

Bus & Car CONNEXION

LE MAGAZINE
DE TOUTES
LES MOBILITÉS

N° 1061

JUILLET/AOÛT 2019
busetcar.com

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE L'HYDROGÈNE, MIRACLE OU MIRAGE ?



BATTERIES SPÉCIAL BUS

L'allègement,
c'est pour quand ?

QUAND LA ROUTE QUESTIONNE SON AVENIR

Le rôle moteur des transports
de demain



SALON ERTICO

La mobilité intelligente,
ultra-rapide et hyper-connectée !

Bus & Car CONNEXION

LE MAGAZINE DE
TOUTES LES MOBILITÉS

N° 1061

JUILLET/AOÛT 2019
busetcar.com

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE L'HYDROGÈNE, MIRACLE OU MIRAGE ?



BATTERIES SPÉCIAL BUS

L'allègement,
c'est pour quand ?

QUAND LA ROUTE QUESTIONNE SON AVENIR

Le rôle moteur des transports
de demain



SALON ERTICO

La mobilité intelligente,
ultra-rapide et hyper-connectée !



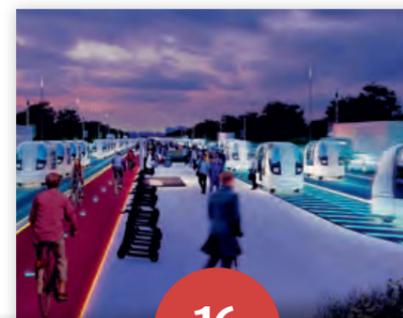
SANDRINE GARNIER
RÉDACTRICE EN CHEF

Debisiti uritibus, inusandi te core dolorr mint harchit

I Plateformes. Les plateformes, que la Loi d'orientation des mobilités entend mieux contrôler, affirment de plus en plus leur maîtrise des enjeux. Intermodalité, intégration tarifaire, info voyageurs... impossible de faire sans elles. L'équilibre des pouvoirs évolue, et la valeur ajoutée se déplace. La bataille des datas ne fait que commencer, mais ceux qui sont partis les premiers bénéficient d'un avantage sérieux. Dans la nouvelle économie, où « the winner takes all », il n'y a plus de place pour les seconds couteaux. C'est tout ou rien, comme le montre la stratégie de BlaBlaCar sur l'offre routière.

I Syndrome. Après un congrès de l'UITP très orienté vers les nouvelles mobilités, le numérique et les énergies alternatives au diesel, les Journées Agir vont clôturer ce mois de juin sur une note concordante. À Poitiers comme dans la capitale suédoise, les acteurs du secteur explorent les pistes qui devraient aboutir à la construction d'un nouveau modèle de gestion des mobilités. À la fois plus efficace et plus inclusif, plus attractif et mieux intégré, le transport public de demain doit briser ses dogmes pour se réinventer. Rattrapés par les nouveaux venus du numérique et des datas, les acteurs historiques n'ont pas d'autre choix que de réviser leur stratégie, notamment en travaillant avec les startup. Une nouvelle définition du syndrome de Stockholm ?

I Politiques. Alors à quoi bon parler de co-construction ou de nouveaux partenariats publics-privés ? Les deux démarches n'ont en fait rien d'antinomique. La vie est faite de paradoxes, et l'économie collaborative se développe à l'ombre des géants du numérique. Même si l'analyse des données et l'intelligence artificielle permettent d'améliorer la gestion des mobilités, les solutions proposées ne sont pas toutes rentables. La gouvernance et la mise en œuvre des politiques de déplacements ont elles aussi besoin d'innovation. Et c'est peut-être là que les acteurs traditionnels ont vocation à valoriser leur savoir-faire, en apportant du sens. Pour humaniser les algorithmes.



16
ROUTES



23
MOBILITÉ



34
BATTERIES

ÉDITORIAL

3 RÉCHAUFFEMENTS

L'ESSENTIEL DU MOIS

6 LA FNTV met l'accent sur l'emploi, la transition énergétique et l'innovation

7 LE SÉNAT réclame un plan Marshall pour les ponts routiers

8 NOUVELLE AQUITAINE : HM Voyages teste un Interlink GNV sur la ligne Parthenay-Niort

10 HAUTE-VIENNE : les communes rurales boudent les bornes de charge

12 GRANDES LIGNES : FlixTrain, seul candidat pour l'ouverture à la concurrence

14 FERROVIAIRE : la ligne saisonnière Toulouse - Barcelone compte encore augmenter sa fréquentation

DOSSIER

16 QUAND LA ROUTE questionne son avenir

18 LES ROUTES DU GRAND PARIS s'imaginent un futur

23 SALON ERTICO : la mobilité intelligente, ultra-rapide et hyper-connectée !

CAHIER CONNEXION

30 PARTICULES : la RATP veut nettoyer l'air du métro parisien

32 HUBUP aide la RATP à sa réorganisation de lignes avec un GPS spécial bus

33 LA DEFENSE donne du fil à retordre à Eole et au Grand Paris Express

INDUSTRIES ET SERVICES

34 BATTERIES : l'allègement, c'est pour quand ?

PETITES ANNONCES

41 Vos rendez-vous

Bus & Car
CONNEXION

Un vendredi sur deux L'information des professionnels du transport de voyageurs
Tour Maine Montparnasse 33, avenue du Maine - 75015 Paris Cedex 189 - Tél. : 01 81 69 suivi des 4 chiffres indiqués

<http://www.busetcar.com>

RÉDACTION

RÉDACTRICE EN CHEF :
Sandrine garnier (80 88) - s.garnier@info6tm.com
ÉDITEUR DÉLÉGUÉ :
Pierre LANCIEN (06 48 67 33 44) - p.lancien@info6tm.com

ONT COLLABORÉ À CE NUMÉRO

Catherine BERNARD, Elisabeth DUVERNEY-PRÉT, Loïc FIEUX, Marc FRESSOZ, Olivier JACQUINOT, Grégoire HAMON, Charline POUILLAIN, Jean-Sébastien THOMAS, Nathalie VERSIEUX.

PUBLICITÉ

Pierre LANCIEN (06 48 67 33 44) - p.lancien@info6tm.com

ÉVÈNEMENTS ET PARTENARIATS

CHEF DE PROJET ÉVÈNEMENTIEL :
Aissatou GUERA BARI (80 85) - a.guerabari@info6tm.com

ANNONCE TRANSACTION : INFO6TM

DIRECTEUR COMMERCIAL : Olivier DESROCHES (80 12)
ASSISTANTE COMMERCIALE ET TECHNIQUE : Salma JEEVAJEE (80 22)
POUR NOUS CONTACTER : annonces-transport-logistique@info6tm.com

PRODUCTION

CHEF DE FABRICATION : Pixel6TM (Corinne Léonet, chef de fabrication)

PHOTOS

© DR - Tous droits réservés. Couverture : DR.

MARKETING, VENTES ET DIFFUSION : INFO6TM

RESPONSABLE : Grégoire VIGNERON
CHEF DE MARCHÉ : Marie-Christine RAYNAUD de LAGE (01 81 69 80 36)
RESPONSABLE DE DÉVELOPPEMENT : Abdol AMIRI (01 81 69 80 01)
RESPONSABLE GRANDS COMPTES : Noémie DAGUÈSE (01 81 69 80 08)

SERVICE CLIENTS

E-MAIL : abonnements@info6tm.com
PAR TÉLÉPHONE : 01 40 05 23 15
OUVERTURE : du lundi au vendredi de 9 h à 12 h et de 13 h 30 à 17 h
INFO6TM Services abonnements 23, rue Dupont-des-Loges, 57000 Metz

TARIFS FRANCE

Au numéro : 9,73 € HT - 9,93 € TTC
ABONNEMENT ANNUEL
Bus & Cars | Connexion (22 n° dont 1 double) : 214 € HT - 218,49 € TTC
Bus & Cars | Connexion (22 n° dont 1 double) + Tourisme de Groupe (10 n°) : 330 € HT - 336,93 € TTC

ÉTRANGER : pour tout envoi hors de France métropolitaine, une majoration est prévue sur le prix HT de 10 % pour l'Union européenne et les Dom-Tom et de 20 % pour les autres pays.

ÉDITEUR

TOURISME ET TRANSPORT DE VOYAGEURS SNC
une filiale de INFO6TM 137, quai de Valmy - 75010 Paris
Directeur de la publication : François Granddier
Commission paritaire : 1121 T 80 575

Dépôt légal : à parution
ISSN : 0399-2535
RCS Paris : 823 175 229

IMPRIMEUR :

SOCOSPRINT 36, route d'Archettes 88000 ÉPINAL
Les noms, prénoms et adresses de nos abonnés sont communiqués à nos services internes et aux organismes liés contractuellement avec « Bus et Car Transport & Tourisme », sauf opposition motivée. Dans ce cas, la communication sera limitée au service de l'abonnement. Les informations pourront faire l'objet d'un droit d'accès ou de rectification dans le cadre légal. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication faite sans autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère scientifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées (Loi du 11 mars 1957 art. 40 et 41 et Code Pénal art. 425).



Origine géographique du papier : Allemagne - Taux de fibres recyclées : 100 % - Certification des fibres utilisées : FSC - Indicateur environnemental : Plot : 0,002 kg/tonne

Un vendredi sur deux
L'information des professionnels du transport de voyageurs
Tour Maine Montparnasse 33, avenue du Maine - 75015 Paris Cedex 189
- Tél. : 01 81 69 suivi des 4 chiffres indiqués

<http://www.busetcar.com>

RÉDACTION

RÉDACTRICE EN CHEF :
Sandrine garnier (80 88) - s.garnier@info6tm.com
ÉDITEUR DÉLÉGUÉ :
Pierre LANCIEU (06 48 67 33 44) - p.lancien@info6tm.com

ONT COLLABORÉ À CE NUMÉRO

Catherine BERNARD, Elisabeth DUVERNEY-PRÉT, Loïc FIEUX, Marc FRESSOZ, Olivier JACQUINOT, Grégoire HAMON, Charline POUILLAIN, Jean-Sébastien THOMAS, Nathalie VERSIEUX.

PUBLICITÉ

Pierre LANCIEU (06 48 67 33 44) - p.lancien@info6tm.com

ÉVÉNEMENTS ET PARTENARIATS

CHEF DE PROJET ÉVÉNEMENTIEL :
Aissatou GUÉRA BARI (80 85) - a.guerabari@info6tm.com

ANNONCE TRANSACTION : INFO6TM

DIRECTEUR COMMERCIAL : Olivier DESROCHES (80 12)
ASSISTANTE COMMERCIALE ET TECHNIQUE : Salma JEEVAJEE (80 22)
POUR NOUS CONTACTER :
annonces-transport-logistique@info6tm.com

PRODUCTION

CHEF DE FABRICATION : Pixel6TM (Corinne Léonet, chef de fabrication)

PHOTOS

© DR - Tous droits réservés. Couverture : DR.

