

MOBILITÉS magazine AUTOCARS

LE PETIT SURDOUÉ

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

90 000 € HT* hors immatriculation
et livraison

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

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



INDUSTRIE

TRANSITION



Un calendrier pour la décarbonation des transports

Le ministère des Transports planche depuis six mois avec les transporteurs, les constructeurs et les fournisseurs d'énergie sur le calendrier d'avènement de transports propres en France. Il doit être annoncé « d'ici à l'été ».

... (Suite page 2)

SCOLAIRE

INTERURBAIN

CARNET DE ROUTE
DE L'ÉLÈVE VOYAGEUR



Rentrée 2020-2021
Le port du masque sanitaire
est obligatoire dès 11 ans

Le déploiement d'une offre de transport scolaire attractive dédiée

Le transport des élèves concerne chaque jour plus de quatre millions d'enfants, dont deux millions en secteur rural. L'enjeu majeur est la sécurité et la sûreté des usagers scolaires et des biens.

... (Suite page 6)

ENTREPRISE

RACHAT



Glazing Ile-de-France change de mains

En avril 2021, Glazing Ile-de-France, concessionnaire indépendant du réseau développé par le spécialiste du remplacement de vitrage sur véhicules industriels, a changé de mains. Patrick Denis, qui l'avait créé, l'a cédé à Jean-Marc Bernini. Rencontre avec ce dernier, qui explique à *Mobilités Magazine Autocars* les raisons de cette nouvelle aventure.

... (Suite page 11)

EDITORIAL

Sur la bonne voie ?

La transition (par nature mise en œuvre dans un temps raisonnable) n'est sans doute pas le bon terme pour caractériser l'évolution écologique réglementaire en



cours. En effet, l'application de certains principes « écologistes » aux transports (ZFE, interdiction du moteur thermique à court terme, sur-

charge de taxation pour les énergies jugées « nocives », etc.), qui viennent s'ajouter aux mesures prises ou envisagées dans des secteurs aussi structurants que le bâtiment, sonne comme une longue litanie de nouvelles contraintes propre à déstabiliser les fondements mêmes de la société qui est la nôtre. Une telle entreprise de démolition devrait de fait interpeller, d'autant que la seule alternative énergétique aujourd'hui portée aux nues par les édiles qui produisent ces textes se résume trop souvent à la seule l'électricité. Rien de répréhensible en soi, si, les mêmes qui nous imposent leurs vues (pour notre bien...) ne déconstruisaient avec tout autant d'acharnement le système de production et de distribution de cette énergie en voulant troquer des centrales nucléaires, fiables jusqu'à preuve du contraire, contre des éoliennes dont l'intermittence n'est que le moindre défaut. Ajoutez à cela l'absence de prise en compte des possibilités d'une industrie sommée de rentrer dans le moule imposé, et vous avez peut-être là le cocktail dangereux qui pourrait transformer un avenir rêvé vert et radieux en une triste voie de garage...

Pierre Cossard
DIRECTEUR DE LA RÉDACTION

MOBILITÉS magazine



Mobilités Magazine n°49

Les trains de nuit, un enjeu national
oublié des élections régionales...

INDUSTRIE **TRANSITION**

Un calendrier pour la décarbonation des transports



Le ministère des Transports planche depuis six mois avec les transporteurs, les constructeurs et les fournisseurs d'énergie sur le calendrier d'avènement de transports propres en France. Il doit être annoncé « d'ici à l'été ».

Hubert Heulot

Il devrait fixer les idées. Certains espèrent l'opposer à Anne Hidalgo, la maire de Paris, qui interdit toujours les autocars au diesel en 2024. Un calendrier français de la décarbonation est en préparation au ministère des Transports.

Le ministre délégué, Jean-Baptiste Djebbari, l'avait annoncé le 15 décembre, lors d'un Comité ministériel pour le développement et l'innovation dans les transports. La date butoir, 2050, relève de la stratégie nationale bas carbone issue de l'accord de Paris (2015). La loi Résilience et Climat fixe aussi la fin de la production de véhicules ther-

miques pour 2040. Son article 78 prévoit l'instauration de feuilles de routes sectorielles pour la transition énergétique.

