



LE PETIT SURDOUÉ

Le seul autocar scolaire
33 places à moteur arrière
sur le marché.

90 000 € HT* hors immatriculation
et livraison

* Climatiseur, suspension pneumatique intégrale et pré-chauffage de série.

Contactez-nous au 02 72 34 07 20 / 06 34 54 76 68 / commercial@hcigroupe.com / www.hcigroupe.com



ENTREPRISE

POLITIQUE

Projet de loi « Climat et Résilience » : des inquiétudes



Fiscalité et transition énergétique des véhicules, tels sont, essentiellement, les deux sujets qui inquiètent les représentants des autocaristes (FNTV) et des autorités responsables de transport (GART) dans le projet de loi « Climat et Résilience » actuellement en cours d'examen à l'Assemblée Nationale.

... (Suite page 2)

CONSTRUCTEUR

TOURISME

Vente d'autocars de tourisme en 2020 : la douche froide ?



2020 restera encore longtemps dans les esprits des constructeurs et des transporteurs comme l'année où tout s'est arrêté. Entre suspension des commandes et des livraisons, usines au ralenti et activité touristique stoppée nette, ils ont pris la pandémie de plein fouet.

... (Suite page 4)

ENTREPRISE

SOCIAL

Les transports Brodu rappelés à la réalité



Perdants en justice, il y a deux ans, contre un délégué CGT qui les accusait de tricher sur les heures et de mauvaises conditions de travail imposées aux conducteurs, les transports Brodu font face, à nouveau, à des contestations.

... (Suite page 7)

EDITORIAL

L'heure des comptes

Il y a des anniversaires que l'on aimerait éviter de fêter. En ce 15 mars 2021 pourtant, il faut bien se rendre à l'évidence,



voilà désormais un an que l'épidémie de Covid-19 rythme nos existences. Variants obligent, et vue l'essor plus que relatif de la campagne

de vaccinations dans notre pays, il va falloir encore vivre avec. Si les plus optimistes - ou inconscients - professent un retour à la normal dès l'été prochain, la majorité des autres se demande surtout à quoi va réellement ressembler le fameux monde d'après, et pour quelques-uns, si ils en feront partie. Que l'on ne s'y trompe pas, pour le transport conventionné, il faudra composer avec des collectivités dont les budgets seront marqués par au moins deux injonctions contradictoires : une volonté de verdir les transports et des budgets en berne. Plus inquiétant encore se trouve être la situation du transport occasionnel et du tourisme en autocar. Visiteurs étrangers, congrès et grandes manifestations seront encore longtemps aux abonnés absents. Quant au tourisme de groupe hexagonal, rien n'indique qu'il reprendra demain la pente ascendante qui le caractérisait avant cette crise. Autant dire que miser sur cette activité pour rebondir rapidement est sans doute très hasardeux. D'où, certainement, l'appel récent de l'ensemble des organisations patronales du secteur du TRV. Une « union sacrée » historiquement peu courante, qui devrait alerter les pouvoirs publics... ■

Pierre Cossard
DIRECTEUR DE LA RÉDACTION



OK BUS
PRE-OWNED BUSES CERTIFIED BY IVECO

Projet de loi « Climat et Résilience » : des inquiétudes



Fiscalité et transition énergétique des véhicules, tels sont, essentiellement, les deux sujets qui inquiètent les représentants des autocaristes (FNTV) et des autorités responsables de transport (GART) dans **le projet de loi « Climat et Résilience »** actuellement en cours d'examen à l'Assemblée Nationale.

Hubert Heulot

« Cette loi n'agira pas seulement sur les structures de l'économie pour en accélérer la décarbonation, elle innovera notre culture, en favorisant l'éducation à l'environnement, une publicité responsable, une consommation plus sobre », explique en préambule de la présentation de son projet de loi, Barbara Pompili, ministre de la Transition écologique. En attendant, l'étude détaillée des quelque 69 articles du texte en cours de discussion ne laisse pas d'inquiéter certains secteurs majeurs de l'économie, à commencer par les transporteurs.

Mobilités Magazine Autocars vous propose donc une revue de détail et différents commentaires sur les articles qui semblent aujourd'hui poser problème.

