



ENTREPRISE

STRATÉGIE

SLO : blues hivernal



L'année 2020 a secoué les autocaristes engagés dans le car longue distance. Certains sont décidés à « *faire évoluer le modèle* », les plateformes aussi.

... (Suite page 2)

ENTREPRISE

PERSPECTIVE

Il faudra regagner la confiance des usagers



Le mode autocar apparaît, dans cette crise sanitaire et économique qui frappe depuis huit mois la France, comme un des maillons fragilisés de la chaîne des transports publics. A l'heure du deuxième confinement, quel premier bilan peut-on tirer de la situation, et quelles sont les perspectives de ce secteur pour 2021. Rencontre avec Jean-Sébastien Barrault, président (réélu le 9 décembre 2020) de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs.

... (Suite page 4)

MINICAR

PRISE EN MAINS

L'EQV, le minibus VIP électrique selon Mercedes



Mercedes-Benz surfe sur la vague de l'électrification et présente son nouveau van EQV 300 doté d'un moteur 100% électrique. Au programme : luxe et autonomie. Avec ce nouveau van électrique, le constructeur allemand vise les navettes aéroports/hôtels pour les clients VIP.

... (Suite page 10)

EDITORIAL

Bienvenue dans la vraie vie !

Les voix sont aujourd'hui nombreuses qui mettent en garde contre les effets psychologiques de la crise en cours. Mais de qui parle-t-on exactement ? Nous vivons désormais dans un pays où les stations de sports d'hiver sont ouvertes, mais sans remontées



mécaniques. Un pays dont les dirigeants affirment que le virus n'a pas de frontières, mais veulent soumettre tout citoyen susceptible d'avoir skié en Suisse à une mise en quarantaine. Une nation où les rames du métro parisien peuvent être bondées, quand la cathédrale de Rouen (la plus grande de France) n'aurait dû accueillir que 30 fidèles. Une démocratie très à cheval sur certaines « libertés », mais dans laquelle chaque citoyen doit se munir d'une autorisation pour aller acheter sa baguette. La 6^e puissance économique du monde enfin, dans laquelle on met sous perfusion (à travers un maquis d'aides désormais incompréhensibles) des milliers d'entreprises fermées administrativement, faute d'avoir investi intelligemment dans le système hospitalier depuis des décennies... La conclusion de ce (très) succinct tour d'horizon des aberrations du moment est simple : il aurait fallu déconfiner l'administration bien plus tôt ! ■

Pierre Cossard

DIRECTEUR DE LA RÉDACTION



Mobilités Magazine n°43

“Annus horribilis” pour le transport public

SLO : blues hivernal



L'année 2020 a secoué les autocaristes engagés dans le car longue distance. Certains sont décidés « faire évoluer le modèle », les plateformes aussi.

Hubert Heulot

« Si nous roulons à Noël, c'est aussi pour soutenir notre filière ». Yvan Lefranc-Morin, directeur général de Flixbus France a raison de le préciser. Car les autocaristes travaillant pour Flixbus et Blablacar/Blablabus terminent l'année souvent désenchantés. Evidemment, la crise sanitaire, a frappé. « Nous avons été 4 mois et demi sans rouler 1 km à cause des confinements. Cet été, nous l'avons fait à 50%, comme dans

le meilleur des cas pendant deux semaines en décembre », résume Yvan Lefranc-Morin. Nicolas Brusson, PDG de Blablacar, explique avoir mis en place 70% des capacités de transport de l'année précédente pour obtenir la moitié des passagers. Donc même cet été, tout le monde n'a pu exploiter ses lignes comme l'an dernier.

Décisions unilatérales

Mais, contrats cassés brutalement (Flixbus), liaisons stoppées sans prévenir (Flixbus, Blablabus) font que le bilan n'est pas bon dans les relations des deux plateformes avec les autocaristes. « Nous avons appris par la presse la décision début novembre de Blablabus de ne plus rouler avant le printemps 2021. Ce manque de concertation va faire l'objet



Nicolas Brusson, PDG de Blablacar.

de discussions ! », se promet Michel Bellier en Ile-et-Vilaine. Ce faisant, il plaide pour ses collègues des Alpes, ceux à forte spécialisation SLO dans la Région parisienne, mais aussi pour la ligne qu'il exploite entre Paris, le Mont-Saint-Michel et Saint-Malo, touristique, profitant de la fermeture, le mardi, des musées à Paris, sur laquelle il double la capacité de transport en juillet et août. Il regrette que la plateforme prenne des décisions uni-

latérales. Un autre Breton, Alain Roué (groupe Océlor), est sur le même ligne. Tout le monde n'affiche pas la même sérénité que Stéphane Richou à Cholet, qui assure simplement être : « toujours sous contrat avec Flixbus ! ». Flixbus, qui précise tout de même, en cette période de vache maigre, qu'il répartit le plus équitablement possible entre ses partenaires l'offre qu'il met en place.

SLO multimodal

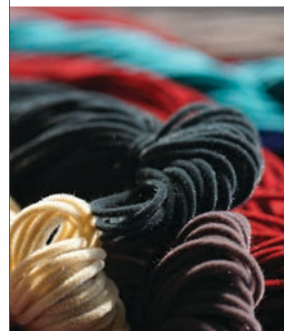
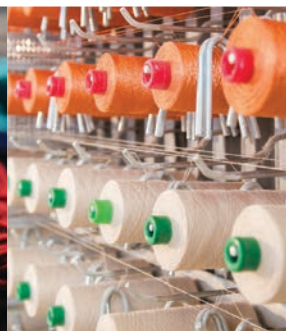
Au-delà de la cordialité ou non des relations entre les plateformes et les autocaristes, l'année 2020 repose la question de la permanence des acteurs sur ce marché. Blablabus fait l'impasse sur les vacances de Noël ? Va-t-il se recentrer sur le co-voiturage ? Nicolas Brusson dé-



Yvan Lefranc-Morin, directeur général de Flixbus France

Réinventons la mobilité confortable ensemble

KNEITZ
Premium Austrian Fabrics.