Du sport !

Le ministère a donc constitué une « *task force* (force d'intervention en Français) sur la transition énergétique du transport routier, de voyageurs et de marchandise » rassemblant transporteurs, constructeurs et énergéticiens. Stéphane Daguin, directeur de cabinet du ministre, la fait tourner depuis janvier. « *C'est sportif ! Il y a souvent des demandes du jour pour le lendemain* », indiquent des participants.

Depuis cinq mois, le travail s'effectue par groupes, sur trois thèmes : les usages et le mix énergétique ; les aspects économiques et le coût total de possession des véhicules ; l'of-

fre des constructeurs et des fournisseurs d'énergie.

Pour les autocaristes, siègent la FNTV (Fédération nationale des transports de voyageurs), l'OTRE (Organisation des Transporteurs Routiers Européens), Iveco, MAN, Scania, Mercedes-Benz, Volvo (que des constructeurs européens), France Hydrogène, des représentants des Biocarburants dont le groupe Avril. Mais bien sûr les « marchandises » sont aussi autour de la table.

Un contrat d'objectif

Il s'agit d'aboutir à un « contrat d'objectif » de décarbonation totale du transport routier. « *Les signataires s'engagent sur ce calendrier bâti sur un nouveau mix énergétique. Le but est également de fixer des jalons de court et de moyen terme en raisonnant par types de motorisa-*



tion et segments de véhicules et de favoriser une vision commune sur les perspectives et orientations stratégiques », précise le ministère.

On estime, par exemple, que le transport urbain dispose déjà de véhicules dans toutes les technologies possibles mais, à condition encore que le réseau d'avitaillement soit mis en place, l'hydrogène ne devrait y être mature qu'autour de 2030.

« *Nous avons eu beaucoup d'échanges très productifs qui permettent à chacun de s'approprier toutes les données et d'avoir une vision à peu près objective de la transition énergé-*



BUS & COACH

tique dans nos différents secteurs d'activités », indique Ingrid Mareschal, déléguée générale de la FNTV. Rythme de maturation des nouvelles énergies, de construction des nouveaux véhicules... Un autocar nouveau sera comme à l'accoutumée produit après le camion et le bus...

Fin du diesel en 2040

Avant 2050, l'autocar doit donc passer du diesel, parfois du GNV pour un coût très proche, à l'électricité, une à deux fois plus



chère ou à l'hydrogène, environ trois fois plus chère que le diesel. Mais, surprise, la fin du diesel ne sera pas possible partout avant 2040, l'électrique pas vraiment généralisable avant 2030 et l'hydrogène avant 2040. Une grande interrogation porte sur les réseaux d'avitaillement. « Il n'existe actuellement aucune programmation d'un plan

de développement. De ce fait, un réseau de distribution électrique et hydrogène n'est pas envisageable avant 2040 », ont fait remarquer à l'Etat la FNTV et l'OTRE, alertant sur le manque d'engagements du côté des énergéticiens. Hormis cette question, il faut imaginer le coût global du remplacement des motorisations actuelles par les nouvelles et la répartition de leur financement. D'où les réflexions du second groupe de travail sur le coût total de pos-

MAN Lion's Coach



session (total cost of ownership, TCO, en anglais). Le ministère refuse de confirmer, pour le moment, les aides gouvernementales à prévoir. Pour le moment, l'Etat n'est que « coordonnateur » de toute la démarche. Mais ces aides s'avèreront indispensables dans la cadre d'une réelle stratégie globale de transition énergétique. ■

SAVE THE DATE CONGRÈS 2021 DE LA FNTV

Après un an d'absence, le congrès de la FNTV revient !
Embarquez avec nous pour ré-enchanter l'expérience voyageurs : leurs besoins, les solutions des entreprises – au cœur de l'offre de mobilité.