L'article 15 : après expérimentation pendant cinq ans au maximum, affichage à l'intention des consommateurs de l'impact sur les gaz à effet de serre de tous les produits et services. « Nous sommes d'accord, mais jusqu'où ira la contrainte supplémentaire pour les entreprises ? », se demande Ingrid Mareschal, secrétaire générale de la FNTV.



L'article 25, l'interdiction des voitures les plus polluantes - plus de 95gCO₂/km (norme NEDC) - de manière qu'elles ne représentent plus que 5% du parc français en 2030. Un « jalon important », selon Jean-Marc Zulesi, le rapporteur de ce chapitre 3 (« se déplacer » dans la loi), vers l'élimination totale des véhicules thermiques en 2040. « Sur ces sujets, des amendements peuvent surgir visant d'autres catégories de véhicules. Et quand on parle de poids lourds, il nous semble nécessaire de faire préciser qu'il s'agit de transport de marchandises », souligne Ingrid Mareschal.

L'article 26, sur l'extension de l'abonnement de transport public aux places de stationnement. Le GART demande la suppression de l'article, pas opportun, selon

lui. En tous les cas s'il n'y a pas de lien d'utilisation conjointe des transports publics et de la voiture, comme c'est le cas dans les parkings-relais. L'objectif étant de ne pas assimiler, même de loin, l'utilisation de la voiture individuelle seule au transport public.

L'article 27, sur l'obligation de créer des Zones à Faibles Emissions (ZFE) dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici la fin 2024, avec disparition progressive, à l'intérieur, de tout véhicule diesel. « Là aussi, nous surveillons que le décret qui classe nos cars

Euro VI dans les véhicules à faibles émissions, et donc les autorise, soit bien respecté », note la FNTV.

L'article 28, sur l'obligation d'expérimenter des voies réservées au transport collectif. « L'application va dépendre des collectivités locales et, en la matière, elles pensent plus souvent au covoiturage qu'aux bus et aux cars » !

L'article 29, sur l'obligation qui serait faite aux Régions d'inciter par des tarifs avantageux à l'utilisation des transports publics. Le GART estime que c'est déjà le



cas et que ce serait une atteinte à la libre administration des collectivités. Il préfère s'en tenir à sa revendication d'une TVA à 5,5% sur les transports publics.

L'article 30, sur la suppression progressive, d'ici 2030, de l'avantage fiscal sur la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) qui doit, a priori, ne toucher que le transport de marchandises. « *La fiscalité, c'est toujours sensible. Nous surveillons cela de très près. Nous avons eu des garanties pour que le transport de voyageurs en soit exclu et bénéficie toujours de cette exonération partielle, et ce de la part d'Elisabeth Borne puis de Jean-Baptiste Djebbari. Il faudra vérifier qu'il en soit ainsi dans la nouvelle loi. Quant au rythme de disparition, entre 2023 et 2030, il est question de renvoyer la négociation à 2022, lors de la présidence française de l'Europe. Il s'agit d'attendre, en somme, les décisions à cette échelle* », explique-t-on à la FNTV.

L'article 31, sur la formation à l'écoconduite dans les transports. La convention citoyenne voulait l'imposer tous les 2 ans. Le projet de loi la laisse à 5 ans. « *Nous sommes prêts à renforcer les modules de formation à l'écoconduite, mais nous insistons sur les contraintes pesant déjà sur les entreprises à ce rythme-là* », indique Ingrid Mareschal.

L'article 32, sur la possibilité accordée au gouvernement de créer par ordonnances, des éco-taxes régionales, voire départementales. Là aussi ne serait a priori concerné que le transport de marchandises. Cette proposition est une surprise. Elle fait écho aux idées de vignettes poids-lourds de la convention citoyenne. Mais si elle venait à



Ingrid Mareschal, secrétaire générale de la FNTV

s'appliquer d'une manière ou d'une autre au transport de voyageurs, ce serait évidemment problématique.

L'article 33, sur l'obligation faite à toutes les entreprises de se doter d'un plan de réduction des transports dans leurs activités pour limiter les rejets directs et indirects de gaz à effets de serres de leurs activités. La question peut devenir particulièrement ardue pour le tourisme, mais aussi pour tous les transports.