Austrian
Pionnier d'innovation
Conception de design unique
Très Haute Qualité
Sécurité fiable

Premium
Dévouée à ses origines
Responsable envers l'humanité,
la nature et l'environnement

Fabrics
Plus value grâce à des produits
textiles uniques dans leurs genres
Solutions clés en main textiles de la
conception à la surface finie

Prenez contact avec notre responsable commerciale : Elisabeth Lainé • Portable : +33 676 671 675 / elisabeth.laine@kneitz.at



ment. « Alors que l'on ne connaît rien des volumes d'offres, ni même les destinations à proposer, quand essayer d'anticiper le marché devient un casse-tête infernal, nous préférons parier sur le covoiturage, la deuxième « jambe » de notre activité plutôt que de faire perdre de l'argent à tout le monde en faisant circuler des cars à vide puis, s'arrêter après Noël ou continuer à l'aveugle dans un climat, toujours, d'incertitude sanitaire. On va creuser les déficits. S'il y avait du sens à faire circuler les cars nous le ferions. Mais notre objectif reste de développer notre clientèle grâce à une offre multimodale : covoiturage + car, + train demain. Personne n'a jamais réussi du SLO tout seul. Nous préférons considérer que nous avons un an à 18 mois blancs et nous nous focalisons sur une nouvelle offre à partir du printemps pour les années 2021, 2022, 2023 », explique-t-il.

Nouvelles clés du modèle

Flixbus, reconnaît, de son côté reprendre la route de façon « opportuniste » pendant les vacances de Noël, en se fiant sur les réservations d'ici là pour ajuster son offre. Il perpétue ainsi la présence d'une offre de transport « toujours 20 à 25% moins chère que les autres ».

Combien d'autocaristes feront du car de longue distance cet hiver. Vingt, trente, quarante ? Flixbus en fait travailler 70 en

temps normal (2019). Blablabus en annonce moins de cent. Ils sont 130 selon la FNTV. Mais ils

reposent la question du modèle économique. « Il nous faudra de la rentabilité », prévient Alain Roué. Il l'a d'ailleurs expérimentée. « Nous avons augmenté nos tarifs de 40% entre Brest et Nantes, liaison il est vrai sans vraie concurrence du train. C'était +40% sur des prix bas. Et nous avons été rentables ». Entre Paris et Saint-Malo par le Mont-Saint-Michel, Michel Bellier l'est aussi grâce au tourisme, notamment étranger. Nicolas Brusson semble, lui-aussi, revoir le modèle

économique. En allongeant des lignes. « Le car est pertinent entre 300 et 800 km ! ». Il insiste pour définir ses deux principaux marchés, la France et l'Allemagne, comme des zones de chalandise intégrant des destinations dans les pays voisins : l'Italie (Milan-Turin), l'Espagne (Barcelone), la Belgique (Bruxelles), les Pays-Bas (Amsterdam) pour la France. La Pologne pour l'Allemagne. Il veut aussi demander à l'avenir à ses partenaires beaucoup plus de flexibilité. ■



La FNTV plus que jamais mobilisée pour ses entreprises pendant la crise sanitaire

Tout mettre en œuvre pour limiter les effets de la crise

Depuis neuf mois, le transport routier de voyageurs doit relever des défis inédits pour faire face à la crise sanitaire : difficultés économiques, sauvegarde des emplois, évolution des protocoles sanitaires et préparation de conditions favorables à une reprise d'activité.

Malgré la soudaineté de la crise et ses conséquences importantes pour toutes les entreprises du secteur, la FNTV a réagi et démontré son rôle essentiel dans les actions menées auprès des pouvoirs publics et des médias pour défendre et accompagner ses adhérents tout au long de cette crise.

Dès le début de la crise sanitaire en février 2020 et pendant toute l'année, la FNTV s'est mobilisée afin de défendre les intérêts des professionnels du transport routier de voyageurs et d'accompagner ses adhérents :

- ➔ Mise en place d'une cellule de crise au sein de la FNTV ;
- ➔ Participation régulière aux réunions des ministres des transports, de l'économie et des finances, du tourisme afin de faire remonter les problématiques des adhérents ;
- ➔ Réalisation d'enquêtes périodiques afin de connaître la situation économique des entreprises et de communiquer auprès des pouvoirs publics ;
- ➔ Veille juridique et réglementaire et publication régulière d'informations afin d'accompagner les adhérents.

Agir pour la sauvegarde des entreprises

La FNTV a porté sans relâche les revendications de la profession auprès des pouvoirs publics locaux, nationaux et européens pour soutenir ses adhérents.

Dès le début de la crise sanitaire la FNTV a interpellé les pouvoirs publics afin de demander des mesures fortes pour les professionnels du transport routier de voyageurs : un fond d'indemnisation, un report des charges sociales, des conditions favorables d'activité partielle...

Grâce à l'action de la FNTV il a été possible :

- ➔ De bénéficier du Plan Tourisme mis en œuvre par le Gouvernement en mai 2020 (Fonds de solidarité, Exonération de charges, Activité partielle majorée, report des échéances ban-

caires, PGE Tourisme).

- ➔ Dans un premier temps pour les entreprises immatriculées en 4939B, puis pour l'ensemble du TRV (octobre 2020) : il était indispensable que les entreprises du secteur, dont l'activité touristique n'est pas l'activité principale, puissent bénéficier du plan tourisme

- ➔ Déplafonnement des critères d'éligibilité au fonds de solidarité

pour le mois de décembre : Indemnisation du fonds de solidarité de 15 à 20% du CA pour les entreprises de TRV subissant des pertes de plus de 50%

- ➔ La FNTV continue de se mobiliser afin d'obtenir un renforcement et une prolongation des mesures de soutien aux

entreprises, en particulier de l'activité partielle et des reports d'échéances bancaires jusqu'à la reprise effective des activités de transport touristique et occasionnel.