RÉ-
ENCHANTER
L'EXPÉRIENCE
VOYAGEUR

CONGRÈS 2021
FNTV

20 OCTOBRE 2021
Maison de la Chimie - PARIS

DÉPART
9H00

ARRIVÉE
16H30



www.fntv.fr

ENTREPRISE

LIVRAISON

Voyages Lemare investit dans le système CAPS Van Hool



Après une longue période d'arrêt de l'activité due à la crise sanitaire du Covid-19, Jean-Philippe Lemare, gérant de l'entreprise familiale Voyages Lemare à Donville-les-Bains, se prépare avec son équipe, à reprendre les activités touristiques.

Dans cette optique, les Voyages Lemare ont équipé 2 autocars Van Hool (un EX 16 et un TX17 Acron) du système CAPS afin de garantir à leurs clients et chauffeurs des voyages en toute sécurité.

CAPS, le «Clean Air Purifying System» de Van Hool, utilise, pour purifier l'air dans le véhicule, une technologie qui stérilise les ions et élimine les bactéries et les virus de l'air intérieur du véhicule. Les Voyages Lemare est une entreprise familiale, basée à Donville-les-Bains, qui existe depuis 1927. L'entreprise exploite une flotte de 15 véhicules, dont 11 autocars Van Hool.

PC

Normandie : un autocar hydrogène en retrofit



Initié par Transdev Normandie et mené pendant 2 ans en coopération avec une douzaine d'acteurs institutionnels, industriels et universitaires, NOMAD CAR HYDROGENE est le premier projet au monde de retrofit d'un autocar thermique diesel en autocar électrique hydrogène, opéré cette fois sur un car Iveco Crossway de plus de 5 ans.

Pierre Cossard

Au cours de cette première étape, IBF H2 adaptera et optimisera un kit de retrofit hydrogène afin de permettre son application sur un autocar Crossway appartenant à la flotte de Transdev Normandie. Le moteur thermique du véhicule actuel sera ensuite remplacé par le système hybride (H2/électrique) muni d'une pile à combustible qui devrait lui donner une autonomie de 450 km. Le bloc moteur et le réservoir gazoil seront enlevés. IAV pourra apporter son expertise en ma-

tière de sécurité des systèmes et aux interfaces électroniques. Le parcours d'homologations du véhicule sera réalisé auprès de l'UTAC (l'Union technique de l'automobile et du cycle) qui est chargée par les autorités françaises d'effectuer les tests techniques afin d'homologuer les véhicules. Le véhicule pourra ensuite obtenir l'agrément du Centre National de Réception des Véhicules (CNRV) comme l'exige l'Arrêté du 13 mars 2020. En parallèle, une veille réglementaire et juridique est assu-

rée par l'IDIT afin de permettre à l'ensemble des partenaires du projet de bénéficier des récentes évolutions françaises et européennes liées à l'hydrogène et au retrofit.

Une exploitation sous surveillance

En amont de l'exploitation, le logiciel de la station EAS HyMob du Vieil-Evreux, propriété du SIEGE 27 (le syndicat intercommunal de l'électricité et du gaz de l'Eure), est mis à jour par ATAWEY afin de permettre la re-

charge quotidienne du car prototype sans perturber la recharge des véhicules légers. Après une phase d'exploitation à blanc, sans passager, le car sera ensuite mis en service en début d'année 2022, pour une phase d'exploitation expérimentale en conditions réelles avec des passagers, sur la ligne régulière Nomad CAR Express Rouen-Evreux. Les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques seront alors mesurées par le CERTAM au moyen d'équipements em-