L'article 34, sur la désignation de citoyens pour siéger au comité des partenaires des transports

publics créé par la loi d'orientation des mobilités (LOM). Le GART estime que c'est une « *bombe atomique* ». D'autant que l'article ajoute que ce comité doit être consulté « *sur tout projet de mobilité* » et serait chargé, tous les ans, « *d'une évaluation de la politique de mobilité* ». « *C'est trop et c'est mélanger le participatif et le politique. Cela traduit une véritable défiance vis-à-vis des collectivités locales et des associations d'usagers* », ajoute-t-il. ■



Premier réseau de PME indépendantes du transport de voyageurs en France

Réunir, une longue histoire de partenariats

Dans un contexte particulièrement marqué pour l'activité du transport de voyageurs, la relation et l'accompagnement commercial des Constructeurs et Fournisseurs reste primordial. Les Journées Réunir de l'année passée ont été un succès malgré la situation et ont renforcé la relation « Adhérents - partenaires Fournisseurs ». Les enjeux auxquels les entreprises vont devoir faire face sur les prochaines années mettent en avant la nécessité de capitaliser sur ce type d'évènement et d'accroître encore plus les liens et les attentes vis-à-vis des partenaires. C'est dans ce but d'amélioration continue et de proactivité que Réunir met en place en ce début d'année 2021, une stratégie visant à systématiser cette dynamique, la rendre plus performante

tout en prenant en considération l'innovation, la digitalisation et les nouveaux modes de travail collaboratif et de partage. Nous avons aujourd'hui pour les adhérents, la volonté d'accélérer notre accompagnement auprès de nos partenaires - Constructeurs et Fournisseurs - et leur apporter la visibilité, la lisibilité et l'écho dont chacun a besoin. Plus de présence sur notre site Internet et Intranet, dans la presse spécialisée, communication multi-canal, webinaires sont autant d'éléments que nous souhaitons pouvoir apporter aux Fournisseurs accompagnant au quotidien les adhérents. Aujourd'hui, plus de dix de nos partenaires ont d'ores et déjà validé leurs engagements afin d'aller ensemble, dans la même direction, au service des entreprises Réunir.



CONSTRUCTEUR **TOURISME**

Vente d'autocars de tourisme en 2020 : la douche froide ?



2020 restera encore longtemps dans les esprits des constructeurs et des transporteurs comme l'année où tout s'est arrêté quasiment du jour au lendemain. Entre suspension des commandes et des livraisons, usines au ralenti et l'activité touristique stoppée nette avant même le début de la saison, transporteurs comme constructeurs ont pris la pandémie de plein fouet.

Arnaud Marchal

Si les transporteurs multiactivités ont pu gérer la crise de la Covid-19 en mettant les conducteurs de tourisme en chômage partiel tout en continuant le transport régulier tant qu'il était autorisé, les entreprises spécialisées dans le tourisme ont fortement souffert. Se retrouver à l'arrêt avant même le début de la belle saison est une véritable catastrophe économique pour elles.

Bien entendu, les investissements ont été gelés pour une période indéterminée, avec un espoir de pouvoir reprendre fin mai 2020, mais sans grande conviction, puis en septembre 2020 pour enchaîner sur une belle saison hivernale avec les

séjours à la neige... Mais elles subissent une seconde douche froide fin octobre après une reprise très timide entre temps... Le second confinement de novembre suivi de la fermeture des remontées mécaniques à la montagne auront fini de saborder l'année 2020. Le secteur du tourisme aura du mal à s'en remettre.

Un an déjà

Un an après le début de la pandémie mondiale, l'espoir renaît peu à peu en France avec la vaccination. La lumière au bout du tunnel pour les transporteurs et les constructeurs ? Il est encore bien trop tôt pour le dire, les chiffres des contaminations

ne baissent pas pour le moment. Septembre 2021 pourrait marquer le début de la reprise des activités touristiques, c'est en tout cas ce que l'on espère chez MAN et chez Volvo.

Le mot d'ordre chez les transporteurs depuis la mi-mars 2020 est l'attente. Suspension des investissements et report de com-

mande pour faire face à la crise dans un premier temps. Pour faire face à cette situation extrême et non prévisible, les constructeurs se sont organisés avec leurs services financiers pour accompagner leurs clients les plus gravement touchés afin de reporter les échéances des financements en cours.