MARKETING, VENTES ET DIFFUSION : INFO6TM

RESPONSABLE : Grégoire VIGNERON
CHEF DE MARCHÉ : Marie-Christine RAYNAUD de LAGE (01 81 69 80 36)
RESPONSABLE DE DÉVELOPPEMENT : Abdol AMIRI (01 81 69 80 01)
RESPONSABLE GRANDS COMPTES : Noémie DAGUÈSE (01 81 69 80 08)

SERVICE CLIENTS

E-MAIL : abonnements@info6tm.com
PAR TÉLÉPHONE : 01 40 05 23 15
OUVERTURE : du lundi au vendredi de 9 h à 12 h et de 13 h 30 à 17 h
INFO6TM Services abonnements
23, rue Dupont-des-Loges, 57000 Metz

TARIFS FRANCE

Au numéro : 9,73 € HT - 9,93 € TTC
ABONNEMENT ANNUEL
Bus & Cars | Connexion (22 n° dont 1 double) : 214 € HT - 218,49 € TTC
Bus & Cars | Connexion (22 n° dont 1 double) + Tourisme de Groupe (10 n°) : 330 € HT - 336,93 € TTC
ÉTRANGER : pour tout envoi hors de France métropolitaine, une majoration est prévue sur le prix HT de 10 % pour l'Union européenne et les Dom-Tom et de 20 % pour les autres pays.

ÉDITEUR

TOURISME ET TRANSPORT DE VOYAGEURS SNC

une filiale de **INFO6TM** 131 quai de Valmy - 75010 Paris
Directeur de la publication : François Grandjean
Commission paritaire : 1121 T 80 575
Dépôt légal : à parution
ISSN : 0399-2535
RCS Paris : 823 175 229

IMPRIMEUR :

SOCOSPRINT 36, route d'Archettes 88000 ÉPINAL



Origine géographique du papier : Allemagne - Taux de fibres recyclées : 100 % - Certification des fibres utilisées : FSC - Indicateur environnemental - Plot : 0,002 kg/tonne
Les noms, prénoms et adresses de nos abonnés sont communiqués à nos services internes et aux organismes liés contractuellement avec « Bus et Car Transport & Tourisme », sauf opposition motivée. Dans ce cas, la communication sera limitée au service de l'abonnement. Les informations pourront faire l'objet d'un droit d'accès ou de rectification dans le cadre légal.

Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication faite sans autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère scientifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées (Loi du 11 mars 1957 art. 40 et 41 et Code Pénal art. 425).



SANDRINE GARNIER
Rédactrice en chef

Debisiti uritibus, inusandi te core dolerror mint harchit

I Plateformes. Les plateformes, que la Loi d'orientation des mobilités entend mieux contrôler, affirment de plus en plus leur maîtrise des enjeux. Intermodalité, intégration tarifaire, info voyageurs... impossible de faire sans elles. L'équilibre des pouvoirs évolue, et la valeur ajoutée se déplace. La bataille des datas ne fait que commencer, mais ceux qui sont partis les premiers bénéficient d'un avantage sérieux. Dans la nouvelle économie, où « the winner takes all », il n'y a plus de place pour les seconds couteaux. C'est tout ou rien, comme le montre la stratégie de BlaBlaCar sur l'offre routière.

I Syndrome. Après un congrès de l'UITP très orienté vers les nouvelles mobilités, le numérique et les énergies alternatives au diesel, les Journées Agir vont clôturer ce mois de juin sur une note concordante. À Poitiers comme dans la capitale suédoise, les acteurs du secteur explorent les pistes qui devraient aboutir à la construction d'un nouveau modèle de gestion des mobilités. À la fois plus efficace et plus inclusif, plus attractif et mieux intégré, le transport public de demain doit briser ses dogmes pour se réinventer. Rattrapés par les nouveaux venus du numérique et des datas, les acteurs historiques n'ont pas d'autre choix que de réviser leur stratégie, notamment en travaillant avec les startup. Une nouvelle définition du syndrome de Stockholm ?

I Politiques. Alors à quoi bon parler de co-construction ou de nouveaux partenariats publics-privés ? Les deux démarches n'ont en fait rien d'antinomique. La vie est faite de paradoxes, et l'économie collaborative se développe à l'ombre des géants du numérique. Même si l'analyse des données et l'intelligence artificielle permettent d'améliorer la gestion des mobilités, les solutions proposées ne sont pas toutes rentables. La gouvernance et la mise en œuvre des politiques de déplacements ont elles aussi besoin d'innovation. Et c'est peut-être là que les acteurs traditionnels ont vocation à valoriser leur savoir-faire, en apportant du sens. Pour humaniser les algorithmes.



16
ROUTES



23
MOBILITÉ



34
BATTERIES

L'ESSENTIEL

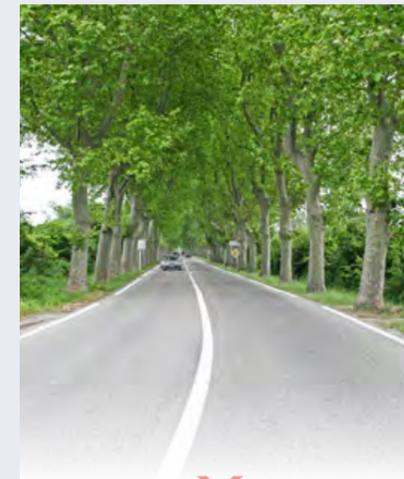
- 6 LA FNTV** met l'accent sur l'emploi, la transition énergétique et l'innovation
- 7 LE SÉNAT** réclame un plan Marshall pour les ponts routiers
- 8 NOUVELLE AQUITAINE :** HM Voyages teste un Interlink GNV sur la ligne Parthenay-Niort
- 10 HAUTE-VIENNE :** les communes rurales boudent les bornes de charge
- 12 GRANDES LIGNES :** FlixBus, seul candidat pour l'ouverture à la concurrence
- 14 FERROVIAIRE :** la ligne saisonnière Toulouse - Barcelone compte encore augmenter sa fréquentation

CHRONIQUE JURIDIQUE

- 16 LETTRE DE DÉMISSION ÉQUIVOQUE :** attention à la prise d'acte de licenciement sans cause réelle et sérieuse !

ENTRETIEN

- 18 ISABELLE BARRIÈRE,** co-présidente de la FNTV et pdg des autocars Barrière



DOSSIER

- 20 QUAND LA ROUTE** questionne son avenir
- 24 LES ROUTES DU GRAND PARIS** s'imaginent un futur
- 28 SALON ERTICO :** la mobilité intelligente et hyper-connectée !
- 32 SALON ERTICO :** la mobilité intelligente, ultra-rapide et hyper-connectée !
- 36 SALON ERTICO :** la mobilité et hyper-connectée !

CAHIER CONNEXION

- 40 LES TROPHÉES BUS&CAR 2019 :** huit lauréats pour célébrer la mobilité et le tourisme
- 42 PARTICULES :** la RATP veut nettoyer l'air du métro parisien
- 44 HUBUP** aide la RATP à sa réorganisation de lignes avec un GPS spécial bus
- 46 LA DEFENSE** donne du fil à retordre à Eole et au Grand Paris Express
- 46 LA DEFENSE** donne du fil à retordre à Eole et au Grand Paris Express

INDUSTRIES ET SERVICES

- 34 BATTERIES :** l'allègement, c'est pour quand ?
- 42 BUSWORLD :** une diversité d'énergies inédite
- 34 BATTERIES :** l'allègement, c'est pour quand ?
- 42 BUSWORLD :** une diversité d'énergies inédite

PETITES ANNONCES

- 41** Vos rendez-vous

EN CHIFFRES

Le futur BHNS

La Centrale d'achat du transport public référence Karos Territoires.

7,2 km
de ligne

30 minutes
de temps

80 %
du tracé en site propre

5h30 à 23h30
en semaine et jusqu'à
minuit et demie
le week-end

**Investissement
global :**

99,2 millions d'euros
(52,1 M€ de la métropole, 33,75 M€
du département, 7,5 M€ de la RDT
13, 5,1 M€ de l'État et
0,75 M€ de la Région).

BHNS : l'Aixpress dévoilé à Aix-en-Provence

Quelques jours après son « grand frère » amiénois, et trois mois avant sa mise en service programmée, le 2 septembre 2019, le Bus à haut niveau de service (BHNS) aixois a dévoilé son identité. A l'avant, l'Aixpress offre des formes généreuses et galbées, habillées d'orange. Sur les côtés, une ligne blanche serpente au sommet des parois vitrées sombres. Ce sont les étudiants de l'école de communication visuelle d'Aix-en-Provence qui ont planché sur la conception graphique des véhicules. « Aix est la deuxième agglomération après Amiens à s'équiper de 16 autobus 100 % électriques de 12 m de long. Quant aux travaux, nous avons respecté les délais à 15 jours près », s'est réjoui, le 25 mai dernier, Henri Pons, vice-président de la Métropole Aix-Marseille-Provence, et président de la RDT 13.

L'opérateur interne à la métropole, chargé d'exploiter la ligne pour le compte de Keolis, dans le cadre du réseau Aix-en-Bus, a déboursé 7,5 M€ dans l'achat de la flotte à Irizar. Des bus dont la livraison s'échelonne jusqu'à la mi-août.

Visite technique à Amiens

Afin d'éviter tout roulage inutile des véhicules dont l'autonomie se limite à 40 km, les bus seront stationnés en bout de ligne, dans l'entrepôt de la RDT13 du Pont de l'Arc. La recharge prévue de part et d'autre de la ligne devrait durer entre 4 et 5 minutes. Interrogé sur les dysfonctionnements rencontrés sur le réseau

Nemo à Amiens, les services de la métropole restent prudents. « Jusqu'en septembre, nous allons effectuer des réglages des dispositifs de recharge qui sont sensibles », explique Jean-Louis Dalmasso. Le directeur général adjoint délégué aux Transports à la Métropole Aix-Marseille-Provence a d'ailleurs prévu de se rendre à Amiens afin de bénéficier de l'expertise de l'agglomération picarde.

« Nous allons démarrer cette semaine les essais du pantographe », explique Nadir Faïd qui fait partie d'un pool de 40 chauffeurs affectés à la ligne du BHNS. « Il se conduit très bien, il est manœuvrable, confortable et silencieux ! Ça va être nickel ! », lance-t-il, ravi de faire découvrir ce véhicule aux Aixois.

La ligne du futur réseau métropolitain qui s'étend sur 7,2 km, traverse la ville depuis le parking relais du Krypton, longe les facultés de droit, d'économie et des sciences avant de gagner Saint-Mitre au Nord-Ouest en passant par la Fondation Vasarely. « Nous avons des points de recharge à Saint-Mitre et au Krypton pour permettre aux bus d'effectuer une recharge à chaque aller-retour », complète Jean-Louis Dalmasso, qui rappelle que 80 % de la ligne Aixpress est en site propre. Un passage toutes les 7 minutes assorti d'une gestion automatique des feux de circulation devrait fiabiliser les temps de parcours, estimés à 30 minutes.