L'Ademe milite pour le retrofit

Dans une étude publiée le 19 mai 2021, l'Ademe (Agence de la transition énergétique) entend dresser un bilan prospectif du concept et des possibilités du retrofit électrique des véhicules. Rappelant en préambule que le secteur des transports, responsable de 30% des émissions de gaz à effet de serre en France (qui elle-même ne produit que 0,9% du CO₂ à l'échelle de la planète...), l'Ademe rappelle aussi que le « retrofit électrique » a récemment été autorisée dans l'Hexagone. La nouvelle procédure permet l'homologation en série de véhicules rétrofités pour faciliter la procédure administrative, tout en garantissant un niveau de sécurité conforme aux exigences de la sécurité routière. Concernant plus spécifiquement le retrofit des autobus, l'impact sur les émissions de GES serait de -87% d'émission de CO₂ par rapport au scénario de conservation du véhicule diesel, et de -37% par rapport au scénario d'achat d'un véhicule

électrique neuf. « A la condition de l'ouvrir plus clairement au retrofit, le cadre législatif incitant au « verdissement » des flottes d'autobus des collectivités offre donc un contexte idéal au



développement de cette cible », analyse l'étude. L'Ademe constate toutefois que l'objectif d'interdiction de vente des véhicules avec carburants fossiles à horizon 2040 limite les perspectives de retrofit sur le long terme. La filière paraît ainsi éphémère sur le marché français, et il semble donc nécessaire de cibler les catégories de véhicules à développer. En analysant les

coûts complets du retrofit sur les différents segments de marché, l'étude montre donc que la pertinence économique du retrofit est meilleure pour les véhicules lourds. Ainsi, dans le cas d'un autobus, le retrofit coûterait à peine plus cher, en coût complet, que de continuer à rouler avec un véhicule diesel, alors que l'achat d'un bus électrique neuf coûte près de 50% plus cher que le retrofit. « Ceci s'explique par le fait que le retrofit d'un autobus coûte deux fois moins cher que l'achat d'un bus neuf, et que le bus possède une forte valeur résiduelle en fin de vie », conclut l'Ademe. L'organisme milite donc, pour que se développe et se pérennise une filière du retrofit, que soit clarifiée la prise en compte des véhicules rétrofités dans les objectifs de renouvellement des flottes des collectivités et des entreprises, et que certains aspects de « l'arrêté retrofit » soient révisés, afin de réduire les coûts d'homologation.

PC



barqués afin de comparer l'impact sur le climat et la qualité de l'air du car hydrogène retrofit par rapport au car diesel. Une analyse du cycle de vie (ACV) sera également menée

par les étudiants et chercheurs de l'INSA Rouen Normandie afin d'évaluer le bilan environnemental du prototype, du puits à la roue. C'est à dire depuis la production de l'hydrogène jusqu'à

sa consommation en roulant. Un module de formation continue à destination des conducteurs doit être développé par le Campus des Métiers et des Qualifications « industries de la mobilité ». Afin d'abaisser de bilan carbone global du projet, le SIEGE 27 étudie la possibilité à moyen terme de faire évoluer l'approvisionnement de la station du Vieil-Evreux vers de l'hydrogène vert, produit à partir d'énergies renouvelables. ■



Premier réseau de PME indépendantes du transport de voyageurs en France

Les entreprises innovantes au service de l'expérience voyageurs

La dynamique entre le réseau Réunir et les partenaires est aujourd'hui plus que jamais indispensable dans l'exploitation des entreprises de transport de voyageurs. En effet, les constructeurs de véhicules et les fournisseurs référencés permettent une relation commerciale solide et structurante sur l'ensemble des besoins regroupés en familles de produits et services. Le réseau Réunir étant présent sur toute la France, il est dès lors nécessaire de pouvoir s'appuyer sur des partenaires disponibles sur tout le territoire et en capacité de proposer une offre cohérente auprès de chaque entreprise.

Par ailleurs, afin de favoriser la performance des PME qui composent le réseau, Réunir reste pro-

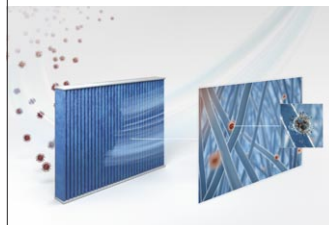
actif sur la recherche perpétuelle de fournisseurs et notamment en matière d'innovation, de transition énergétique et de mobilité. C'est dans ce but qu'il est également opportun de nouer des partenariats avec de nouvelles entreprises innovantes au service de l'expérience voyageurs.