Les immatriculations d'autocars de tourisme en 2020

Marque	Modèle(s)	Immatriculations 2020
Beulas	Aura / Cygnus / Jewel	8
Irizar	i6	27
Iveco Bus	Magelis	15
MAN	Lion's Coach	40
Mercedes	Tourismo	77
Neoplan	Tourliner / Cityliner / Skyliner	19
Scania	Touring	2
Setra	ConfortClass / TopClass	79
Temsa	HD13 / Safari	46
Vanhool	EX / TX / TDX	88
VDL	FDD2 / FHD2	31
Volvo	9700	19



Le premier trimestre 2020 s'était pourtant bien déroulé, les transporteurs avaient planifié les commandes de nouveaux véhicules pour débiter la saison qui arrivait à grands pas. L'essentiel des ventes de cars de tourisme a été enregistré sur les trois premiers mois de l'année. Chez Volvo, la dernière commande a été enregistrée le vendredi 13 mars 2020, quelques heures avant le début du premier confinement.

Si les usines des constructeurs ont continué à fonctionner pendant cette période, à part quelques fermetures suite à la découverte de cas de salariés contaminés, l'approvisionnement en matière première a été fortement perturbé par les fermetures des différents fournisseurs à tour de rôle. La production de certains véhicules a été suspendue ou ralentie.

Impacts sur l'outil industriel

Les commandes de véhicules neufs reportées au cours de l'année 2020 seront-elles toutes honorées, rien n'est moins sûr. Pour Frantz Perre, chez MAN, la reprise se fera en plusieurs étapes. Les parcs occasions sont pleins, les transporteurs opteront sûrement pour l'achat ou la location de véhicules d'occasions

récents pour relancer leur activité et voir venir, avant de passer à nouveau commande de cars neufs. L'année 2021 ne devrait pas enregistrer beaucoup d'immatriculations de cars de tourisme, les constructeurs sont unanimes sur ce point, que ce soit du côté de Daimler Buses, MAN ou Volvo. L'heure est pour le moment à l'accompagnement des clients pour les aider à passer cette épreuve.

Du côté de Volvo, comme l'explique Michaël Lanez, de nouveaux services sont à l'étude avec Volvo Financial Service qui permettront de proposer des locations courtes durées saisonnières ou encore des contrats de location au kilomètre pour aider les transporteurs à redémarrer sans avoir à financer de nouveaux véhicules immédiatement. Ce type de concept de financement sera proposé sur les jeunes occasions et les véhicules de démonstration du constructeur.

Pour le moment, si les discussions autour des commandes de véhicules neufs pour l'activité touristique des transporteurs sont au point mort, la reprise progressive des services SLO laisse entrevoir une lueur d'espoir aux constructeurs. L'exécution de ses services de transport en-



gendre un fort kilométrage et nécessite que le matériel soit régulièrement renouvelé.

Les chiffres des immatriculations reflètent la situation. Alors que Neoplan enregistrerait 47 immatriculations de cars neufs en 2019, seulement 19 ont été vendus en 2020. Même constat pour Van Hool, qui passe de 157 immatriculations en 2019 à seulement 96 en 2020 (incluant les véhicules urbains AGG300 et Exquicity). Chez MAN, les ventes de véhicules de transport en commun représentent 20% de l'activité, contre 80% pour le transport de marchandises. La situation financière n'est donc pas alarmiste pour le constructeur, dont les ventes de cars de tourisme représentent 15% des

ventes de bus et de cars, malgré une baisse sensible de l'activité globale pour le groupe.

De son côté, Volvo a fait le choix de présenter son tout nouveau modèle, le 9700 DD, la version double étage de son véhicule phare de la gamme tourisme. Un pari osé dans ce contexte économique difficile, mais le véhicule étant prêt, autant en profiter pour l'annoncer officiellement et le présenter. Lors de l'événement organisé par la marque début mars à Angers, le nouveau car de tourisme double étage a reçu un bon accueil de la part des transporteurs présents. Il propose une polyvalence qui lui permettra d'être configuré aussi bien pour des services SLO que pour du grand tourisme. ■

CONSTRUCTEUR

FINANCEMENT

Volvo Financial Services a-t-il un antidote au covid ?



