui s'ouvrent permettront, au contraire, de se rapprocher de la réalité de ces conducteurs scolaires qui sont un de ces métiers de 2^e ou 3^e zones, exposé aux risques, essentiel parce qu'il crée le lien quotidiennement ? Pour les groupes de transport, les marchés scolaires sont importants parce qu'ils permettent de prendre pied sur un territoire. Ils sont inter-pénétrants. Ils ouvrent la voie à d'autres marchés. Mais, sur le sujet, les discussions sont traditionnellement difficiles. Il y a beaucoup de chantage à l'emploi sur le sujet. La pénurie de conducteurs a aussi pour conséquence que les entreprises demandent et obtiennent beaucoup de rendement du personnel présent. ■

ENTREPRISE

DECES

Philippe Détré, ancien président de la FNTV, s'en est allé



Le 6 novembre 2020, le monde de l'autocar apprenait le décès de Philippe Détré, ancien président de la FNTV, à l'âge de 60 ans. Né en 1960, Philippe Détré était avant tout PDG de l'entreprise portant son nom. Mais il fut aussi président de la FNTV Picardie à partir de 1990, vice-président de la FNTV et président de la commission sociale et formation en 1999, puis président de la fédération de 2002 à 2005. Comme a tenu à le rappeler avec justesse la FNTV à l'annonce de cette disparition, Philippe Détré, qui

considérait le transport collectif comme un outil essentiel à l'aménagement du territoire, a mené de nombreux combats au nom de ce secteur. On lui doit par exemple la création par un accord de branche du statut de conducteur en période scolaire (CPS) pour moderniser la profession. Il a aussi œuvré à la demande d'abaissement de l'âge du permis D à 18 ans ; a lutté contre la « chasse » des autocars de tourisme dans Paris ; travaillé sur la mise en place du tachygraphe digital ou l'obligation des ceintures de sécurité dans les cars, etc.

PC

ENERGIE

BIOGNV

L'ADEME et Auvergne-Rhône-Alpes lancent un 2^e appel à projets pour le BioGNV

La Région Auvergne-Rhône-Alpes et la Direction régionale Auvergne-Rhône-Alpes de l'ADEME, avec l'appui de GRDF, mettent en place un nouveau dispositif de soutien à la mobilité au Gaz Naturel Véhicule. Considérée comme l'extension de GNVolont'Air, initiative lancée en 2017, cette aide régionale prend la forme d'un nouvel appel à projets. Son objectif : favoriser l'émergence d'une dizaine de stations d'avitaillement et de véhicules au gaz naturel en Auvergne-Rhône-Alpes afin de créer les conditions d'un déploiement de la filière GNV dans des zones présentant des déficits locaux de stations GNV/BioGNV. Cet appel à projets a pour finalité le déploiement d'une dizaine de stations territoriales GNV/BioGNV dans les zones non encore équipées et hors métropoles (Lyon, Saint-Etienne, Clermont-Ferrand et Grenoble), dans le but de soutenir et développer davantage la filière BioGNV.

PC

Pour anticiper l'avenir,
vous pouvez,

acheter pour
172 € de boîtes
de conserve



Ou vous pouvez,

vous abonner à
Mobilités Magazine

qui vous accompagnera tout au long de l'année



Bulletin d'abonnement

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

France Métropolitaine 172€

Outremer et étranger 202€

Je joins mon règlement

☐ par chèque à l'ordre de **TG PRESS**

☐ par carte bancaire (sauf American express)

n° :

expire fin :

cryptogramme n° :

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

☐ 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