En ce sens, Réunir travaille avec plusieurs startups pour tendre vers l'avenir et pouvoir apporter un renouveau dans l'expérience voyageurs de demain. Les leviers pour y parvenir sont multiples : la diversification du mix énergétique, l'accompagnement de ce changement par des acteurs experts en la matière au travers par exemple du retrofit ou encore des technologies holographiques à bord des véhicules...

CONSTRUCTEUR

COVID

MAN lance des filtres antiviraux pour ses véhicules



La crise sanitaire étant toujours d'actualité, MAN Truck & Bus propose désormais de nouveaux filtres à air intérieurs antiviraux MAN Genuine qui sont donnés comme protégeant activement contre la transmission de virus en réduisant au minimum la concentration d'aérosols. Selon le constructeur, le système est prêt à être installé sur tous les bus MAN et Neoplan. Ils sont disponibles pour tous les nouveaux véhicules en tant qu'équipement en option départ usine ou en tant que solution de modernisation via le réseau de service MAN pour les véhicules déjà en service. Les filtres à air MAN Genuine comportent plusieurs couches qui filtrent efficacement les émissions de gaz nocifs ainsi que les particules inorganiques et biologiques et les aérosols, les capturant et les neutralisant. Par ailleurs, l'effet antiviral de la troisième couche biofonctionnelle désactive presque complètement tous les virus restants.



Enfin, les conducteurs bénéficient d'un écran protecteur pour leur poste, qui est installé sur presque tous les bus urbains, les bus interurbains et les autocars de MAN et Neoplan au départ de l'usine, et est disponible via le réseau de service MAN en retrofit.

PC



SCOLAIRE INTERURBAIN



Le déploiement d'une offre de transport scolaire attractive dédiée

Le transport des élèves concerne chaque jour plus de quatre millions d'enfants, dont deux millions en secteur rural. L'enjeu majeur est la sécurité et la sûreté des usagers scolaires et des biens.

Claude Cibille

Consultant Editions-Conseil en Mobilités
www.ecmobilités.com

La connaissance de l'application des règles et du comportement de chacun est la condition de base du déploiement d'une offre de transport scolaire attractive dédiée au service de la sécurisation des élèves. Bien que leur organisation soit de la compétence des régions et des autorités organisatrices de la mobilité locale, l'État doit faciliter l'organisation des transports scolaires, au regard notamment de leur qualité et des conditions de sécurité, en favorisant tout particulièrement le développement de la concertation. Pour environ 70% de la population, le transport des élèves est assuré par les AOM au sein de leur ressort territorial. Ces dernières doivent, depuis la loi d'orientation des mobilités, prendre en compte l'enjeu de la mobilité quotidienne des élèves au travers de leur plan de mobilité.

Chaque AOM assure la planification, le suivi et l'évaluation de sa politique de mobilité. Pour ce faire, elle peut élaborer un plan de mobilité - qui se substitue aux Plans de Déplacements Urbains (PDU) - ou un plan de mobilité rurale, et associe à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés. Les

plans de mobilité sont établis dans chaque AOM dont le ressort territorial est inclus dans une agglomération de plus de 100 000 habitants, en association avec les gestionnaires des infrastructures de transports localisées dans le périmètre du plan. Les objectifs sont renforcés par rapport à ceux des plans de déplacements urbains existants pour tenir compte entre autres des enjeux de mobilités scolaires...

Le cas des lignes interurbaines

Alors quid des réseaux qui, pour des raisons d'optimisation financière et opérationnelle, se servent des lignes intercommunales (interurbaines) pour desservir les établissements scolaires ? Cette décision se heurte à des problématiques juridiques.