Avec la pandémie de Covid-19 qui continue de mettre en difficultés les autocaristes et acteurs du tourisme, les constructeurs réfléchissent aux moyens de sauver le maximum de leurs clients. Niklas Orre, vice-président de Volvo Buses en charge des ventes d'autocars chez le constructeur, ne s'en cache pas et évoque dans le communiqué annonçant le lancement de Flexilease : « *la nouvelle offre va réduire les risques mais aussi offrir une réponse immédiate aux opportunités à venir. Partout en Europe, il y a des véhicules neufs ou d'occasion disponibles. Dans les faits, nos clients pourraient avoir un autocar de tourisme, prêt à rouler, en quelques jours (...)* En ces temps incertains, nous devons trouver de nouvelles idées pour soutenir nos clients ».

Pas de philanthropie de la part de Volvo buses, mais de nouvelles options de location avec la filiale financière captive du groupe, la société Volvo Financial Services. Les contrats Flexilease de Volvo se destinent à de la courte durée, de 3 à 12 mois. L'option leasing est possible, ce qui donne la possibilité éventuelle de racheter le véhicule en fin de contrat. Une innovation est le loyer adapté à la saisonnalité, afin de mieux faire correspondre les charges avec le chiffre d'affaires potentiel en haute saison. Une alternative de Flexilease est aussi le loyer au prorata kilométrique. L'offre Flexilease est disponible sur les autocars neufs ou d'occasion, et accessible en France via Volvo Financial Services et Volvo Buses France.

Gérard Manlussat

CONSTRUCTEUR MOTORISATION

Bientôt des moteurs communs entre Mercedes-Benz et Cummins ?



L'annonce de la signature du protocole d'accord de portée mondiale fin février 2021 entre Daimler Trucks & Buses AG et Cummins Inc. préfigure le retrait de Daimler des moteurs de moyenne cylindrée entre 6 et 10 litres. Selon cet accord, Cummins développerait et produirait, « *dès la seconde moitié de la décennie en cours* » les moteurs pour véhicules industriels du groupe Daimler, ce qui inclut autobus et autocars des marques Mercedes-Benz et Setra.

Martin Daum, Président du Conseil d'administration de Daimler Truck AG évoque clairement des motivations financières face aux échéances de transition énergétique conjuguées au maintien nécessaire d'une production de moteurs thermiques : « *Avec le passage à l'Euro VII, nous devons investir des ressources considérables dans le développement ultérieur de nos moteurs de gamme moyenne. Nous libérons désormais ces fonds pour les concentrer sur les technologies essentielles à notre succès à long terme dans la transformation de notre industrie.* » Tom Line-

barger, Président Directeur-Général de Cummins Inc. se félicite de cet accord qui ouvre « *d'autres opportunités de collaboration* ».

L'emprise de Cummins sur le marché européen va devenir prégnante, puisque le groupe motorise de nombreux constructeurs indépendants (Solaris Bus, VDL, Temsa, Otokar, Alexander Dennis Limited, entre autres), et a de forts partenariats avec des constructeurs comme Scania. Rappelons également que le moteur Tector d'Iveco est issu d'un programme commun entre Iveco FPT et Cummins.

Cette nouvelle génération, succèdera à l'échéance d'Euro VII aux moteurs Daimler OM936 Diesel et M936 à allumage commandé fonctionnant au méthane. Il est annoncé que ces moteurs

Cummins Euro VII seront produits sur le site Mercedes-Benz de Mannheim. Daimler annonce concentrer désormais ses investissements et moyens de recherche et développement aux motorisations « zéro émissions » et aux moteurs Diesel de cylindrées supérieures (évolutions et successeurs des moteurs OM470 issus, déjà, d'une collaboration transatlantique puisque co-développés avec Detroit Diesel - motoriste qui appartient à Daimler -). Les moteurs pour Thomas Build Buses (appartenant à Daimler) seront produits directement par Cummins aux Etats-Unis. Il est probable que les moteurs à destination du japonais Fuso soient quant à eux produits par Cummins dans ses usines chinoises. ■

Gérard Manlussat



Retrouvez tous les hors-série thématiques sur mobilitemagazine.com

Les transports Brodu rappelés à la réalité



Perdants en justice, il y a deux ans, contre un délégué CGT qui les accusait de tricher sur les heures et de mauvaises conditions de travail imposées aux conducteurs, les transports Brodu font face, à nouveau, à des contestations.

Hubert Heulot

Télescopage malheureux à Nantes. La FNTV vante dans la presse le métier de conducteur de car pour en trouver 180 pour la rentrée prochaine. *Ouest-France*, il y a quelques jours, fait état, à nouveau, de plaintes dans une importante entreprise de transport de la ville et de la Région. Les transports Brodu, 150 salariés, filiale du groupe vendéen Fast.