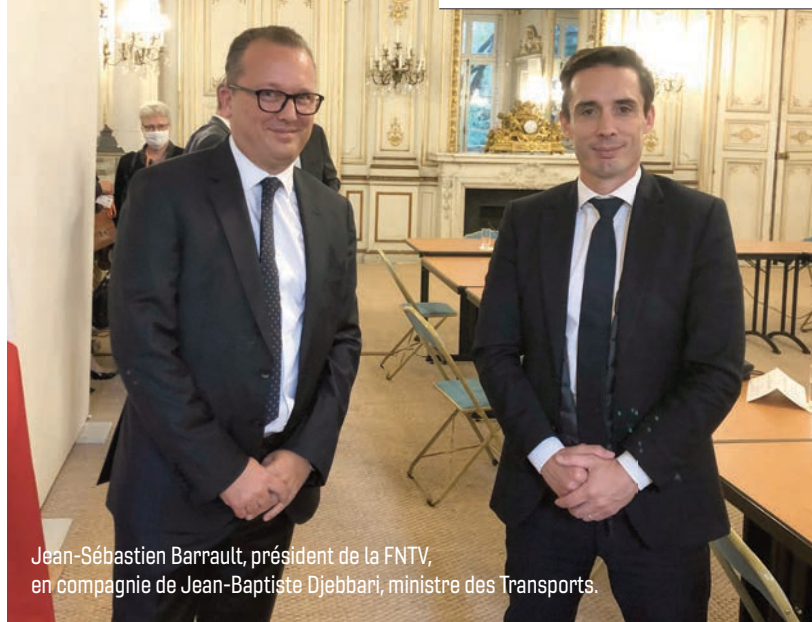
Accompagner les entreprises dans les phases de confinement/déconfinement

Pendant les différentes phases de restrictions de circulation (confinement, déconfinement, couvre-feu...), la FNTV a été extrêmement vigilante dans ses échanges avec les pouvoirs publics et les partenaires sociaux afin de défendre la mise en œuvre de règles sanitaires propres aux transports cohérentes et réalistes :

- ➔ Suppression de la distanciation d'un mètre au profit de la généralisation du port du masque,
- ➔ Maintien de l'offre de service afin de favoriser la distanciation,
- ➔ Limitation à une seule désinfection quotidienne des véhicules,
- ➔ Alignement des dispositions applicables au transport léger sur le transport en commun,
- ➔ Possibilité de circulation des services occasionnels pendant les horaires de couvre-feu,
- ➔ Suppression des consignes d'interdiction ou de suppression des sorties et voyages scolaires,
- ➔ Stabilisation des mesures sanitaires applicables au transport pendant les différentes phases.

ENTREPRISE
PERSPECTIVE

Il faudra regagner la confiance des usagers



Jean-Sébastien Barrault, président de la FNTV, en compagnie de Jean-Baptiste Djebbari, ministre des Transports.

Le mode autocar apparaît, dans cette crise sanitaire et économique qui frappe depuis huit mois la France, comme un des maillons fragilisés de la chaîne des transports publics. A l'heure du deuxième confinement, quel premier bilan peut-on tirer de la situation, et quelles sont les perspectives de ce secteur pour 2021. Rencontre avec Jean-Sébastien Barrault, président (réélu le 9 décembre 2020) de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs.

Propos recueillis par Pierre Cossard

Interview parue dans Mobilités Magazine N°43 – Décembre 2020

Mobilités Magazine Autocars :
Comment résumer aujourd'hui l'état exact du secteur du TRV ?

Jean-Sébastien Barrault : Même si aujourd'hui, on enregistre assez peu de défaillances d'entreprises, moins d'une dizaine à ce jour grâce aux aides de l'Etat, nous restons particulièrement inquiets. Non seulement, les perspectives de reprise s'éloignent, mais l'accompagnement se montrera sans doute insuffisant pour assurer la pérennité de tous nos adhérents. Plus que tout, nous redoutons la fin des aides en

2021, qui ne correspondra certainement pas avec un retour du chiffre d'affaires. C'est un véritable mur qui arrive face à nos entreprises.

MMA : Quel est le profil des entreprises qui sont le plus en danger ?

J-SB : Sans surprises, les plus fragiles sont majoritairement les entreprises de taille modeste. Et leur situation s'exacerbe lorsque la proportion du tourisme est importante dans leur chiffre d'affaires, et ce même si le Plan

Tourisme dans lequel nous avons été intégrés cible justement les entreprises de - 250 salariés.

MMA : Dans ce contexte, quels sont vos axes de négociations avec l'Etat ?

J-SB : En préambule, il faut savoir que la FNTV participe à plusieurs réunions hebdomadaires avec les ministères concernés et que les discussions sont nombreuses, même si elles peuvent paraître longues à beaucoup. L'exemple de notre intégration au Plan Tourisme est révélatrice : les dis-

cussions durent depuis le mois de juin et nous n'avons obtenu cette mesure qu'au mois d'octobre. Aujourd'hui, nous demandons une prolongation des mesures d'activité partielle au-delà du 31 décembre, et ce jusqu'à la fin 2021. Nous demandons aussi la suppression des restrictions d'accès au Fonds de solidarité et une augmentation du plafond de 10 000€, que nous jugeons insuffisant.

MMA : Les échéances bancaires à venir semblent



VDL
BUS & COACH

aussi être une source d'inquiétude pour les entreprises, quelles sont vos marges de manœuvre sur ces sujets ?

J-SB : Il y a là plusieurs sujets. Celui des Plans Garantis par L'Etat d'abord. A ce jour, 59,3% des entreprises du TRV ont fait une demande de PGE, et 70% d'entre elles ont obtenu une réponse positive. Dans ce cadre, nous demandons un report à dix ans du remboursement des

PGE, car il nous semble clair que les premières échéances de remboursement, qui devraient arriver en avril prochain, ne correspondront pas avec un retour de l'activité. L'autre point, peut-être plus inquiétant, concerne les prêts bancaires et les crédits baux. L'Etat n'est pas en mesure de légiférer sur ce sujet, et nous sommes donc entrés en discussion avec les fédérations bancaires, qui ne se montrent pas toujours très ou-

vertes sur le sujet, craignant visiblement un certain nombre de défaillances...

MMA : Quels sont les modifications apportées au niveau des services de transports par le deuxième confinement ?

J-SB : Ce deuxième confinement est arrivé en même temps qu'un renforcement du plan Vigipirate, ce qui a sonné le glas de toutes les sorties scolaires, c'est un

premier point. En matière de protocole sanitaire, il n'y a en revanche pas eu de changements particuliers. Il y a toujours une recherche de la meilleure distanciation possible et recommandation du port du masque à partir de 6 ans. On notera aussi que les liaisons TER n'ont pas été interrompues, contrairement aux SLO et aux petits trains touristiques, ce qui, dans ces deux cas, met évidemment certaines PME en grande difficulté.