En effet, le Tribunal Administratif de Poitiers, dans un arrêt du 23 mai 2019, s'est prononcé en défaveur de la Communauté d'Agglomération de Rochefort Océan qui, dans le cadre de l'exercice de sa compétence, avait recouru aux lignes de transport intercommunales pour répondre aux besoins de transport scolaire. Le Tribunal Administratif a

condamné le Président de la Communauté d'Agglomération précitée pour recours abusif à « des lignes à vocation scolaire », où les enfants sont transportés debout, sur des routes rurales ou périurbaines et à une vitesse de 70 km/h. Le Président de la CARO « a deux mois pour modifier sa délégation de service public (DSP) concernant sa ligne 1 », Le Président de l'exécutif intercommunal « doit mettre en service des autocars qui

seuls permettent le transport assis des enfants », avec des passagers bien attachés. Plus récemment en matière de transport scolaire, la loi LOM a apporté certaines précisions : Il est rappelé que les services réguliers consacrés principalement au transport d'élèves répondent à la définition du transport scolaire. Dès lors, ils doivent être exécutés au moyen d'autocars permettant un transport assis et avec ceintures.



➔ D'autre part, les AOM doivent apprécier l'opportunité de créer des services scolaires au regard des enjeux de qualité et de sécurité pour les élèves.

➔ Enfin, la LOM précise que les services scolaires peuvent être ouverts à d'autres passagers sans remettre en cause leur qualification et dans la mesure où la qualité du service ne s'en trouve pas affectée.

Le choix martiniquais

Au vu de ce contexte Martinique Transport (AOM unique en Martinique)



a décidé de créer de nouvelles lignes dédiées au transport scolaire afin d'améliorer la sécurisation des voyageurs scolaires. C'est dans le cadre du réseau Sud LIB que 8 nouvelles lignes scolaires en septembre 2020 ont été déployées, soit un total de 30 lignes qui desservent les lycées du Sud de la Martinique. Les horaires de ces lignes dédiées sont adaptés à ceux des établissements scolaires, afin que les élèves voyageurs arrivent à l'heure. Les élèves doi-

vent emprunter ces nouvelles lignes scolaires. Des moyens d'information et de communication pédagogique, voire dissuasif, ont été mis en place par le truchement de l'opérateur de mobilité Unité Sud transport, dans le cadre d'une délégation de service public. Cette délégation a pour objet la gestion et l'exploitation du transport urbain et scolaire sur le territoire de la communauté d'agglomération de l'espace sud Martinique CAESEM du 1^{er} janvier 2016 au 31 décembre 2023 conclu en 2015. Martinique Transport s'est substituée, à compter du 1^{er} juillet 2017 à la CAESM, devenant ainsi l'autorité délégante. ■

ENTREPRISE LIVRAISON

Un MAN Lion's Coach trois essieux pour Absie Voyages



Absie Voyages, situé à L'Absie dans les Deux Sèvres, vient de recevoir un Lion's Coach trois essieux de quatorze mètres pour renforcer sa flotte d'autocars de

grand tourisme. Le MAN Lion's Coach de quatorze mètres et trois essieux, dont un essieu arrière directionnel offre 57 places équipées de prises USB. Des

prises 220 Volt, trois écrans, des toilettes et des sièges à surcoussinage de marque Kiel inclinables, assises et dossiers en tissus, joues latérales et têtes en cuir, offrent aux passagers un confort de voyage exceptionnel. Doté du moteur six cylindre D26 de 12,4 l de cylindrée, développant 470 ch et un couple de 2 600 Nm, le MAN Lion's Coach est conçu pour les longs trajets et les voyages na-

tionaux et internationaux. C'est le deuxième MAN qui intègre la flotte d'autocars grand tourisme de l'entreprise. Créé en 1986, Absie Voyages réalise la moitié de son activité en tourisme et l'autre moitié en transport scolaire et lignes régulières. Une brochure spécifique propose des voyages en France, en Europe et au-delà pour des groupes organisés. ■