Ses conducteurs dénoncent des conditions de travail limite, le manque d'entretien des véhicules. Problème, dans cette entreprise, ces griefs semblent resurgir sans arrêt. Au printemps 2018, les conducteurs en grève dénonçaient, en plus de salaires rabiôtés, des cars en panne, l'un dont une porte s'ouvrait de façon intempesive, l'autre dont la roue arrière se décrochait, et doublait le véhicule.

Audit indépendant et rapport de l'inspection du travail

Aujourd'hui, les conducteurs parlent de pauses sur un parking, sans toilettes, de voyants rouges qui restent allumés, de problèmes de plaquettes de frein, de véhicules trop utilisés pour voir la couleur des ateliers. « Ils

passent réglementairement, tous les six mois, le contrôle des Mines », argue Yannick Hamonou, nouveau directeur d'exploitation. « Il peut y avoir des bruits de freinage mais qui n'induisent pas de problèmes de sécurité », a-t-il expliqué à la Région quand elle s'est inquiétée.



Yannick Hamonou, nouveau directeur d'exploitation depuis début février.

Malgré ces assurances, rien n'aurait-il donc changé ? Car en mai 2019, l'avertissement a pourtant paru net. La cour d'appel de Rennes a condamné les transports Brodu pour entrave à l'action syndicale, discrimination syndicale et harcèlement moral contre le délégué CGT qui dénonçait une situation globale. Elle a aussi reconnu les heures non payées ou insuffisamment par le non-respect de l'accord

d'annualisation du temps de travail. L'entreprise s'est pourvue en cassation. La Cour ne s'est pas encore prononcée.

Mais l'épisode semble avoir marqué un tournant. L'inspection du travail qui surveillait déjà, convoque alors des réunions internes. Le groupe Fast commande un audit auprès d'un cabinet indépendant. « Nous voulions objectiver les choses. Ne pas nous fier seulement aux analyses du délégué CGT, pour nous biaisées parce que venant de lui », indique François-Xavier Castric, le dirigeant de l'entreprise. Le cabinet remet son rapport début 2020. L'inspection du travail maintient sa pression, assiste aux réunions du CSE. Un de ses représentants enquête lui-même, présente son rapport fin 2020. Les deux écrits brossent effectivement un portrait sombre : problèmes d'hygiène et de sécurité, manque de matériel, d'effectifs, de place, climat professionnel délétère générant des conflits pouvant s'avérer parfois violents. Les auteurs recommandent à l'entreprise de diminuer le stress, de réduire la fatigue du personnel, le nombre d'arrêts maladie et d'accidents de travail, le turn-over.

Direction renforcée et réorganisée

Dès 2019, le groupe Fast s'attèle à la tâche. Raison supplémentaire, cette année-là, lors du renouvellement des contrats des Transports de l'agglomération nantaise (TAN) et de la Région des Pays de la Loire, les transports Brodu en remportent plus que précédemment. Ils ont besoin d'une trentaine de conducteurs supplémentaires. Le groupe se penche sérieusement sur sa filiale. « Nous avons renforcé et réorganisé la direction », résume François-Xavier Castric, directeur général du groupe Fast.

Une responsable des ressources humaines maîtrisant le Code du travail est embauchée. Elle suit de près les instances représentatives du personnel et s'occupe de recrutement par le biais des réseaux sociaux et ça marche. Elle travaille aussi pour Quérard Voyages, l'autre société locale du groupe Fast, dirigée par le même directeur Pascal Fontaine, par ailleurs (ce qui n'a rien à voir) président de la FNTV des Pays de la Loire.

Dans le même temps une personne spécialement en charge du suivi des relations avec la TAN est engagée. C'était dans le

nouveau contrat. Mais cela tombe bien.

En avril 2020 arrive un nouveau directeur technique. Il a deux casquettes : en mission pour l'ensemble du groupe Fast (une douzaine de sociétés d'autocars dans le Centre-Ouest de la France) et directement en charge des ateliers des transports Brodu et de Quérard Voyages.