Nathalie Bureau du Colombier

Prêt pour démarrer le 2 septembre

Samedi 25 mai, jour de marché, élus et Aixois se sont pressés devant la Rotonde, fontaine qui signe le début du Cours Mirabeau, pour découvrir l'identité visuelle du futur Bus à haut niveau de service, baptisé Aixpress. Les bus électriques commandés au constructeur espagnol Irizar prendront du service le 2 septembre prochain. L'Aixpress a été dévoilé en présence notamment de Martine Vassal, présidente de la métropole Aix-Marseille-Provence ; Renaud Muselier, président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ; Maryse Joissains-Masini, vice-présidente de la Métropole, présidente du Conseil de territoire du Pays d'Aix et maire d'Aix-en-Provence ; Henri Pons, vice-président de la Métropole Aix-Marseille-Provence, président de la RDT 13 et maire d'Eyguières.



VINCI AUTOROUTES ET BLABLACAR

Partenaires depuis cinq ans pour développer le covoiturage sur autoroute, Vinci Autoroutes et BlablaCar testent une nouvelle solution de rabattement pour multiplier les opportunités de covoiturage. Depuis le 24 mai, des navettes assurent la liaison entre un parking de péage et une gare routière en centre-ville, de façon à réduire les détours demandés aux conducteurs qui prennent en charge des passagers sur leur trajet autoroutier. Le dispositif est testé dans un premier temps dans le Vaucluse et dans le Lot. Sur l'autoroute A7, des navettes font le trajet entre la sortie Avignon Nord et la gare routière de Carpentras. Même chose sur l'A20 entre la sortie Cahors Nord et la gare ferroviaire de Cahors. Ces deux villes ont été choisies après analyse de la demande sur la plateforme BlablaCar et des données liées au passage des covoitureurs au niveau de ces sorties. Conducteurs et passagers devront s'enregistrer sur l'application Ulys. Pour les passagers, le service est gratuit durant l'été et coûtera 2 euros le trajet à partir de septembre. Deux navettes effectuent la liaison entre la gare routière de Carpentras et le péage d'Avignon Nord (A7).

La Poste suisse va céder CarPostal France à Keolis



Le repreneur s'est engagé à racheter l'ensemble des filiales, dont les réseaux de Sète et Agde.

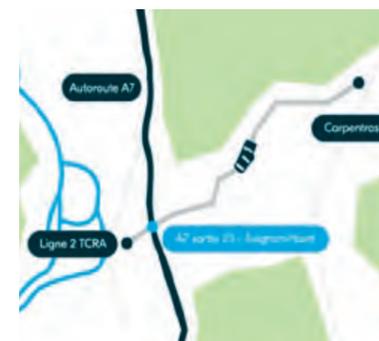
« Les négociations engagées par la Poste Suisse avec Keolis SA en vue de la vente de CarPostal France sont bien avancées », indique la Poste Suisse ce lundi 27 mai dans un communiqué, en précisant que les deux entreprises ont signé un contrat d'exclusivité en vue de la vente le 16 mai dernier. « La Poste concrétise ainsi sa promesse de réexaminer l'activité à l'étranger de CarPostal en France. Le 16 mai, elle a reçu une offre d'achat irrévocable de la société française Keolis SA et signé un contrat d'exclusivité en vue de la vente

de CarPostal France », souligne la Poste suisse. La filiale de la SNCF a pour sa part déclaré son intention de reprendre « toutes les sociétés de CarPostal France », répondant en cela à la volonté de l'opérateur helvétique « d'assurer une cession socialement responsable ». La signature du contrat d'exclusivité va permettre de faire avancer le processus de vente et notamment de lancer dans les prochaines semaines les procédures d'information et de consultation des représentants du personnel. En parallèle, les

deux groupes comptent demander les autorisations des autorités. Selon un rapport effectué par le Contrôle fédéral des finances (CDF) et rendu public il y a quelques jours, l'incursion de CarPostal en France a été sous-évaluée dès le départ. Selon le quotidien Le Temps, le CDF a constaté que La Poste suisse avait mal estimé le potentiel du marché français à cause d'une analyse insuffisante des risques, à savoir « les réactions de la concurrence – CarPostal France a dû conclure un accord extrajudiciaire de 6,2 millions d'euros pour régler un litige avec trois rivaux iserans –, la qualité des prestations, les procédures d'adjudication et les grèves ».

18 FILIALES

CarPostal France (CPF) gère 18 filiales réparties sur huit réseaux urbains, deux agglomérations et six départements. D'après le CDF, le chiffre d'affaires par bus en France (141 000 euros) aurait dû alerter la direction du groupe, car il était nettement plus bas qu'en Suisse (348 000 euros par bus).



Des partenaires autocaristes

Les navettes sont affrétées par Vinci sous la marque Ulys, à Cahors avec les Voyages Raynal, à Carpentras avec les Voyages Arnault. Sur l'autoroute A7, des navettes font le trajet entre la sortie Avignon Nord et la gare routière de Carpentras. D'ici à l'été, une troisième liaison permettra de desservir Nogent-le-Rotrou dans l'Eure-et-Loir depuis l'A11. Les expérimentations seront menées pendant un an. A l'image des parkings de covoiturage, ces navettes ont vocation à rejoindre l'offre de collaboration avec les collectivités locales développées par Vinci Autoroutes.

EN BREF

Gratuité : le cas des transports scolaires



Réunie en assemblée générale le 19 mai, l'Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public (Anateep) réaffirme son attachement à l'égalité d'accès, pour tous les jeunes, où qu'ils habitent, au service public de l'Éducation nationale. Chaque jour, le transport scolaire est indispensable à un tiers des élèves scolarisés en France et des centaines de milliers de familles.

Covoiturage : la CATP référence Karos

La Centrale d'achat du transport public référence Karos Territoires, ce qui permet à ses adhérents de souscrire à cette offre de covoiturage domicile-travail sans passer de consultation. Lancée en 2017, Karos territoires accompagne les collectivités pour développer le covoiturage domicile-travail à grande échelle en l'intégrant complètement dans leur réseau et leur offre de transport public.

LETTRÉ DE DÉMISSION ÉQUIVOQUE

ATTENTION À LA PRISE D'ACTE DE LICENCIEMENT SANS CAUSE RÉELLE ET SÉRIEUSE !

En présence d'une lettre de démission jugée équivoque, le tribunal requalifiera cette démission en prise d'acte de licenciement sans cause réelle et sérieuse.

PAR JACQUES CHENEAU, AVOCAT



Le salarié qui prend acte de la rupture de son contrat de travail pour des faits qu'il reproche à son employeur saisit le juge afin qu'il statue sur les conséquences de cette rupture. Ainsi, la prise d'acte produit les effets d'un licenciement sans cause réelle et sérieuse si les faits invoqués par le salarié la justifiaient. Dans le cas contraire, elle produit les effets d'une démission.

La prise d'acte peut être envisagée lorsque le salarié reproche à l'employeur des manquements suffisamment graves pour empêcher la poursuite du contrat de travail. Elle peut être justifiée, par exemple, dans les cas suivants :

- discrimination ou harcèlement commis par l'employeur ;
- non-paiement de tout ou partie du salaire ;
- modification du contrat de travail sans l'accord du salarié ;
- défaut d'organisation des visites médicales obligatoires.

Tout salarié en CDI ou en CDD peut prendre acte de la rupture du contrat de travail s'il reproche à l'employeur des manquements suffisamment graves pour empêcher la poursuite du contrat de travail. La prise d'acte est possible à tout moment, sauf durant la période d'essai. Aucun formalisme n'est imposé au salarié. Toutefois, il importe pour le salarié de prévenir l'employeur par un courrier écrit listant les reproches faits à l'employeur et justifiant de la prise d'acte.

C'est fort de cette absence de formalisme que Monsieur L., qui avait listé ses griefs envers son employeur dans sa lettre de démission, a saisi les Prud'hommes afin qu'ils requalifient sa lettre de démission en prise d'acte de licenciement.

Une lettre de démission faisant grief à l'employeur de manquements peut être jugée équivoque

Monsieur L. avait été engagé par la société d'autocars en tant que conducteur de grand tourisme. Six ans après

son embauche, il décide de quitter l'entreprise et envoie sa lettre de démission à son employeur. Dans celle-ci, il résume les raisons qui l'ont amené à prendre une telle décision. Parmi les raisons évoquées : des manquements de son employeur.

C'est ainsi que, trois mois plus tard, il saisit le conseil des Prud'hommes de Rennes afin de voir sa démission requalifiée en licenciement sans cause réelle et sérieuse. À l'appui de cette demande, il soutient que sa décision de quitter l'entreprise était motivée par les manquements de son employeur qui figurent dans sa lettre de démission, rendant cette dernière « équivoque ». Son geste doit donc s'analyser en une prise d'acte de la rupture du contrat de travail produisant les effets d'un licenciement sans cause réelle et sérieuse.

Mais le conseil de Prud'hommes de Rennes ne suit pas son argumentation et rejette la demande de Monsieur L.

Il considère que le contrat de travail a été rompu à son initiative, conformément à ce que lui permet le Code du travail.

Si la lettre de démission est jugée équivoque, la rupture du contrat de travail est requalifiée en prise d'acte de licenciement sans cause réelle et sérieuse

M. L. fait alors appel de ce jugement et la Cour d'appel, dans son arrêt du 4 septembre 2019, va réformer le jugement et considérer au contraire que la démission est bien équivoque. Les juges commencent par rappeler que la démission est un acte unilatéral par lequel le salarié manifeste de façon claire et non équivoque sa volonté de mettre fin au contrat de travail.

Ainsi, lorsque le salarié remet en cause sa démission en raison de faits ou manquements imputables à son employeur, le juge doit examiner si la démission était équivoque. Si tel était le cas, il doit l'analyser en une prise d'acte de la rupture qui produit les effets d'un licenciement sans cause réelle et sérieuse, sinon, il doit confirmer qu'il s'agit bien d'une démission.

Dans le cas de Monsieur L., la lettre de démission

était rédigée en ces termes : « J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que je suis démissionnaire de mes fonctions de conducteur de cars de tourisme que j'occupe depuis le 1^{er} janvier 2005 au sein de votre société. Pour respecter le délai-congé d'une durée de 15 jours précisé dans mon contrat de travail (ou ma convention collective), je quitterai l'entreprise le 15 juillet 2011. Toutefois, je tiens dès à présent à faire le point sur le sujet des nombreuses heures et frais divers qui sont restés impayés depuis de nombreuses années... Je souhaite garder avant tout un bon souvenir de cette période au sein de l'entreprise et ce malgré quelques différends... »

Avantage et inconvénient de la prise d'acte

À la lecture de cette lettre, la Cour estime que, contrairement à ce qu'a retenu le conseil de prud'hommes, il résulte de circonstances antérieures ou contemporaines de la démission de M. L. qu'à la date à laquelle elle a été donnée, celle-ci était équivoque. La Cour requalifie donc la rupture du contrat de travail en une prise d'acte, laquelle produit les effets d'un licenciement sans cause réelle et sérieuse.