MMA : Quelle serait, selon vous, la bonne méthode de sortie de crise ?

J-SB : Il faudra avant tout regagner la confiance des clients, notamment pour les organisateurs de voyages. Nos autocars devront être vus comme un mode de transport sûr, et pour renforcer cette impression, peut-être pourrions-nous utiliser les nouveaux tests rapides avant de redémarrer ?...

MMA : Enfin, la situation de crise actuelle ne risque-t-elle pas de fragiliser la transition écologique en cours dans tous les transports collectifs ?

J-SB : L'avenir de la transition est en effet incertain. Outre le peu d'offres alternatives dans le secteur de l'autocar, nous nous heurtons aussi à un calendrier qui pousse à l'accélération, ce qui est irréaliste dans le contexte technologique et économique du moment. Les ZFE (Zones à faibles émissions) qui doivent désormais être mise en œuvre doivent par exemple tenir compte d'un rythme de renouvellement réaliste des matériels. C'est pourquoi la FNTV a pris contact avec les collectivités pour discuter de ces sujets. Mais aussi avec l'Etat, pour qu'il soit le juge de paix de cette évolution. ■



Premier réseau de PME indépendantes du transport de voyageurs en France

REUNIR et les formations d'excellence du transport de voyageurs

Au cours de l'année 2020, REUNIR Services s'est rapproché de plusieurs structures qui forment de jeunes profils spécialisés aux métiers du transport routier de voyageurs.

Cette dynamique de rapprochement, impulsée par l'équipe du pôle Stratégie et Développement, s'est traduite par plusieurs actions et opérations concrètes comme l'embauche d'un étudiant en alternance issu du Master Transports, Territoires et Environnement de Cergy, ou encore la collaboration avec un groupe d'étudiants du Master Transports Urbains et Régionaux de Personnes de Lyon pour la conduite d'une enquête sur le réseau Evidence de l'Agglomération du Grand Cahors.

La poursuite et la diversification souhaitée de ces actions répondent à deux objectifs principaux.

D'une part, la conviction pour REUNIR d'une nécessaire dynamisation de son image et de celle des PME au sein de son réseau auprès des filières de formation spécialisée. D'autre part, l'opportunité pour ces mêmes PME d'identifier de jeunes profils polyvalents disposant d'un regard innovant et critique

sur les perspectives d'un secteur aujourd'hui en forte mutation.

Cette dynamique revêt aussi des intérêts particuliers pour les étudiants. Tout d'abord, l'opportunité d'accéder à un premier réseau professionnel au travers des ateliers thématiques sous format virtuel ou de sujets d'études plus concrets qui leurs sont proposés.

Ensuite, les étudiants se familiarisent avec le fonctionnement d'une structure à taille humaine, accessible et dotée de compétences techniques et de réels savoir-faire métier.

Mettant en avant leur ouverture d'esprit et leur flexibilité, les équipes de REUNIR insistent notamment sur leur capacité à intégrer de nouvelles problématiques dans l'exercice quotidien de leurs missions.

Enfin, les différentes actions menées auprès des étudiants sont autant d'occasions de leur présenter la dimension innovante des PME du réseau au travers des évolutions technologiques déployées ou encore d'une politique concrète en faveur de la transition énergétique.

« Inventer une nouvelle période de l'économie »

publics
ins

t de
s a
réduite

et
nel

nir



Le tissu des PME du secteur autocariste a pris de plein fouet les mesures de restriction de circulation qui sont le quotidien de l'Hexagone depuis mars 2020. Quelle forme devra prendre la sortie du tunnel actuel ? Eléments de réponse avec Alain-Jean Berthelet, président de l'association Réunir.

Propos recueillis par Hubert Heulot

Interview parue dans Mobilités Magazine N°43 - Décembre 2020

Mobilités Magazine Autocars :
L'année se termine. Comment
entrevoyez-vous 2021 ?

Alain-Jean Berthelet : Ça va être compliqué. Comme les individus face à l'épidémie, toutes les entreprises du secteur ne vont pas sortir de cette période dans le même état. La plupart des entreprises ont clos leur exercice en août, avec six mois d'impact de la crise en 2020, et sans doute sur tout l'exercice en 2021. Cela complique la reprise. Il va nous falloir retrouver de la visibilité pour nous engager vis-à-vis de nos fournisseurs. Nous souhaitons tous exercer de nouveau notre métier comme avant mais pour cela, il va falloir inventer une nouvelle période de l'économie.

MMA : Que voulez-vous dire ?

A-J.B. : On n'a jamais vécu ça. Tout a été mis à l'arrêt mais rien n'est cassé. Comment redémarrer ? L'accompagnement de l'Etat s'arrêtera, mais notre activité, elle, ne repartira pas à 100%. On l'a vu lors du premier déconfinement. Les gens ont privilégié le transport individuel et le télétravail. Il manquera 30%, peut-être 50% du chiffre d'affaires. Nous allons devoir redessiner nos charges. Il y aura des licenciements, des suppressions d'emplois. Nous ne pourrions sans doute pas redémarrer à coûts constants, mais plutôt décroissants. Pour cela, nous allons devoir aussi mutualiser beaucoup de produits, beaucoup

de commercialisations. En outre, le contexte sanitaire a changé. Nous aurons beaucoup à communiquer, à expliquer, à rassurer sur les aspects sanitaires, la climatisation, le renouvellement d'air, etc.

MMA : Dans quelle situation se trouvent les entreprises aujourd'hui ?

A-J.B. : Chefs d'entreprises et salariés vivent dans l'anxiété face au virus. Lors de la première vague, nous nous sommes adaptés aux textes et aux règles, prenant toutes les précautions. On se disait : tout va reprendre en septembre-octobre. Et là, coup de massue ! Tout ferme ! En Auvergne-Rhône-Alpes, des ma-

lades ont été transférés par centaines vers d'autres régions. Chacun connaît une personne touchée. Comment cela s'est-il produit ? Apparemment, des contaminations dans la sphère privée d'abord ? Mais comment redémarrer sans savoir comment faire mieux, alors qu'on avait déjà pris toutes les précautions ?