Pierre Cossard

ENTREPRISE TRANSITION

Les VFD misent sur le GNV



Les VFD ont annoncé le 11 mai 2021 qu'ils mettaient en circulation 43 autocars Iveco Bus Crossway Natural Power sur les lignes interurbaines à forte fréquentation desservant Lyon, Grenoble et Chambéry ! Avec 9 nouveaux autocars GNV réceptionnés fin avril, VFD détient l'une des plus importantes flottes de cars GNV, ces derniers représentant 13% de son parc. Ces autocars GNV sont

déployés sur le réseau interurbain isérois des cars de la Région AuRA et plus particulièrement sur les lignes 6020, 6060, 6020, 6080, Express 5, 6 et 7, desservant Lyon, Grenoble et Chambéry. L'avitaillement des véhicules s'effectue dans 5 stations publiques situées à La Tronche, Saint-Égrève, Saint-Quentin-Fallavier (en Isère), Corbas et Lyon-Gerland (métropole lyonnaise). ■

Pierre Cossard

INDUSTRIE **RÉCOMPENSE**


Sustainable Bus Awards 2022 : les finalistes révélés

Le Sustainable Bus Award 2022 sera numérique, en raison du report de Busworld. Les sept jurés issus de titres européens spécialisés ont établi leur pré-sélection.

La rédaction

Pour l'activité **autocars**, les extrêmes vont se confronter avec l'imposant Volvo 9700 DD (gabarit 4m de haut), le MAN Lion's Coach et l'Indcar L9 à motorisation DAF.



En **interurbain**, le Mercedes-Benz Intouro (remodelé), le Scania Interlink GNL et le Isuzu Kendo GNV se disputeront les votes.



En **urbain**, le titre sera disputé entre l'Irizar ie Bus, le MAN Lion's City E et le Solaris Bus Urbino 15 LE Electric.



On notera l'arrivée en finale de deux marques jusque-là inédites dans les annales du Sustainable Bus Award : Indcar et Isuzu Anadolu. En interurbains, le GNV confirme sa percée tandis que la liste finale des urbains fait la place belle aux électriques à batteries. Hormis l'édition 2020 troublée par la pandémie de Covid-19, le Sustainable Bus Award retrouve

donc sa périodicité annuelle. Mais, faute de Busworld Europe à Bruxelles, il sera cette année diffusé en version numérique au cours du dernier quadrimestre 2021, toujours avec le soutien de l'organisation Busworld. Le SBY Sustainable Bus Award, créé à l'initiative de la revue *Autobus* (Italie), est un prix européen associant également *Bus-Fahrt* (Allemagne Fédérale), *CB*

Carril Bus (Espagne), *Revija Tranzit* (Slovénie), *InfoTrucker* (Roumanie), et *Bus and Coach professional* (Royaume-Uni), *Mobilités Magazine* représentant le marché français. Il en est à sa 4^e édition cette année. La singularité de ce prix est qu'il est le fruit d'une approche de la qualité environnementale au sens large, incluant aussi bien les aspects de transition éner-

gétique, d'impact environnemental lors de la production du véhicule que le confort, l'accessibilité, la durabilité et la rentabilité de l'investissement pour les entreprises. Les jurés travailleront donc sur les dossiers techniques au cours de l'été avant de rendre leurs votes qui détermineront les heureux élus de l'édition 2021 pour le titre 2022. ■

CONSTRUCTEUR

NOUVEAUTÉ

Iveco lance son nouveau Daily



Iveco Bus a présenté le 1^{er} juin 2021 son nouveau minibus Daily en introduisant, selon l'industriel, « *de nouvelles solutions adaptatives et intelligentes qui portent l'interaction et la collaboration avec le conducteur et l'opérateur de transport à un nouveau niveau* ».

Pierre Cossard

Côté mécanique, le nouveau Daily est disponible en 2 puissances de motorisations diesel (180 et 210 cv, Euro VI-E) et une motorisation Gaz Naturel (136 cv).