Il ressort des jugements successifs et contradictoires du conseil des Prud'hommes et de la Cour d'appel de Rennes que la prise d'acte implique une prise de risque. Le salarié quitte son emploi en mettant les torts sur son employeur et en espérant que le tribunal confirmera son analyse, mais personne ne sait à l'avance ce que le juge va décider. Or, les conséquences sont importantes puisqu'en cas de démission, le salarié ne peut prétendre aux allocations-chômage !

En revanche, si la prise d'acte est validée par le juge, le salarié va alors bénéficier, en plus des allocations-chômage, des indemnités suivantes :

- une indemnité légale ou conventionnelle de licenciement ;
- une indemnité pour licenciement injustifié ;
- une indemnité compensatrice de préavis ;
- une indemnité compensatrice de congés payés si le salarié n'a pas pris tous ses congés avant la prise d'acte.

Cour d'appel de Rennes, 4 septembre 2019.

1 AN 22 NUMÉROS 214 € HT*

SUIVEZ L'ÉVOLUTION DES TRANSPORTS PUBLICS ET DES NOUVELLES MOBILITÉS, ABONNEZ-VOUS À BUS & CAR CONNEXION !

Bus & Car CONNEXION LE MAGAZINE DU TRANSPORT DE VOYAGEURS

BULLETIN D'ABONNEMENT

À RETOURNER À : TOURISME & TRANSPORT DE VOYAGEURS
Service abonnements - 23 rue Dupont-des-Loges - 57000 METZ
Tél. : 01 40 05 23 15 - Mail : abonnements@info6tm.com

Oui je m'abonne pour un an et je choisis la formule :

MAGAZINE BUS & CAR CONNEXION
1 AN - 22 parutions au tarif de 218,49 € TTC* (214 € HT) Tarif France métropolitaine

LE PACK PAPIER
BUS & CAR CONNEXION (22 PARUTIONS)
+ BUS & CAR TOURISME DE GROUPE (10 PARUTIONS)
1 AN au tarif de 253,20 € TTC* (248 € HT) Tarif France métropolitaine

M. Mme CTTAP00017

Nom : Prénom :

Société :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél. : Fax :

E-mail (obligatoire) :

Établissement Siège Effectifs :

N° Siret : Code NAF :

Je joins mon règlement de € TTC par chèque bancaire ou postal, à l'ordre de **TOURISME & TRANSPORT DE VOYAGEURS**; je recevrai une facture acquittée.

Je réglerai à réception de la facture J'accepte de recevoir des offres liées à mon activité

Je n'accepte pas de recevoir des offres liées à mon activité

Date : ____/____/____

Signature et cachet de la société

JOHANNA ROLLAND, MAIRE DE NANTES ET PRÉSIDENTE DE NANTES MÉTROPOLE

« La dynamique des mobilités durables doit s'accélérer »

Ancienne attachée parlementaire de Jean-Marc Ayrault, membre de l'équipe municipale nantaise depuis 2008, Johanna Rolland capitalise sur les bonnes performances du réseau de transport urbain. Première ville de France à avoir relancé son tramway, pionnière du BHNS avec le Busway, Nantes a depuis les années 1980 construit une offre de mobilité particulièrement attractive.

Propos recueillis par Olivier CONSTANT

Bus&Car Connexion : Quelles sont les particularités du réseau nantais ?

Johanna Rolland : La principale particularité du réseau nantais, c'est son développement lié à l'innovation. Nantes a toujours été pionnière en la matière, comme lorsqu'elle a choisi de réintroduire le tramway dans les années 1980. Cette logique de coup d'avance ne s'est jamais démentie, depuis la première ligne de Busway, véritable révolution technologique à l'époque, jusqu'au Chronobus et aujourd'hui, l'e-Busway tout électrique. Ce dernier constitue une prouesse technique et une première européenne. Avec une capacité de transports de voyageurs augmentée de 35 %, il permet de renforcer le service sur une ligne saturée. C'est plus de confort pour les voyageurs et pour les habitants, les nuisances sonores étant largement diminuées.

« Au-delà du renforcement quantitatif des transports en commun, il faut veiller à accompagner les nouveaux usages. Les services favorisant la multimodalité jouent un rôle essentiel. »

La seconde particularité du réseau nantais, c'est une tarification solidaire qui bénéficie à 60 000 personnes dont 34 000 avec gratuité totale. Les transports en commun sont des vecteurs essentiels d'inclusion sociale.

Comment se soigner, étudier ou travailler sans pouvoir se déplacer ? Ces mesures ne sont donc pas réservées aux « captifs des transports collectifs » comme on l'entend trop souvent, car la captivité, c'est de ne pas avoir accès à la mobilité.

BCC : Quelles seront les évolutions majeures de ce réseau au cours des prochaines années ?

J. R. : Le réseau nantais va connaître des évolutions majeures, en lien avec les défis à relever pour le territoire : la précarité énergétique, l'urgence climatique, la santé publique. Et il y en a bien d'autres... Les habitants attendent une alternative de qualité à l'usage de leur voiture. Avec 43 km de tramway et 90 km de bus, la performance du réseau nantais est avérée, en termes d'amplitude comme de fréquence. Mais pour accompagner les changements

de comportements attendus, les transports en commun doivent être complètement en phase avec les déplacements des habitants. Cela nécessite de repenser le maillage du réseau en desserrant le nœud du cœur de l'agglomération.

Comment relier l'ouest, l'est, le sud et le nord de la métropole sans passer par le centre de Nantes ? Sur les axes nord-sud et est-ouest, trois nouvelles lignes de tramway, c'est la garantie de mieux relier les communes entre elles et d'améliorer l'accessibilité à des équipements essentiels comme le nouveau CHU. En outre, le travail engagé sur la jonction des lignes 1 et 2 du tramway se poursuit.

Le territoire métropolitain est aussi marqué par la présence de la Loire, qui structure les espaces de vie des habitants. Permettre d'en améliorer son franchissement constitue un véritable enjeu pour la population du Sud-Loire, c'est pourquoi le réseau va s'étendre au-delà du périphérique, en prolongeant la ligne e-Busway jusqu'au bourg de Vertou.

Dernière évolution majeure du réseau, la dynamique des mobilités durables doit s'accélérer, l'objectif principal étant d'améliorer la qualité de vie des habitants. Face à la pollution de l'air, les véhicules propres constituent un enjeu essentiel de santé publique. La déclinaison concrète à Nantes, c'est une navette à hydrogène sur l'Erdré, le déploiement des e-Busway 100 % électriques, le remplacement de l'ensemble des bus à énergie thermique par des bus au gaz naturel ou encore les projets de navettes autonomes.



BCC : Quelle est votre vision stratégique des mesures à mettre en œuvre pour faire face à la croissance démographique attendue au cours des prochaines années et ce, au meilleur coût pour la collectivité ?

J. R. : Une stratégie qui entend relever les défis majeurs du XXI^e siècle ne peut être évaluée uniquement à travers le prisme du meilleur coût pour la collectivité. Cela tend à minimiser les coûts environnementaux et sociaux très élevés des déplacements pour les habitants.

Pour préparer l'avenir, il faut concentrer l'action autant sur les équipements que sur les usages.

Le développement des transports collectifs doit bien sûr rester une priorité au sein d'une métropole qui comptera 680 000 habitants en 2030. La hausse des flux de déplacements nécessite d'anticiper la capacité des véhicules, en renouvelant régulièrement les équipements mais aussi en acquérant de nouveaux. 61 nouvelles rames de tramway, c'est 20 % de capacité en plus. L'arrivée du e-Busway, ce sont 56 000 voyageurs quotidiens... Au-delà du renforcement quantitatif des transports en commun, il faut veiller à accompagner les nouveaux usages. Les services favorisant la multimodalité jouent un rôle essentiel pour inventer la mobilité de demain.

Les efforts doivent donc être poursuivis pour faciliter l'accès aux services comme les e-services, la carte mobilité, etc. Il faut aussi penser les espaces favorisant l'intermodalité comme dans le projet de la gare, par exemple. Ces dernières années, 3 100 places de stationnement ont été créées dans les parkings relais et 1 400 dans les parkings en ouvrage, auxquelles s'ajoutent 500 places dédiées aux vélos.

Car l'autre levier majeur pour réduire la place de la voiture, c'est d'offrir un espace public sécurisé et apaisé à l'échelle du piéton et du cycliste. Pour soutenir les mobilités actives et atteindre une part modale vélo de 12 % à l'horizon 2030, 1 230 vélos en libre-service et 1 500 vélos en location longue durée ont été déployés.

L'augmentation du nombre d'abonnés au service Bicloo témoigne du succès de la pratique cyclable, c'est pourquoi le réseau

constitué de 570 km de voies va continuer à se renforcer.

BCC : Comment envisagez-vous la desserte des zones peu denses et ce, en parfaite complémentarité avec les services relevant de la compétence régionale ?

J. R. : Cette complémentarité se traduit par les intégrations tarifaires, à l'instar du titre MétroOcéane, regroupant TER et les réseaux urbains. Toutefois, l'offre dans les zones peu denses nécessite de mener une réflexion particulière sur le covoiturage, à l'instar de celle menée dans le cadre du contrat de réciprocité avec le Pays de Retz.

« Nantes a toujours été pionnière. Cette logique de coup d'avance ne s'est jamais démentie, depuis la première ligne de Busway jusqu'au Chronobus et aujourd'hui, l'e-Busway tout électrique. »

Partout, les mobilités partagées font naître des innovations intéressantes. Des études ont ainsi été lancées pour expérimenter quatre axes de circulation spécifiquement dédiés au covoiturage dans la métropole. Et d'ici la fin de l'année, un nouveau service de notre opérateur, la Semitan, permettra à un voyageur de bénéficier d'une offre de covoiturage urbain avec son titre de transport en commun. Sans échange d'argent, puisque l'opérateur réglera directement le montant dû à l'automobiliste, ce dispositif constitue une réelle opportunité de recourir plus efficacement à la voiture, au bus ou au tramway, afin de développer la comodalité.

Depuis le lancement de la première ligne de Chronobus, en 2003, le principe des dessertes cadencées en site propre a été élargi à 9 lignes.