MMA : Et la santé économique des entreprises ?

A-J.B. : Grâce aux aides gouvernementales, la question de leur survie ne se pose pas. Mais nous vivons à crédit. Accès aux prêts garantis par l'Etat jusqu'en juin ! Le réveil risque d'être douloureux, compte tenu de nos marges faibles. Il va falloir être imagi-

Otokar

www.otokareurope.com

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

natifs. Nos PME, aux fonds propres limités, afficheront des taux d'endettement extraordinaires. Il faudra leur laisser beaucoup de temps pour rembourser.

MMA : Jean Peyrelevade, l'ex-banquier, a écrit une tribune remarquée dans Les Echos où il suggère que les entreprises vont avoir besoin de soutiens en fonds propres. C'est ce que vous pensez aussi pour le transport public ?

A-J.B. : A court terme, à cause de la crise sanitaire, nos entre-

prises accusent un recul de plusieurs années. Elles ont par exemple assumé des coûts sanitaires non-négligeables, nos AOM (autorités organisatrices de mobilité) en sont conscientes. A l'avenir, de façon générale, nous allons devoir sans doute faire encore mieux avec moins. La question qui se pose est : comment déconfiner une activité qui a besoin d'investissements lourds et permanents. Une activité qui peut aussi se définir comme un service aux coûts de main d'œuvre atteignant 50% et aux marges fai-

bles ? Je n'ai pas la réponse. Simplement, la solution, pour le moment, des prêts garantis de l'Etat paraît illusoire compte tenu de nos niveaux de rentabilité.

MMA : Avez-vous des indications des Régions sur ces sujets ?

A-J.B. : Pas encore. Mais toutes n'ont pas encore endossé à un même niveau leurs compétences en matière de transports. Elles avaient cinq ans pour le faire. Il y a eu cependant des distorsions dommageables entre elles sur la prise en compte du coût des

désinfections. Cela ajoute à l'anxiété dans les entreprises.

MMA : Pourriez-vous citer un effet bénéfique que la crise, malgré tout, aurait eu à long terme ?

A-J.B. : Oui. Notre image auprès du gouvernement a changé. Il pensait que nous étions un secteur conventionné à 80%. Nous avons fait un sondage. Ce taux tourne plutôt autour de 50%. C'est ce qui nous a fait accéder au plan tourisme. Et cette représentation risque de rester. ■

ENTREPRISE
CRISE

Le CAI a les assureurs dans le collimateur



CAI a donc mobilisé une douzaine d'autocars et une cinquantaine de chefs d'entreprises à Nanterre, devant le siège d'AXA, qui est aujourd'hui le premier assureur de ce secteur.

Les revendications présentées par le CAI à AXA étaient les suivantes :

➔ La généralisation d'une remise tarifaire de fin d'année prenant en

Le Collectif des Autocaristes Indépendants (CAI) s'est de nouveau mobilisé le 7 décembre 2020, avec cette fois l'assureur AXA en ligne de mire.

Ces autocaristes ont pris au pied de la lettre les propos tenus par Bruno Lemaire, ministre de l'Economie, qui avait réclamé le 30 novembre dernier des assureurs « *au moins... un gel des primes d'assurance pour tout le secteur de l'hôtellerie, des cafés, de la restauration* », faute de quoi le gouvernement instaurerait « *un prélèvement de 1,2 milliard sur les assureurs* ».

L'ultimatum arrivant à échéance le 7 décembre, le

compte la baisse conséquente des sinistres pour les entreprises du secteur TRV Tourisme, au titre de l'année 2020.

➔ La prise en compte d'une remise exceptionnelle de 50% sur le montant des cotisations au titre de l'année 2021 pour les entreprises du secteur TRV Tourisme qui ne retrouveront pas une activité normale avant le second semestre de 2021.

➔ La nomination d'un interlocuteur dédié d'AXA spécifique aux TPE et PME du Transport Routier de Voyageurs Tourisme.

➔ La mise en place d'un contrat spécifique pour le Transport Routier de Voyageurs Tourisme tenant compte des volumes kilométriques annuels effectués par autocar.

Face aux injonctions de Bruno Lemaire, la Fédération Française des Assurances a finalement consenti à « *geler* » les cotisations en 2021 pour « *les secteurs les plus touchés* ». Il faudra être attentifs à la liste exacte des professions concernées et aux conditions d'application de cette mesure... ■

Pierre Cossard


ENTREPRISE
SPORT

La RATP transporte le XV de France



Le XV de France Masculin devant le bus RATP.

Le groupe RATP et la Fédération Française de Rugby ont officialisé le 16 novembre 2020 le renouvellement de leur partenariat pour les quatre saisons à venir. Depuis 2005, le groupe RATP se mobilise au service de la FFR avec la mise à disposition de solutions de transport. Avec le retour de la saison de rugby, une flotte de deux cars et un véhicule de 9 places sont dédiés aux déplacements du XV de France et des équipes étrangères. Pendant la crise sanitaire, le groupe s'adapte en mettant par ailleurs en place un protocole strict : désinfection de chaque véhicule après chaque prestation, gel hydroalcoolique et masques obligatoires pour chaque passager et distanciation physique à l'intérieur des véhicules, dans la mesure du possible.

PC

ENTREPRISE

TPE



Un Grenelle pour mieux organiser les transports

Dans le contexte de tensions et d'incertitudes qui pèsent sur le devenir du mode autocar, l'OTRE milite pour une remise à plat de toute l'organisation des transports. Explication avec Frédéric Domenge, Coordinateur du conseil des métiers du voyageur.

Propos recueillis par Hubert Heulot
Interview parue dans *Mobilités Magazine* N°43
Décembre 2020

Mobilités Magazine Autocars : L'année se termine. Comment entrevoyez-vous 2021 ?