La CFTC bat la CGT

Puis, dernier changement en date, Yannick Hamonou, ancien du groupe Transdev, a pris ses fonctions de directeur d'exploitation le 8 février dernier. « *C'est un recrutement important. Il possède de réelles compétences* », souligne François-Xavier Castric. Ex-président de la commis-



François-Xavier Castric.

sion sociale de la FNTV, Yannick Hamonou a conduit plusieurs négociations annuelles obligatoires. Il a donc l'habitude des relations avec les syndicats,

même la CGT avec qui Pascal Fontaine s'était fâché.

Yannick Hamonou devrait donc être l'artisan d'un certain renouveau sous son autorité car le groupe Fast, ne désavoue pas son directeur de filiale. « *Nous souhaitons que Pascal Fontaine conserve ses fonctions au sein de la FNTV. Yannick Hamonou et lui travailleront en binôme, notamment en matière commerciale sur les relations avec nos clients, la TAN et la Région des Pays de la Loire* », précise François-Xavier Castric.

Yannick Hamonou aura sans doute aussi à gérer un déménagement. A Grandchamp-les-Fontaines, où les transports Brodu sont installés au nord de Nantes, le dépôt est ancien. Il

n'y a même plus la place où faire stationner tous les cars. C'est ce qui explique les simples parkings sans confort loués ailleurs en guise de dépôts. Au grand dam des conducteurs.

Autre évolution, pour le nouveau directeur d'exploitation, la CGT a perdu les élections. La CFTC dirige maintenant le CSE. Elle aussi hausse le ton. Elle réclame des mesures « *complètes et précises* » pour protéger, entre autres, « *la santé de l'ensemble des salariés* », mais en interne seulement. Elle a désavoué officiellement les conducteurs qui se plaignaient par voie de presse. Une autre méthode face à des réalités qui, visiblement, pour eux, n'ont pas encore changé. ■

ENTREPRISE **LIVRAISON**

Autocars Chazot reçoit six Crossway



Dans le cadre de la restructuration du réseau Transport Interurbain de la Loire (TiL), les Autocars Chazot, en charge de l'exploitation des lignes 102, 106 et 120 desservants le département et la Métropole de Saint-Etienne, ont initié une démarche de

verdissement de leur flotte. En partenariat avec Iveco, ils ont réceptionné 6 Crossway Natural Power (GNV) livrés le 25 février 2021 et mis en service sur ces lignes régulières dès le 1^{er} mars 2021. Ce sont près de 450 000 kilomètres parcourus annuellement sur 21

communes qui seront effectués au GNV et ainsi plus de 220 000 habitants pourront bénéficier de ce mode de transport plus respectueux de l'environnement.

Pour optimiser l'exploitation des véhicules GNV, les opérations d'entretien seront directement réalisées à la concession Iveco LVI. L'avitaillement sera effectué à la station publique ENDESA située rue Jean Huss à Saint Etienne.

Pour les Autocars Chazot, d'autres projets sont déjà au programme comme l'expérimentation de Biocarburant type B100.

Les Autocars Chazot, fondée en 1956 et membre du réseau Réunir, exploite 70 véhicules, transporte quotidiennement plus de 6000 voyageurs, pour un chiffre d'affaires 2020 qui atteint plus de 5 M€ HT. ■

Pierre Cossard

ENTREPRISE

COVID

Union sacrée pour sauver le TRV



Les entreprises du Transport Routier de Voyageurs unissent leurs voix pour alerter à nouveau le gouvernement sur la situation de leur secteur. La FNTV et l'OTRE, en tant qu'Organisations Professionnelles Représentative, ainsi que le CAI, le GATF et l'UNOSTRA, en défense des entreprises du voyageurs qu'ils représentent, ont ainsi publié un texte commun le 8 mars 2021. Mobilités Magazine Autocars le reproduit ici dans son intégralité