JOHANNA ROLLAND, MAIRE DE NANTES ET PRÉSIDENTE DE NANTES MÉTROPOLE

« La dynamique des mobilités durables doit s'accélérer »

Propos recueillis par Olivier CONSTANT



Ancienne attachée parlementaire de Jean-Marc Ayrault, membre de l'équipe municipale nantaise depuis 2008, Johanna Rolland capitalise sur les bonnes performances du réseau de transport urbain. Première ville de France à avoir relancé son tramway, pionnière du BHNS avec le Busway, Nantes a depuis les années 1980 construit une offre de mobilité particulièrement attractive.

Bus&Car Connexion : Quelles sont les particularités du réseau nantais ?

Johanna Rolland : La principale particularité du réseau nantais, c'est son développement lié à l'innovation. Nantes a toujours été pionnière en la matière, comme lorsqu'elle a choisi de réintroduire le tramway dans les années 1980. Cette logique de coup d'avance ne s'est jamais démentie, depuis la première ligne de Busway, véritable révolution technologique à l'époque, jusqu'au Chronobus et aujourd'hui, l'e-Busway tout électrique. Ce dernier constitue une prouesse technique et une première européenne.

« Au-delà du renforcement quantitatif des transports en commun, il faut veiller à accompagner les nouveaux usages. Les services favorisant la multimodalité jouent un rôle essentiel. »

Avec une capacité de transports de voyageurs augmentée de 35 %, il permet de renforcer le service sur une ligne saturée. C'est plus de confort pour les voyageurs et pour les habitants, les nuisances sonores étant largement diminuées. La seconde particularité du réseau nantais, c'est une tarification



Depuis le lancement de la première ligne de Chronobus, en 2003, le principe des dessertes cadencées en site propre a été élargi à 9 lignes.

solidaire qui bénéficie à 60 000 personnes dont 34 000 avec gratuité totale. Les transports en commun sont des vecteurs essentiels d'inclusion sociale.

Comment se soigner, étudier ou travailler sans pouvoir se déplacer ? Ces mesures ne sont donc pas réservées aux « captifs des transports collectifs » comme on l'entend trop souvent, car la captivité, c'est de ne pas avoir accès à la mobilité.

BCC : Quelles seront les évolutions majeures de ce réseau au cours des prochaines années ?

J. R. : Le réseau nantais va connaître des évolutions majeures, en lien avec les défis à relever pour le territoire : la précarité énergétique, l'urgence climatique, la santé publique. Et il y en a bien d'autres... Les habitants attendent une alternative de qualité à l'usage de leur voiture. Avec 43 km de tramway et 90 km de bus, la performance du réseau nantais est avérée, en termes d'amplitude comme de fréquence. Mais pour accompagner les changements de comportements attendus, les transports en commun doivent être complètement en phase avec les déplacements des habitants. Cela nécessite de repenser le maillage du réseau en desserrant le nœud du cœur de l'agglomération.

Comment relier l'ouest, l'est, le sud et le nord de la métropole sans passer par le centre de Nantes ? Sur les axes nord-sud et est-ouest, trois nouvelles lignes de tramway, c'est la garantie de mieux relier les communes entre elles et d'améliorer l'accessibilité à des équipements essentiels comme le nouveau CHU. En outre, le travail engagé sur la jonction des lignes 1 et 2 du tramway se poursuit.

Le territoire métropolitain est aussi marqué par la présence de la Loire, qui structure les espaces de vie des habitants. Permettre d'en améliorer son franchissement constitue un véritable enjeu pour la population du Sud-Loire, c'est pourquoi le réseau va s'étendre au-delà du périurbain, en prolongeant la ligne e-Busway jusqu'au bourg de Vertou.

Dernière évolution majeure du réseau, la dynamique des mobilités durables doit s'accélérer, l'objectif principal étant d'améliorer la qualité de vie des habitants. Face à la pollution de l'air, les véhicules propres constituent un enjeu essentiel de santé publique. La déclinaison concrète à Nantes, c'est une navette à hydrogène

« Nantes a toujours été pionnière. Cette logique de coup d'avance ne s'est jamais démentie, depuis la première ligne de Busway jusqu'au Chronobus et aujourd'hui, l'e-Busway tout électrique. »

sur l'Erdre, le déploiement des e-Busway 100 % électriques, le remplacement de l'ensemble des bus à énergie thermique par des bus au gaz naturel ou encore les projets de navettes autonomes.

BCC : Quelle est votre vision stratégique des mesures à mettre en œuvre pour faire face à la croissance démographique attendue au cours des prochaines années et ce, au meilleur coût pour la collectivité ?

J. R. : Une stratégie qui entend relever les défis majeurs du XXI^e siècle ne peut être évaluée uniquement à travers le prisme du meilleur coût pour la collectivité. Cela tend à minimiser les coûts environnementaux et sociaux très élevés des déplacements pour les habitants. Pour préparer l'avenir, il faut concentrer l'action autant sur les équipements que sur les usages.

Le développement des transports collectifs doit bien sûr rester une priorité au sein d'une métropole qui comptera 680 000 habitants en 2030. La hausse des flux de déplacements nécessite d'anticiper la capacité des véhicules, en renouvelant régulièrement les équipements mais aussi en acquérant de nouveaux. 61 nouvelles rames de tramway, c'est 20 % de capacité en plus. L'arrivée du e-Busway, ce sont 56 000 voyageurs quotidiens... Au-delà du renforcement quantitatif des transports en commun, il faut veiller à accompagner les nouveaux usages. Les services favorisant la multimodalité jouent un rôle essentiel pour inventer la mobilité de demain.

Les efforts doivent donc être poursuivis pour faciliter l'accès aux services comme les e-services, la carte mobilité, etc. Il faut aussi penser les espaces favorisant l'intermodalité comme dans le projet de la gare, par exemple. Ces dernières années, 3100 places de stationnement ont été créées dans les parkings relais et 1400 dans les parkings en ouvrage, auxquelles s'ajoutent 500 places dédiées aux vélos.

Car l'autre levier majeur pour réduire la place de la voiture, c'est d'offrir un espace public sécurisé et apaisé à l'échelle du piéton et du cycliste. Pour soutenir les mobilités actives et atteindre une part modale vélo de 12 % à l'horizon 2030, 1230 vélos en libre-service et 1500 vélos en location longue durée ont été déployés. L'augmentation du nombre d'abonnés au service Biclou témoigne du succès de la pratique cyclable, c'est pourquoi le réseau constitué de 570 km de voies va continuer à se renforcer.

BCC : Comment envisagez-vous la desserte des zones peu denses et ce, en parfaite complémentarité avec les services relevant de la compétence régionale ?

J. R. : Cette complémentarité se traduit par les intégrations tarifaires, à l'instar du titre MétroCéane, regroupant TER et les réseaux urbains. Toutefois, l'offre dans les zones peu denses nécessite de mener une réflexion particulière sur le covoiturage, à l'instar de celle menée dans le cadre du contrat de réciprocité avec le Pays de Retz.

Partout, les mobilités partagées font naître des innovations intéressantes. Des études ont ainsi été lancées pour expérimenter quatre axes de circulation spécifiquement dédiés au covoiturage dans la métropole. Et d'ici la fin de l'année, un nouveau service de notre opérateur, la Semitan, permettra à un voyageur de bénéficier d'une offre de covoiturage urbain avec son titre de transport en commun. Sans échange d'argent, puisque l'opérateur réglera directement le montant dû à l'automobiliste, ce dispositif constitue une réelle opportunité de recourir plus efficacement à la voiture, au bus ou au tramway, afin de développer la commodité.



Quand la route questionne son avenir

© SOURCE PHOTO

ÉTUDE. En se livrant à un exercice de prospective à 10 ans, les professionnels de la route ont ouvert la voie vers de nouvelles définitions des missions dévolues aux infrastructures dans l'offre de déplacements. Élément indispensable de l'écosystème de la mobilité, le réseau routier pourrait bien affirmer son rôle moteur dans la construction des transports de demain. **S. G.**

Comment le cadre fixé depuis 1985 par la loi MOP va-t-il évoluer ? Les usages vont-ils prendre le pas sur les spécificités techniques dans l'exécution des marchés ? Comment la réglementation va-t-elle accompagner le développement du véhicule autonome ? Comment les infrastructures vont-elles s'adapter aux nouvelles mobilités ? Les réponses à toutes ces questions ne peuvent pas être données avec précision, mais ne pas se les poser relèverait de l'erreur stratégique. Ce qui est certain, c'est que toutes les évolutions à venir nécessiteront des aménagements et une modernisation de l'espace public et des infrastructures. Pour nourrir ces réflexions, une commission Prospective a été créée au sein du syndicat professionnel Routes de France. « *Le principe n'est pas de dessiner l'avenir tel que nous voudrions qu'il soit, mais d'examiner l'ensemble des hypothèses* », précise Pierre Calvin, son président.

22 hypothèses clivantes ont ainsi été testées à l'horizon 2030, avec l'aide du cabinet Chronos. Elles ont été regroupées par familles : les modes actifs et le partage des voiries ; la voiture sous toutes ses formes ; le stationnement et les stations ; le transport collectif et les services de mobilité ; les entreprises et le travail ; les services numériques de la donnée ; la logistique.

Electrique et numérique en vedettes

En résumé, les orientations définies par ce travail sont marquées par le développement de la motorisation électrique pour atteindre une part de marché de 10 % à l'horizon 2030, avec notamment l'interdiction des livraisons en véhicules thermiques dans les centres des grandes villes, et le développement du véhicule autonome. Si ces tendances se confirment, elles nécessitent la mise à niveau des infrastructures, avec des

En France, l'activité du secteur routier représentait 13,7 milliards d'euros en 2018.

fonctions communicantes de plus en plus fines de manière à assurer le guidage des véhicules autonomes et le filtrage des catégories de véhicules autorisés à pénétrer dans les périmètres à faibles émissions. Les conclusions de l'étude menée par Routes de France retiennent également la constitution d'un réseau de stations intermodales autour des grands centres urbains, et une gestion de plus en plus segmentée de la voirie : voies dédiées aux navettes, pistes cyclables, et gestion dynamique des flux... Le dernier point saillant est lié au big data et à l'évolution des services numériques de type MaaS.

Gouvernance et partenariats

Pour autant, cette étude n'est qu'une première étape, destinée à accompagner la stratégie sectorielle et l'application des dispositions prévues dans la Loi d'orientation des mobilités (Lom). Toutefois, en l'absence de véritable volet programmation dans la Lom, la question des financements se retrouve liée aux aléas budgétaires et politiques. Une partie de la réponse se trouvera sans doute au niveau local. La mobilité est d'ailleurs, plus que jamais, une question de proximité. Organisé en régions, Routes de France compte bien s'emparer du sujet pour sensibiliser l'ensemble des parties prenantes : entreprises, collectivités, chambres de commerce... De nouvelles formes de partenariats sont appelées à voir le jour pour répondre aux nouveaux usages et aux futures architectures des services de mobilité. Et pour sortir du contexte franco-français, une étude de benchmarking est en cours dans plus de 20 pays, en préparation du prochain Congrès mondial de la Route, qui se tiendra à Abu Dhabi du 6 au 10 octobre.