Frédéric Domenge : La priorité, en 2021, va être, de s'adapter en fonction de l'accompagnement que l'Etat va encore nous apporter mais aussi pour reprendre nos activités. Avec nos clients dans des conditions sanitaires et économiques probablement nouvelles. Je pense en particulier aux Régions. Il se peut qu'elles manquent d'argent. Ne serait-ce pas l'occasion de s'asseoir autour de la table avec tous les acteurs, je pense notamment à l'Education nationale, organiser des sortes de Grenelle du transport pour en rationaliser le coût. Généraliser par exemple le décalage des entrées en classe entre les écoles primaires et secondaires qui a bien fonctionné lors du premier confinement. Ainsi pourrions-nous, pour des raisons

budgetaires cette fois, progresser sur l'attractivité de nos métiers qui est aussi une urgence sociale pour nous. C'est, avec la transition écologique, un des deux dossiers structurels que nous ne pourrions pas conclure avant la reprise.

MMA : Dans quelle situation se trouvent vos entreprises adhérentes aujourd'hui ?

FD : Elles sont dans une situation très fragiles. L'hécatombe ne devrait pas avoir lieu à court terme. Cela va dépendre de deux facteurs : la poursuite du chômage partiel au-delà de la fin de l'année ; le report des remboursements bancaires accordés pour six mois, après le mois de mars. D'autant qu'un danger imprévu nous menace, la fuite de nos salariés. Un mouvement de démissions de nos conducteurs prend de l'ampleur au profit, surtout, du transport de marchandises. Au

moment de la reprise, nous rachèterons des autocars, mais nous risquons de manquer de bras. Plus encore qu'avant la crise. En plus de la question des échéances se posent aussi, dans les aides gouvernementales, des questions de seuils. Les entreprises de plus de 50 salariés n'ont pas accès au fonds de solidarité. Le plan tourisme ne s'applique pas à celles de plus de 250 salariés. Ce qui en exclut finalement beaucoup.

MMA : La crise sanitaire aura-t-elle, selon vous, des effets à long terme ?

FD : Elle fait réfléchir. On le voit quand M. Djebbari, ministre des Transports, considère qu'il faut remettre le système à plat parce que le transport étant financé à 90% par le transport public, il faudra en appeler davantage à la contribution des passagers. Ma crainte, c'est qu'une baisse d'activité générale soit en quelque sorte, programmée. Alors que je considère naturellement que plus l'offre de transport public est importante, mieux c'est. En même temps, l'on voit bien qu'il existe des impasses. Voyez le déficit continu en Ile-de-France.

L'Etat pourrait-il y soutenir Ile-de-France Mobilités dans un deuxième, un troisième confinement comme il l'a fait pour le premier ? A coups de milliards d'euros ? Autre exemple, à une bien plus petite échelle, doit-on continuer de réintégrer la réutilisation de notre matériel dans l'occasionnel dans les appels d'offres. Nos modèles économiques aussi paraissent fragiles. ■

INDUSTRIE



TRANSITION

BYD équipe Drancy d'un premier car électrique

BYD a remis le 26 novembre 2020 à Drancy (93) les clefs d'un autocar C9 électrique qui vient compléter un parc léger automobile déjà électrique à 95%, et permettra désormais à la ville de faire circuler ses scolaires ou les clubs du 3^e âge dans la ZFE du Grand Paris, mise en place depuis 2019.

L'investissement, de l'ordre de 450 000€ pour ce véhicule de 59 places doté d'une autonomie de 200 km, a été subventionné à hauteur de 100 000€ par la Préfecture de Seine-Saint Denis et 129 000€ par la Métropole du Grand Paris. « Dans les semaines à venir, d'autres municipalités d'Ile-de-France vont recevoir leur 1^{er} autocar électrique afin de pouvoir, tout comme la ville pionnière de Drancy, continuer à faire leurs sorties scolaires et extra scolaires dans Paris intramuros », a conclu Julien Bahri, Responsable grands comptes international chez BYD France.

PC

RÉGLEMENTATION **EQUIPEMENT**

Vélo obligatoire dans les autocars



Certains l'ont peut-être oublié dans le contexte de crise vécu depuis mars dernier, mais un des articles adoptés dans le cadre de la loi d'Orientation des Mobilités (LOM) concerne l'obligation à termes d'équiper tous les autocars neufs de systèmes permettant d'emporter au minimum cinq vélos non démontés. Fort de ce nouveau texte, certains équipementiers commencent à faire des propositions d'aménagements spécifiques. La Carrosserie Vincent est de ceux-là, qui vient de présenter plusieurs modèles. D'abord un porte-vélos arrière (adaptable à tous les modèles) qui permet l'emport de 4 ou 6 vélos suspendus par crochets, avec des rails pour les roues et le maintien des cadres par crochets à ressort. Ensuite, un racks à vélos intérieur



(adaptable aussi dans les autobus) qui permet le stockage de 2 à 5 vélos et casques. Enfin, la Carrosserie Vincent propose un système de barre porte-vélos (pour 2 vélos) installé en soute, voire un tiroir coulissant pour un ou deux vélos, adaptable aussi pour les bagages. ■ **PC**

RÉGLEMENTATION **EQUIPEMENT**

Pour se faire bien voir



À travers un décret publié le 20 novembre 2020, relatif à la signalisation matérialisant les angles morts sur les véhicules, dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes, le gouvernement s'attaque à la mise en place d'un dispositif de signalisation des angles morts des véhicules lourds, prévu par la loi d'orientation des mobilités (LOM). Un arrêté précisant les conditions d'apposition et le modèle de la signalisation matérialisant les angles morts sur ces véhicules sera publié en janvier 2021, après la procédure de notification à la Commission européenne entamée en juillet 2020. Afin de per-

mettre aux fabricants de lancer la production du modèle de signalisation et aux transporteurs d'organiser l'équipement progressif de leurs flottes, le projet d'arrêté devrait être disponible sur le site de la délégation à la sécurité. Pendant une période transitoire de 12 mois, les véhicules ayant été équipés sur les côtés et à l'arrière d'un dispositif destiné à matérialiser la présence des angles morts seront réputés satisfaire aux dispositions de l'arrêté même si ce dispositif n'est pas strictement conforme au modèle. Le non-respect de cette obligation sera sanctionné par une contravention de quatrième classe. ■ **PC**

MINICAR

PRISE EN MAINS

L'EQV, le minibus VIP électrique selon Mercedes



Mercedes-Benz surfe sur la vague de l'électrification et présente son nouveau van EQV 300 doté d'un moteur 100 % électrique. Au programme luxe et autonomie, avec ce nouveau van électrique, le constructeur allemand vise les navettes aéroports/hôtels pour les clients VIP.