« Le mois de mars ne doit pas être fatal aux autocaristes qui vont devoir assumer la reprise des échéances financières mensuelles de leurs véhicules, sans la moindre activité ! Aucun signe tangible de reprise du tourisme n'est constaté depuis bientôt un an et les perspectives s'annoncent très lointaines. Le tourisme en autocar a perdu plus de 80 % de chiffre d'affaires en 2020. Le secteur ne peut que se féliciter d'avoir été écouté et d'avoir obtenu le maintien des dispositifs d'aides « vitales » pour les entreprises au premier semestre 2021. Malgré cela, de très nombreuses TPE, PME et ETI du TRV sont en danger réel de disparition à très court terme. Des mesures complémentaires urgentes sont indispensables pour éviter le pire. Le ministre

des TPE et PME, Alain Griset, a annoncé un élargissement de la liste des secteurs pouvant prétendre à une prise en charge des frais fixes de 70% à 90% dans le cadre du fonds de solidarité. L'intégration des investissements lourds en matériels, et principalement les véhicules, dans les charges fixes indemnifiables dans le cadre de ce dispositif (amortissements, crédit baux, locations financières) permettrait à nos entreprises de survivre et de redémarrer lorsque l'économie repartira. Cette mesure de soutien renforcé ne doit pas se limiter aux entreprises ayant un chiffre d'affaires supérieur à 1M€ par mois. La très grande majorité des entreprises de transport n'atteint pas ce seuil qui prive injustement nos PME, pourtant vitales dans

l'économie de nos territoires et de l'emploi localisé, d'une chance de survie. Il est donc indispensable que le seuil de 1 million d'euros de CA mensuel soit supprimé. Par ailleurs, de très nombreuses entreprises sont exclues du fonds de solidarité et de l'aide complémentaire compensant les charges fixes du fait de la diversité de leurs activités alors qu'elles avoisinent, sans les atteindre, les 50% de pertes de chiffre d'affaires nécessaires pour en bénéficier. C'est pourquoi le secteur demande à l'Etat la possibilité d'isoler le chiffre d'affaires lié au tourisme pour déterminer l'éligibilité aux aides. Le dispositif de prise en charge du chômage partiel à 100% doit être prolongé au minimum jusqu'au 30 juin 2021. L'évolution mois après mois des critères du

Fonds de Solidarité sera évidemment une composante essentielle des dispositifs contribuant à la survie de nos entreprises et de nos emplois. Toutes les organisations seront extrêmement attentives aux variations des critères d'éligibilité. Le Transport Routier de Voyageurs, dont l'activité dépend en grande partie du tourisme, est la pierre angulaire du tourisme de groupes en France. A ce titre, il doit demeurer dans la liste des secteurs les plus sinistrés à protéger, faute de signe de reprise attendu d'ici, au mieux, 2022. Aucune entreprise du Transport Routier de Voyageurs ne doit disparaître ! ».

Le CAI et le GATF ont organisé le 12 mars 2021 une opération "escargot" à Paris réunissant 150 autocars.

■ Pierre Cossard

ENTREPRISE

TRANSITION

Le groupe Lacroix investit dans la mobilité verte



Le Groupe Lacroix (Groupelement Lacroix & Savac), Un des acteurs du transport de voyageurs en Ile-de-France, a si-

gné le 3 mars 2021 avec Arkéa Banque Entreprises et Institutionnels un prêt à impact (dit PACT) pour un montant de

5,3 M€. Pour le Groupe Lacroix, il s'agit du premier prêt de ce type. Pour la banque, il s'agit du premier prêt PACT conclu avec une entreprise de transports. Ce prêt, qui vise à financer l'acquisition de 22 nouveaux véhicules de transport de voyageurs, a pour objectif de flécher la stratégie d'investissement du groupe vers une mobilité plus « verte ». Le prêt PACT, développé par Arkéa Banque Entreprises et Ins-

titutionnels, filiale du Crédit Mutuel Arkéa, s'articule en effet autour d'un financement bonifié et d'un accompagnement stratégique destiné à encourager la transformation sociétale et environnementale de l'emprunteur. Ce prêt à impact prévoit une baisse du taux de base, en fonction des résultats obtenus sur des critères ESG (environnement, social et gouvernance) définis préalablement.

■ Pierre Cossard

Mobilités Magazine

“Abonnement de 2 ans”

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

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

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



Mobilités Magazine - abonnement 2 ans

320 € TTC 22 numéros + 8 hors-série

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

Gagnez 2 numéros

Je règle par chèque à l'ordre de **TG PRESS**

par carte bancaire (sauf American express)

n° :

expire fin : cryptogramme n° :

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

Date et signature obligatoires

Mes coordonnées : Mme M.

Nom : Prénom :

Société :

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

Code postal : Ville : Pays :

Fonction :

Tél. : professionnel personnel

Email :

Siret : TVA intra. :

Je souhaite recevoir une facture.



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