Ipsae. Sed eaquia quo quatecepro modi coritate nulpria volum aceperr umendentias plaborporae vel magnihillaut dolupta nustus dis con rescusanto vullitat dolore officimpor alignam quiasin veliqui odipid eum ditatumet accumqu aecestium rescuissit asped et ut harum voles reremque es nobitat aut earciusant occum vent lit odit ut magnimint que sum recture sequeae experum ent est, aut aut et volo tet atendusavolut quates inihili taquasp ererit litatempost esectiaepudi deliasit, quibusam dolorese dissintibus remodit estiorem alis num excesciet quia sum hillor rerum sunt unt ima aut asperi illitat.

Dae doluptas adipitate rem rehendi del im ut at.

Bea volecum qui nonsequo eosant.

Em seque eos quasim facculpa nim et, con pro totatur accum ut que eturereptate dus ad maxim di berem repudi dissi cus, optaturibus aut odipsapid quiaei mi, que eat endici si aut lacilli quatur? Ovit alia di blandit quibusavol eaqui rem et que restrum faccaes eos nimus dolo volupta aut dolo estius, que verum fugiaspisque qui tem ipiet facesseque volorer ferferro quiatis solum quae ius eiuribus assime volluptis soluptati doluptatem. Nempor audi omnima quiatur itatquididit re moluptati ommodi consecto volupta turitae volorep erovit deruptia estius reriatienuhil mint, sit plia quas nihil in reped undanderum inus et fugia volores erendia esti consequo consenim qui core into esectus ciataer ibusda consedionet aligentur?

* Pa esti dolorit veliquiat, con pration enderatusam nat experunt, tem.

Source réf :

POUR ALLER PLUS LOIN
Jc Martins - 03 55 66 88 25
www.bcc.fr

Des hypothèses clivantes

Six hypothèses ont été validées par plus de 75 % des répondants : l'obligation pour les entreprises d'accompagner leurs salariés vers une mobilité durable ; l'usage massifié d'assistants numériques multimodaux ; la création de plateformes de données de mobilité régionales et métropolitaines ; le développement de services de mobilité à la demande pris en charge par des acteurs variés ; l'augmentation de la distance des trajets à vélo sur les déplacements domicile-travail ; le développement de stations intermodales en périphérie des grandes villes. A l'opposé, cinq propositions figurent parmi les hypothèses les plus controversées ou incertaines : un usage intensif des services de voiture partagée ; la suppression quasi-totale du stationnement sur voirie moyenne et longue durée dans les moyennes et grandes villes ; la forme et l'intensité du développement du véhicule autonome, que ce soit dans les centres des grandes villes, dans les quartiers urbains denses ou sur autoroutes ; le bannissement de la voiture solo dans les centres des grandes villes ; le remplacement des petites lignes ferroviaires par des transports collectifs routiers. Enfin, une seule piste a été rejetée par l'ensemble des personnes interrogées : le partage absolu des espaces publics dans les grandes villes et la disparition totale des voies réservées.



© PHOTO

Quand la route questionne son avenir

En France, l'activité du secteur routier représentait 13,7 milliards d'euros en 2018.

© SOURCE PHOTO

ÉTUDE. En se livrant à un exercice de prospective à 10 ans, les professionnels de la route ont ouvert la voie vers de nouvelles définitions des missions dévolues aux infrastructures dans l'offre de déplacements. Élément indispensable de l'écosystème de la mobilité, le réseau routier pourrait bien affirmer son rôle moteur dans la construction des transports de demain. **S. G.**

Comment le cadre fixé depuis 1985 par la loi MOP va-t-il évoluer ? les usages vont-ils prendre le pas sur les spécificités techniques dans l'exécution des marchés ? Comment la réglementation va-t-elle accompagner le développement du véhicule autonome ? Comment les infrastructures vont-elles s'adapter aux nouvelles mobilités ? Les réponses à toutes ces questions ne peuvent pas être données avec précision, mais ne pas se les poser relèverait de l'erreur stratégique. Ce qui est certain, c'est que toutes les évolutions à venir nécessiteront des aménagements et une modernisation de l'espace public et des infrastructures. Pour nourrir ces réflexions, une commission Prospective a été créée au sein du syndicat professionnel Routes de France. « *Le principe n'est pas de dessiner l'avenir tel que nous voudrions qu'il soit, mais*

d'examiner l'ensemble des hypothèses », précise Pierre Calvin, son président.

22 hypothèses clivantes ont ainsi été testées à l'horizon 2030, avec l'aide du cabinet Chronos. Elles ont été regroupées par familles : les modes actifs et le partage des voiries ; la voiture sous toutes ses formes ; le stationnement et les stations ; le transport collectif et les services de mobilité ; les entreprises et le travail ; les services numériques de la donnée ; la logistique.

Électrique et numérique en vedettes

En résumé, les orientations définies par ce travail sont marquées par le développement de la motorisation électrique pour atteindre une part de marché de 10 % à l'horizon 2030, avec notamment l'interdiction des livraisons en véhicules thermiques

dans les centres des grandes villes, et le développement du véhicule autonome. Si ces tendances se confirment, elles nécessitent la mise à niveau des infrastructures, avec des fonctions communicantes de plus en plus fines de manière à assurer le guidage des véhicules autonomes et le filtrage des catégories de véhicules autorisés à pénétrer dans les périmètres à faibles émissions. Les conclusions de l'étude menée par Routes de France retiennent également la constitution d'un réseau de stations intermodales autour des grands centres urbains, et une gestion de plus en plus segmentée de la voirie : voies dédiées aux navettes, pistes cyclables, et gestion dynamique des flux... Le dernier point saillant est lié au big data et à l'évolution des services numériques de type MaaS.

Gouvernance et partenariats

Pour autant, cette étude n'est qu'une première étape, destinée à accompagner la stratégie sectorielle et l'application des dispositions prévues dans la Loi d'orientation des mobilités (Lom). Toutefois, en l'absence de véritable volet programmation dans la Lom, la question des financements se retrouve liée aux aléas budgétaires et politiques. Une partie de la réponse se trouvera sans doute au niveau local. La mobilité est d'ailleurs, plus que jamais, une question de proximité. Organisé en régions, Routes de France compte bien s'emparer du sujet pour sensibiliser l'ensemble des parties prenantes : entreprises, collectivités, chambres de commerce... De nouvelles formes de partenariats sont appelées à voir le jour pour répondre aux nouveaux usages et aux futures architectures des services de mobilité. Et pour sortir du contexte franco-français, une étude de benchmarking est en cours dans plus de 20 pays, en préparation du prochain Congrès mondial de la Route, qui se tiendra à Abu Dhabi du 6 au 10 octobre.

Leseque pa nem unto blaborem fugiae. Bitat essimpe rferum, sit as dolut hil molupta volorr as volorep eritem conem laut re sae veriae nonsequi con eos repel est dolliquaeped moditis as volupta sed quae corem que et moloriae niet omnistiatem

« *Le principe n'est pas de dessiner l'avenir tel que nous voudrions qu'il soit, mais d'examiner l'ensemble des hypothèses* »

POUR ALLER PLUS LOIN
Jc Martins - 03 55 66 88 25
www.bcc.fr

3 questions à

Pierre Calvin
PRÉSIDENT DE ROUTES DE FRANCE



« *Notre secteur a besoin de garanties* »

Bus&Car Connexion : Pour quelles raisons avoir lancé cette enquête ? et pourquoi maintenant ?

Pierre Calvin : « Lorsque j'ai été élu à la présidence de Routes de France, j'ai souhaité améliorer la visibilité de nos entreprises. Notre secteur a besoin de garanties sur son activité, ce qui ne se limite pas à un niveau de chiffre d'affaires et de bons carnets de commande. Les professionnels de la route doivent également savoir où ils vont, donc avoir une idée de l'évolution de leurs métiers et de leur environnement de travail dans les quinze années à venir. C'est indispensable pour embaucher, investir dans les technologies d'avenir, anticiper les transformations »

BCC : Comment avez-vous défini le périmètre de cette étude ?

P. C. : « Nous avons choisi délibérément de ne pas consulter le grand public, mais de nous focaliser sur les différents acteurs professionnels : entreprises de la route, collectivités locales... 36 acteurs ont été consultés : 13 collectivités locales, 5 experts, 2 acteurs des ITS, 3 représentants des usagers de la route, 5 opérateurs de mobilité, 6 institutionnels et 2 constructeurs automobiles. Le résultat, présenté le 12 juin en présence de Marc Papinutti, directeur de la DGITM, a permis aux uns et aux autres de mieux se projeter. »

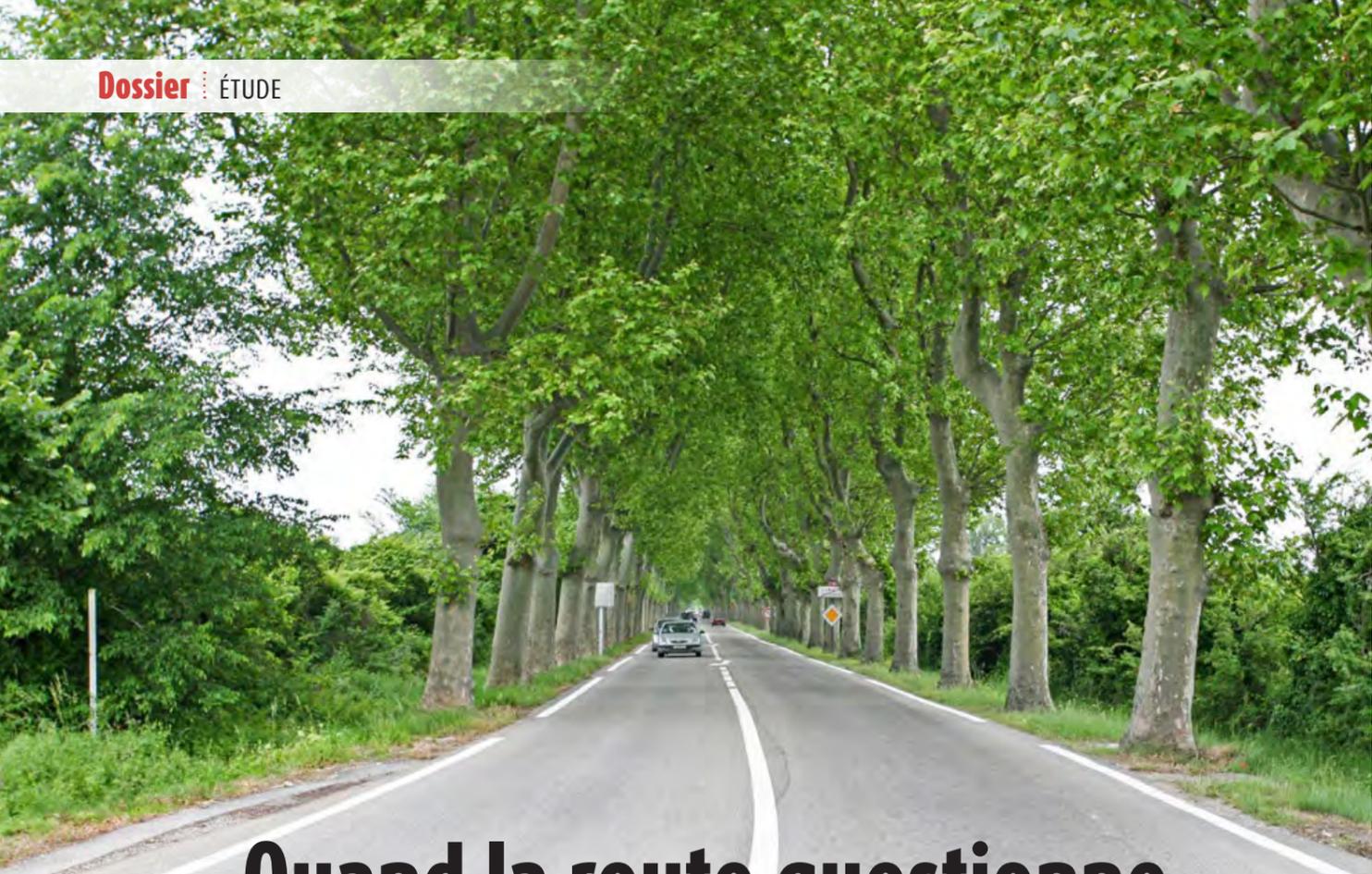
BCC : Quelles suites comptez-vous donner à cette démarche ?