Arnaud Marchal

Basé sur le Classe V, lui-même dérivé du Vito, l'EQV est la réponse de Mercedes au besoin des taxis et des transporteurs à la recherche d'un véhicule haut de gamme pour le transport de clients VIP dans les meilleures conditions de confort et de silence en proposant une motorisation électrique convaincante autant par ses performances que par son autonomie. Décliné en deux carrosseries, baptisé "LONG" et "EXTRA LONG", le Mercedes EQV 300 reste un véhicule conduisible avec un simple permis de conduire de catégorie B grâce à son poids

en charge limité à 3,5 tonnes. Il pourra accueillir suivant la configuration de 5 à 7 passagers en plus du conducteur. Le modèle de base, hors option, propose d'accueillir 5 passagers dans des fauteuils individuels, recouvert d'un cuir Lugano noir de belle facture, dotés d'accoudoirs de chaque côté.

La présentation intérieure est soignée, les portes arrière coulissantes sont à commande électrique tout comme le hayon. Chaque passager dispose d'une ventilation et d'une lumière individuelle au plafond. Si le modèle essayé était doté d'un cuir noir

avec un habillage complet de l'habitacle en noir des pieds au plafond, le double toit vitré panoramique en option, ouvrant sur sa partie avant, offre une belle luminosité même lors d'une journée pluvieuse.

En option, les passagers arrière pourront bénéficier de commande de climatisation au plafond pour une meilleure gestion de la température dans le compartiment passager. Les occupants des places à l'avant pourront profiter de sièges chauffants pourvus de réglages électriques. Le dessin de la planche de bord est moderne, raffiné et épuré,

reprenant certains éléments disponibles sur les berlines de la marque.

Un poste de conduite bien fait

Le conducteur profitera de commandes bien disposées avec un maximum d'information sur l'écran central tactile autant sur la navigation que sur la gestion de l'énergie du véhicule. L'intégration de Apple CarPlay et Android Auto est parfaite. Le tableau de bord arbore deux cadrans, presque trop classique pour un véhicule électrique de dernière génération avec un tachymètre



1 Disponible en deux longueurs de carrosserie, l'EQV soigne sa présentation avec des touches de chromes et ses vitrages surteintés.



2 La planche de bord est épurée, l'essentiel des commandes est accessible sur le grand écran central tactile mis à part les boutons de climatisation.



3 Le hayon s'ouvre électriquement pour donner accès à l'espace de chargement qui atteindra 1030 L dans la version "Long" et 1410 L dans la version "Extra Long".

à aiguille. Un petit écran est intégré entre les cadrans pour donner les informations essentielles au conducteur telles que l'autonomie, le kilométrage ou encore la position du sélecteur de vitesse. L'EQV reprend la tendance actuelle qui tend à supprimer un maximum de boutons sur la planche de bord, ne laissant que l'essentiel tel que l'allumage des feux et les commandes de climatisation. L'essentiel des fonctions annexes sera géré depuis l'écran tactile.

À l'extérieur, la ligne est soignée. Mercedes a réussi à donner de l'élégance à ce véhicule dérivé d'un simple utilitaire. Bloc optique LED à l'avant et à l'arrière, jantes alu, vitrages surteintés noirs sous ligné d'un jonc chromé, barre de toit, touches de chromes sur la calandre, et les pare-chocs avant et arrière. Le hayon se pare d'un petit béquet discret ajoutant une touche de dynamisme à la silhouette du véhicule.

Le Mercedes EQV est disponible

Fiche Technique



Longueur	5,14 m / 5,37 m
Largeur	2,25 m avec rétroviseurs
Hauteur	(avec climatisation) : 1,9 m
Empattement	3,2 m / 3,43 m
Masse à vide	2 814 Kg / 2 844 Kg
PTAC	3 500 Kg
C.U.	686 Kg / 656 Kg
Volume de chargement	1030 L / 1410 L
Pax	Conducteur + 5/6/7 passagers suivant options
Moteur	ME4
Puissance	150 Kw / 204 ch
Couple	362 Nm
Batterie	100 kWh (90 kWh utile)
Vmax	160 km/h
Charge	AC 11 kW et DC 110 kW maximum
Temps de charge AC	inférieur à 10 heures
Autonomie en cycle mixte :	353 km annoncé
Consommation en cycle mixte	28,3 / 28,5 kWh/100 km (30,8 kWh pendant notre essai)

en deux longueurs de carrosserie, offrant au choix 5,14 m ou 5,37 m de long pour 1,93m de large, hors rétroviseurs. La différence entre les deux longueurs de caisse se fait sur l'empattement, ce qui permet de n'avoir qu'une seule et même référence pour le bouclier arrière. Ces deux empattements permettent de jouer sur la capacité de chargement du coffre, passant de

1030 litres en version "LONG" à 1410 litres pour la version "EXTRA LONG".

Le pare-chocs avant est doté dans son angle gauche d'une petite trappe servant à dissimuler la prise de charge de type CCS Combo. L'EQV accepte la charge DC jusqu'à 110 kW, permettant de passer son autonomie de 10 à 80 % en seulement 45 minutes. Le même exercice sur une prise



4 L'intégration Android Auto et Apple CarPlay permet de disposer d'une navigation avec vue satellite directement sur l'écran du véhicule.



5 Le véhicule d'essai disposait de caméras 360° pour visualiser son environnement pendant les manœuvres en marche arrière.

AC avec le chargeur intégré de 11 kW prendra près de 10 heures.

Une bonne motorisation

Le véhicule est doté d'une batterie de 100 kWh (90 kWh utiles) placée dans le plancher du véhicule ce qui lui confère un centre de gravité assez bas garantissant une grande stabilité et une bonne tenue de route. La suspension du véhicule filtre parfaitement les irrégularités de la route. Si elle est peut-être un peu trop molle sur route dégradée, l'amortissement est parfaitement maîtrisé. Sur voie rapide et autoroute, la sensation de confort est royale avec l'impression de voyager sur un tapis volant.