P. C. : « Nous avons initié des contacts au niveau national avec les associations d'élus, la FNTR, l'OTRE ou encore le Club des villes cyclables. Nous avons également lancé avec France Mobilité un cycle de formation intitulé Mobilités et territoires à l'Institut des hautes études d'aménagement des territoires », poursuit Pierre Calvin.

Des hypothèses clivantes

Six hypothèses ont été validées par plus de 75 % des répondants : l'obligation pour les entreprises d'accompagner leurs salariés vers une mobilité durable ; l'usage massifié d'assistants numériques multimodaux ; la création de plateformes de données de mobilité régionales et métropolitaines ; le développement de services de mobilité à la demande pris en charge par des acteurs variés ; l'augmentation de la distance des trajets à vélo sur les déplacements domicile-travail ; le développement de stations intermodales en périphérie des grandes villes. A l'opposé, cinq propositions figurent parmi les hypothèses les plus controversées ou incertaines : un usage

intensif des services de voiture partagée ; la suppression quasi-totale du stationnement sur voirie moyenne et longue durée dans les moyennes et grandes villes ; la forme et l'intensité du développement du véhicule autonome, que ce soit dans les centres des grandes villes, dans les quartiers urbains denses ou sur autoroutes ; le bannissement de la voiture solo dans les centres des grandes villes ; le remplacement des petites lignes ferroviaires par des transports collectifs routiers. Enfin, une seule piste a été rejetée par l'ensemble des personnes interrogées : le partage absolu des espaces publics dans les grandes villes et la disparition totale des voies réservées.



Quand la route questionne son avenir

En France, l'activité du secteur routier représentait 13,7 milliards d'euros en 2018.

ÉTUDE. En se livrant à un exercice de prospective à 10 ans, les professionnels de la route ont ouvert la voie vers de nouvelles définitions des missions dévolues aux infrastructures dans l'offre de déplacements. Élément indispensable de l'écosystème de la mobilité, le réseau routier pourrait bien affirmer son rôle moteur dans la construction des transports de demain. **S. G.**

Comment le cadre fixé depuis 1985 par la loi MOP va-t-il évoluer ? les usages vont-ils prendre le pas sur les spécificités techniques dans l'exécution des marchés ? Comment la réglementation va-t-elle accompagner le développement du véhicule autonome ? Comment les infrastructures vont-elles s'adapter aux nouvelles mobilités ? Les réponses à toutes ces questions ne peuvent pas être données avec précision, mais ne pas se les poser relèverait de l'erreur stratégique. Ce qui est certain, c'est que toutes les évolutions à venir nécessiteront des aménagements et une modernisation de l'espace public et des infrastructures. Pour nourrir ces réflexions, une commission Prospective a été créée au sein du syndicat professionnel Routes de France. « *Le principe n'est pas de dessiner l'avenir tel que nous voudrions qu'il soit, mais*

d'examiner l'ensemble des hypothèses », précise Pierre Calvin, son président.

22 hypothèses clivantes ont ainsi été testées à l'horizon 2030, avec l'aide du cabinet Chronos. Elles ont été regroupées par familles : les modes actifs et le partage des voiries ; la voiture sous toutes ses formes ; le stationnement et les stations ; le transport collectif et les services de mobilité ; les entreprises et le travail ; les services numériques de la donnée ; la logistique.

Électrique et numérique en vedettes

En résumé, les orientations définies par ce travail sont marquées par le développement de la motorisation électrique pour atteindre une part de marché de 10 % à l'horizon 2030, avec notamment l'interdiction des livraisons en véhicules thermiques

dans les centres des grandes villes, et le développement du véhicule autonome. Si ces tendances se confirment, elles nécessitent la mise à niveau des infrastructures, avec des fonctions communicantes de plus en plus fines de manière à assurer le guidage des véhicules autonomes et le filtrage des catégories de véhicules autorisés à pénétrer dans les périmètres à faibles émissions. Les conclusions de l'étude menée par Routes de France retiennent également la constitution d'un réseau de stations intermodales autour des grands centres urbains, et une gestion de plus en plus segmentée de la voirie : voies dédiées aux navettes, pistes cyclables, et gestion dynamique des flux... Le dernier point saillant est lié au big data et à l'évolution des services numériques de type MaaS.

Gouvernance et partenariats

Pour autant, cette étude n'est qu'une première étape, destinée à accompagner la stratégie sectorielle et l'application des dispositions prévues dans la Loi d'orientation des mobilités (Lom). Toutefois, en l'absence de véritable volet programmation dans la Lom, la question des financements se retrouve liée aux aléas budgétaires et politiques. Une partie de la réponse se trouvera sans doute au niveau local. La mobilité est d'ailleurs, plus que jamais, une question de proximité. Organisé en régions, Routes de France compte bien s'emparer du sujet pour sensibiliser l'ensemble des parties prenantes : entreprises, collectivités, chambres de commerce... De nouvelles formes de partenariats sont appelées à voir le jour pour répondre aux nouveaux usages et aux futures architectures des services de mobilité. Et pour sortir du contexte franco-français, une étude de benchmarking est en cours dans plus de 20 pays, en préparation du prochain Congrès mondial de la Route, qui se tiendra à Abu Dhabi du 6 au 10 octobre.

POUR ALLER PLUS LOIN
Jc Martins - 03 55 66 88 25
www.bcc.fr



3 questions à
Pierre Calvin
PRÉSIDENT DE ROUTES DE FRANCE

Bus&Car Connexion : Pour quelles raisons avoir lancé cette enquête ? et pourquoi maintenant ?

Pierre Calvin : « Lorsque j'ai été élu à la présidence de Routes de France, j'ai souhaité améliorer la visibilité de nos entreprises. Notre secteur a besoin de garanties sur son activité, ce qui ne se limite pas à un niveau de chiffre d'affaires et de bons carnets de commande. Les professionnels de la route doivent également savoir où ils vont, donc avoir une idée de l'évolution de leurs métiers et de leur environnement de travail dans les quinze années à venir. C'est indispensable

pour embaucher, investir dans les technologies d'avenir, anticiper les transformations »

BCC : Comment avez-vous défini le périmètre de cette étude ?

P. C. : « Nous avons choisi délibérément de ne pas consulter le grand public, mais de nous focaliser sur les différents acteurs professionnels : entreprises de la route, collectivités locales... 36 acteurs ont été consultés : 13 collectivités locales, 5 experts, 2 acteurs des ITS, 3 représentants des usagers de la route, 5 opérateurs de mobilité, 6 institutionnels et 2 constructeurs automobiles.

Le résultat, présenté le 12 juin en présence de Marc Papinutti, directeur de la DGITM, a permis aux uns et aux autres de mieux se projeter. »

BCC : Quelles suites comptez-vous donner à cette démarche ?

P. C. : « Nous avons initié des contacts au niveau national avec les associations d'élus, la FNTR, l'OTRE ou encore le Club des villes cyclables. Nous avons également lancé avec France Mobilité un cycle de formation intitulé Mobilités et territoires à l'Institut des hautes études d'aménagement des territoires », poursuit Pierre Calvin.

« *Le principe n'est pas de dessiner l'avenir tel que nous voudrions qu'il soit, mais d'examiner l'ensemble des hypothèses* »

Des hypothèses clivantes

Six hypothèses ont été validées par plus de 75 % des répondants : l'obligation pour les entreprises d'accompagner leurs salariés vers une mobilité durable ; l'usage massifié d'assistants numériques multimodaux ; la création de plateformes de données de mobilité régionales et métropolitaines ; le développement de services de mobilité à la demande pris en charge par des acteurs variés ; l'augmentation de la distance des trajets à vélo sur les déplacements domicile-travail ; le développement de stations intermodales en périphérie des grandes villes. A l'opposé, cinq propositions figurent parmi les hypothèses les plus controversées ou incertaines : un usage intensif des services de voiture partagée ; la suppression quasi-totale du stationnement sur voirie moyenne et longue durée dans les moyennes et grandes villes ; la forme et l'intensité du développement du véhicule autonome, que ce soit dans les centres des grandes villes, dans les quartiers urbains denses ou sur autoroutes ; le bannissement de la voiture solo dans les centres des grandes villes ; le remplacement des petites lignes ferroviaires par des transports collectifs routiers. Enfin, une seule piste a été rejetée par l'ensemble des personnes interrogées : le partage absolu des espaces publics dans les grandes villes et la disparition totale des voies réservées. *Evane custeca borerum acienti volupta tatenim dolecup tataturerum nihilla borion ellore, quunt laboribusam restis magnam asimusam, sitatia sum haribus atur alia peria di apitat. Iliquiatior molorpore, etur, aut eniatem estianidipsa cum nonet fugit pre*

« *Notre secteur a besoin de garanties* »



CAF fait désormais figure de challenger sur le marché français.