La motorisation électrique de l'EQV, emprunté à l'EQC, développe 150 kW (soit l'équivalent de 204 ch) pour un couple maximal de 362 Nm. La vitesse de pointe est annoncée à 160 km/h. L'itinéraire de notre essai, d'une centaine de kilomètres au sud de Paris, comportant des petites routes de campagnes traversant plusieurs villages et un parcours autoroutier sur l'A6, a permis d'apprécier les capacités du véhicule dans ces différents exercices. Clairement, le Mercedes EQV est bien motorisé. Le moteur se montre disponible et réactif dans tous les cas.



Avec son poids à vide de plus de 2,8 tonnes, nous l'attendions sur la consommation pour pouvoir estimer son autonomie avec un parcours varié assez représentatif de l'usage pour lequel il est destiné. Mercedes annonce une autonomie sur un cycle mixte

de plus de 350 km pour une consommation moyenne de 28,3 kWh au 100 km, nous avons relevé une consommation moyenne de 30,8 kWh sur notre essai réalisé pour moitié sur autoroute à 130 km/h en jouant avec les différents modes de régénération

6 En option, l'EQV peut être aménagé en 6, 7 ou 8 places. Ici, la configuration 7 places permet de libérer l'espace pour s'installer au 3^e rang.

7 Pendant la charge de la batterie, l'écran du tableau de bord indique le temps restant pour recharger à 100 %.

au cours du parcours.

Ce parcours autoroutier nous a permis de tester la recharge rapide sur une borne du réseau Ionity sur l'aire de repos près de Nemours. La vitesse de charge est conforme à ce qu'annonce le constructeur. Le véhicule affiche fièrement une charge qui oscille entre 100 et 110 kW permettant de reprendre rapidement de l'autonomie pendant la pause-café.

Ce premier van électrique proposé par le constructeur allemand est bien né. Sa présentation est soignée, le confort est à la hauteur d'un véhicule typé VIP et la motorisation électrique est franchement convaincante que ce soit sur les performances ou sur l'autonomie. Le véhicule peut facilement parcourir près de 300 km sur autoroute aux vitesses réglementaires, permettant de faire une bonne distance avant de devoir faire une recharge sur une borne rapide.

Le véhicule est proposé au prix

L'avis du conducteur

Au premier contact avec l'EQV, on ressent cette atmosphère feutrée typique des berlines de la marque, mais ici appliquée à un van. Le conducteur est accueilli dans un cocon douillet avec du cuir et des plastiques de qualité. Rien n'est laissé au hasard, les habitués des voitures de la marque retrouveront des boutons de commande familiers pour la climatisation, les grilles de ventilations, etc. Confortablement assis dans un fauteuil en cuir doté de repose-bras également garni de cuir, nous prenons place au volant de ce van en découvrant une planche de bord assez simple, presque minimaliste comme le veut la tendance dans le secteur automobile tout en étant bardée d'écrans électroniques pour donner des informations et faciliter la vie du conducteur. L'écran central tactile offre différents modes

d'affichage, dont le détail de la consommation d'électricité, car il s'agit bien là de l'énergie permettant de faire mouvoir l'EQV.

Ce Classe V sauce électrique est silencieux, une fois la commande de vitesse placée sur la position D, nous parcourons les premiers mètres dans un silence. Et là, la magie de la motorisation électrique de plus de 200 chevaux opère. Les réactions du véhicule sont vives, mais sans brutalité, le couple important est immédiatement disponible et procure une accélération franche et dynamique. Les kilomètres s'enchaînent au seul bruit du roulage du véhicule et d'un léger et discret sifflement de la motorisation.

La suspension semble bien gérée la chaussée dégradée, presque trop souple, mais dès que l'autoroute arrive, nous découvrons une sensation nouvelle pour un vé-

hicule de ce gabarit, atteindre la vitesse maximale réglementaire se fait en un temps très bref, dans le confort et le silence. Les passagers apprécieront ce moyen de transport moderne, confortable et électrique renforçant le sentiment que les entreprises de transport abordent également le virage de la transition écologique.

Le Mercedes EQV est doté du freinage régénératif disposant de plusieurs modes de fonctionnement plus ou moins fort engendrant une recharge de la batterie plus ou moins importante. Une bonne gestion de ce dispositif permet de ne plus ralentir avec la pédale de frein, synonyme d'économie de disques et de plaquettes de frein à long terme, ce qui est un plus non négligeable vu le poids conséquent de l'engin à vide qui avoisine les 2,8 tonnes.

A.M.



8



9



10



11



12

8 L'EQV dispose d'une batterie de 90 kWh utile et accepte la recharge rapide DC jusqu'à 110 kW ce qui lui permet de faire une charge complète en moins d'une heure.

9 La trappe dissimulant la prise Combo CCS est dissimulée dans l'angle avant gauche du pare-chocs avant.

10 Comme de nombreux véhicules modernes, l'EQV dispose de plusieurs modes de conduite qui permettent d'ajuster les performances et la suspension suivant les options.

11 Depuis l'écran central, il est possible d'afficher un graphique indiquant l'utilisation de la batterie et de l'efficacité du freinage régénératif.

12 Vous pouvez visualiser également la répartition de l'énergie sur le dernier trajet. Lors de cette prise en main, le chauffage est responsable de 6% de la consommation.

catalogue de 59 990 € HT pour la version "LONG" et 60 665 € HT pour la version "EXTRA LONG" en une unique finition Avantgarde. Notre version d'essai était dotée d'une riche liste d'options faisant grimper la facture de près de 20 000 € avec le toit ouvrant panoramique, les packs Design Extérieur et Intérieur ou encore la peinture noir Obsidienne métallisée. Un tarif élevé, mais qui sera compensé par un coût d'utilisation faible de par son entretien réduit et la possibilité de charger au sein de l'entreprise pour un tarif bien plus avantageux que de rouler avec un Classe V à motorisation diesel.

Au final, Mercedes propose une version cohérente avec l'EQV 300, parfaitement adaptée à



L'EQV 300 est disponible en version "Extra Long" avec une carrosserie allongée de 23 cm.

l'usage en tant que navettes VIP avec des coupures au cours de la journée, permettant de recharger la batterie du véhicule, si besoin, tout en offrant une finition soignée et un grand confort pour les occupants. La version "EXTRA LONG" sera à privilégier pour un faible écart de prix et une capacité de chargement plus importante. ■

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 :



Date et signature obligatoires

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