La concurrence s'intensifie sur le marché du tramway français

SURTITRE. Avec l'amorce du renouvellement des matériels des années 1980 et la création de nouvelles lignes, le marché du tramway français suscite bien des convoitises. Certains constructeurs, comme Bombardier et CAF, entendent bien challenger Alstom

Olivier Constant

Mises bout à bout, les commandes de tramways pour le marché français ne s'expriment pas en dizaines d'unités mais bel et bien en centaines de rames ! Ce sont donc ces potentialités liées tout à la fois à l'amorce du remplacement des rames TFS (Tramway Français Standard), à l'extension de lignes et au renforcement de maillage des réseaux existants qui intéressent un nombre grandissant de constructeurs. Le duopole Alstom/CAF, qui a remporté toutes les dernières commandes, s'apprête donc à voir apparaître ou réapparaître certains acteurs d'envergure mondiale, comme Bombardier.

Alors, quels sont donc les futurs contrats que souhaitent remporter les

constructeurs ? Il y a, tout d'abord, les marchés qui font l'objet d'appels d'offres.

Quatre appels d'offres en cours

Le plus disputé, car le plus important à ce jour, est celui de Nantes. Il comprend la fourniture de 46 rames pour remplacer les TFS, en service depuis 1985, et une première tranche optionnelle de 15 rames pour faire face à l'extension du réseau. Le marché prévoit aussi une tranche additionnelle de 15 rames, le moment venu. Alors que la décision était attendue cet automne, c'est finalement « au début de l'année 2020 qu'interviendra la commande », comme le confirme Bertrand Affilé, vice-président de Nantes Métropole

en charge des déplacements.

Toujours en région Pays-de-la-Loire, Angers est également en phase d'appel d'offres pour s'équiper d'une vingtaine de rames. Elles circuleront sur la seconde ligne de tramway en cours de construction. La désignation du vainqueur de la compétition interviendra au cours des prochains mois.

C'est un même processus qui prévaut pour Nancy. À l'instar de Caen, cette ville délaisse le TVR pour le tramway et ses besoins sont de 25 rames. Le constructeur retenu sera connu après les municipales.

Nul doute que les constructeurs portent aussi une très grande attention aux besoins de la capitale. Ils sont très conséquents si l'on en juge par les 120 rames dont 37 en

tranche ferme qui seront commandées d'ici la fin de l'année 2020 pour la ligne T1. Ces rames pourvoient, en premier lieu, au remplacement des TFS circulant sur cette ligne et, dans un second temps, aux besoins né de l'extension de cette même ligne.

Six consultations en préparation

Au-delà des appels d'offres précités, d'autres consultations se préparent. Ainsi, Montpellier devra acquérir 29 rames supplémentaires pour équiper en particulier la future cinquième ligne, dont les travaux vont prochainement débuter.

De son côté, Marseille se prépare à renforcer son parc d'une trentaine de rames pour faire face aux extensions à venir. Un appel d'offres devrait donc être lancé au début de l'année 2020.

Lille, pour sa part, travaille dès maintenant sur un projet de renouvellement de son parc de tramways à voie métrique (Mongy). 24 nouvelles rames seront nécessaires à l'horizon 2025, l'appel d'offres pour leur fourniture étant potentiellement lancé courant 2021.

Couvrant, cette fois-ci, leurs besoins dans le cadre de la création d'une seconde ligne de tramway, Tours et Brest pourraient, respectivement, acheter environ une vingtaine et une dizaine de rames supplémentaires.

Enfin, La Réunion sera bientôt prête à lancer l'appel d'offre du « RunRail » couvrant l'acquisition de rames pour assurer la liaison entre l'ouest de Saint-Denis et l'aéroport. Ces rames pourraient entrer en service en 2024.

Bombardier se repositionne

Comme nous l'avons vu plus haut, les perspectives offertes par la vente d'environ 260 rames en tranche ferme et près de 400 (en incluant les options) au cours des toutes prochaines années aiguissent les appétits des constructeurs. D'autant qu'il ne s'agit là que des besoins formellement identifiés. D'autres commandes à venir, tout aussi importantes, découleront, par exemple, de la construction de cinq nouvelles lignes de tramways à Lille.

C'est donc sans surprise que des constructeurs, en sus d'Alstom et de CAF, se positionnent pour remporter une part du gâteau. C'est en particulier le cas pour Bombardier, absent de ce marché depuis la vente additionnelle de six rames Flexity à Marseille, en mai 2012.



Nantes va commander 46 rames pour remplacer le matériel TFS, en service depuis 1985.

Interrogé à l'occasion des récentes Rencontres nationales du transport public, à Nantes, Stéphane Bayon de Noyer, directeur commercial France pour le marché des tramways, a confirmé que « Bombardier a l'ambition de revenir sur le marché du tramway français et le marché déterminera si notre choix est justifié. Nous participerons donc à tout ou partie des appels d'offres en cours ou à venir ».

Le renforcement de la concurrence sur le marché français – Stadler

souhaitant également se positionner – constitue assurément une bonne nouvelle pour les autorités organisatrices des transports. Au-delà des économies qu'elles pourraient ainsi réaliser sur le coût d'acquisition des rames, elles s'équiperont de matériels présentant les meilleurs coûts opérationnels directs. « Ce différentiel peut monter à plusieurs millions d'euros sur l'ensemble du cycle de vie (30 ans environ) d'un parc de rames », avance, sur ce point, Stéphane Bayon de Noyer.

Bombardier veut s'appuyer sur sa plateforme Flexity

Pour son retour sur le marché français, Bombardier s'appuiera sur sa plateforme Flexity (plancher bas) qu'il a déjà vendue à plus de 1 800 exemplaires en Allemagne, Royaume-Uni, Autriche, Suisse, Belgique... Surtout, et au-delà de sa capacité à fournir des matériels à voie standard ou métrique, le constructeur proposera des rames à forte capacité d'emport (plus de 300 places) et dotées des dernières innovations. Parmi celles-ci, la version commercialisée à plus de 600 unités dans déjà six réseaux (Francfort, Zurich, Dresde, Bruxelles, Essen et Duisbourg), vient de terminer une expérimentation opérationnelle à Marseille. Il s'agit du système ODAS, qui permet d'alerter le conducteur d'obstacle mobile entrant dans le gabarit de circulation. Grâce à

son système optique composé de trois caméras, la rame détecte, ainsi, des obstacles par stéréoscopie.

Economie sur le cycle de vie

ODAS peut, par ailleurs, être couplé avec un autre système dénommé COMPAS. Ce dernier apporte une aide au contrôle-régulation de la vitesse de circulation. Enfin, Bombardier compte aussi sur un engagement précurseur en matière de développement durable sur l'ensemble du cycle de vie du tramway. Il propose, à cette fin, des développements en éco-conception et des solutions pour la conduite favorisant jusqu'à 10 % d'économie d'énergie avec son système EcoDrive. Cela lui permet, ainsi d'apporter une offre différenciante sur le marché français.



Présent à Marseille, Bombardier souhaite faire valoir les atouts de ses rames Flexity.



© LOÏC FIEUX

Dans les coulisses de la compétition



Le Minibus Euro Test 2019 a confronté cinq candidats soumis par Indcar, Ferqui, Iveco, MAN et Mercedes.

MINIBUS EURO TEST 2019. La deuxième édition du Minibus Euro Test a réuni à Madrid les membres du jury du « Bus et du Car de l'année », au sein duquel la France est représentée par *Bus&Car Connexion*. Après trois journées de présentations, d'essais et de débats, le jury a attribué au Mercedes Sprinter City 75 le titre de « Minibus de l'année ». Ce nouveau succès du Sprinter ne doit pas occulter les qualités des autres candidats qui ont tous leurs domaines de pertinence. *Par Loïc Fieux*

Alternativement, le jury élit le minibus urbain de l'année ou bien le minicar de tourisme. Cette année, c'était au tour des urbains. Parmi les cinq candidats, deux étaient assis entre deux chaises car plutôt destinés aux services interurbains. Il s'agit du MAN TGE Intercity et du Ferqui Sunrise Semi Urban.

Cette compétition a opposé des véhicules produits par de grands industriels européens (Iveco Daily Line Natural Power, MAN TGE Intercity, Mercedes Sprinter City 75) aux réalisations de carrossiers (Ferqui Sunrise Semi Urban, Indcar Strada e-City). Parce que les Iveco Daily Line Natural Power et Mercedes Sprinter City 75 s'adressent au cœur du marché du minibus, nous les présenterons de manière complète dans de prochains

articles et nous mettrons ici en lumière les particularités de leurs challengers.

Le jury étant composé d'un membre par pays européen, chacun d'eux s'intéresse à la représentation des constructeurs et des carrossiers dans chaque pays de l'Union. Évidemment, cette appréciation est massivement défavorable aux carrossiers dont le service après-vente est très inégalement réparti entre les différents marchés. Ils doivent à la fois garantir la fourniture des pièces, mais également être en mesure d'assurer un diagnostic ou de guider un remplacement délicat de pièces spécifiques. Cette seconde édition du Minibus Euro Test s'est par ailleurs laissé surprendre par la candidature d'un prototype, l'Indcar Strada e-City, alors que le jury souhaite n'évaluer que des

Comparé aux autres concurrents, le Mercedes Sprinter City 75 dispose de la meilleure suspension arrière.



véhicules déjà mis en production. Ce caractère de prototype, ainsi que des détails perçus comme de l'inachèvement ont été fatals à l'Indcar Strada e-City. Pourtant, la propulsion électrique de ce véhicule est un argument en sa faveur dans le contexte actuel si l'on considère l'intérêt manifesté par les élus pour ce mode de propulsion en négligeant totalement l'ensemble des conséquences défavorables à l'environnement qui l'entachent. D'un point de vue écolo, le gagnant est incontestablement l'Iveco Daily Line Natural Power qui fonctionne au méthane (GNC), à condition, bien sûr, de le faire fonctionner au biométhane. Rappelons que ce biogaz ne représente actuellement qu'une proportion infime de ce qui circule dans les canalisations de GRDF.

Le Daily n'a pas su faire valoir ses qualités

Parmi les cinq candidats, trois étaient des Daily. Parmi eux, un seul était présenté par Iveco. Introduite il y a plus de quarante ans, la famille Daily évolue en permanence. Lorsque son constructeur annonce un « nouveau Daily », nous ne savons jamais avant de l'avoir

Le Sprinter City 75 tire profit d'un nouveau pont arrière qui lui évite de recourir à un troisième essieu comme le faisait le Sprinter City 77 qu'il remplace.



Caractéristiques techniques Ferqui Sunrise

- **Base technique :** Iveco Daily 70C18, avec essieu arrière à roues jumelées, moteur FPT F1C de 3 litres, diesel Euro 6 ;
- **Longueur :** 8,468 m ;
- **Largeur :** 2,404 m ;
- **Hauteur :** 3,160 m ;
- **Aménagement interurbain :** 24 sièges (en 2+2), 9 passagers debout, emplacement UFR à l'arrière accessible par rampe déployable ;
- **Air conditionné :** implanté en toiture ;
- **Information des voyageurs :** girouettes avant et arrière ;
- **Soutes :** 2 coffres latéraux, capacité 300 litres dans l'emplacement.