Il est disponible en plusieurs configurations : minibus navette, idéal pour les trajets courts (Start), minibus interurbain avec une grande capacité d'accueil passagers pour sa catégorie (Line), minibus touristique (Tourys) et, prochainement, minibus urbain (Access). Si la transmission exclusive Hi-Matic à 8 rapports est toujours disponible de série, le nouveau Daily dispose en option d'une nouvelle transmission manuelle à 6 rapports.

Dans le cas de l'association du moteur CNG à la transmission automatique exclusive Hi-Matic à 8 rapports, le Daily Minibus Hi-Matic CNG se verra équipé d'un ralentisseur Telma pour améliorer encore le confort de conduite et la sécurité des passagers.

Une nouvelle suspension

Le Nouveau minibus Daily est aussi équipé de la suspension pneumatique AIR-PRO qui s'adapte en permanence aux conditions d'utilisation. Le système exclusif AIR-PRO Continuous Damping Control (CDC) est ainsi donné pour réagir presque instantanément aux perturbations de la route, cal-

culant toutes les 10 millisecondes la pression idéale sur chaque amortisseur pour offrir la meilleure réaction dynamique.

Les conducteurs (qui bénéficient par ailleurs d'un nouveau siège à mémoire de forme) peuvent choisir de donner la priorité au confort avec le réglage Soft ; sélectionnez Load pour le contrôle du roulis en pleine charge ; ou laissez le contrôle aux paramètres auto-adaptatifs du système avec le paramètre Auto. Par ailleurs, la suspension AIR-PRO permet d'ajuster la hauteur du châssis du véhicule en moins de 10 secondes, ce qui devrait favoriser les opérations de montée et descente du véhicule.

Une gamme de solutions télématique

Enfin, Iveco fournit, avec IVECO ON SOLUTIONS, un ensemble de services :

- ➔ FLEET : pour gérer une flotte de bus en surveillant la consommation de carburant des véhicules, ainsi qu'en planifiant les missions des conducteurs, en optimisant les itinéraires et en expédiant les commandes.
- ➔ UPTIME : pour anticiper, donc éviter les pannes imprévues.
- ➔ CARE : suivi et reporting spécifiques des véhicules.
- ➔ REPAIR & MAINTENANCE : assistance spécialisée associée à des contrats de service sur mesure.
- ➔ PARTS : pièces et accessoires d'origine Iveco.

Désormais avec votre abonnement à Mobilités Magazine, vous recevrez :



11 numéros/an



11 numéros/an



6 numéros/an



4 numéros/an

ENGIE Solutions sécurise le pont de Sainte-Thorette

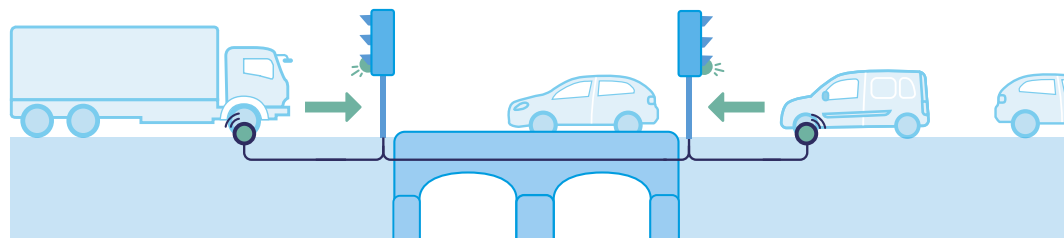
ENGIE Solutions a conçu une solution innovante et sur-mesure pour réguler le trafic du pont de Sainte-Thorette dans le Cher.

Concrètement, des feux tricolores à détection des poids lourds (et à fortiori les autocars puisqu'ils peuvent détecter 28 classes de véhicules de catégorie européenne) ont été installés, qui ne ralentissent pas la circulation des autres véhicules tout en garantissant la sécurité des piétons.

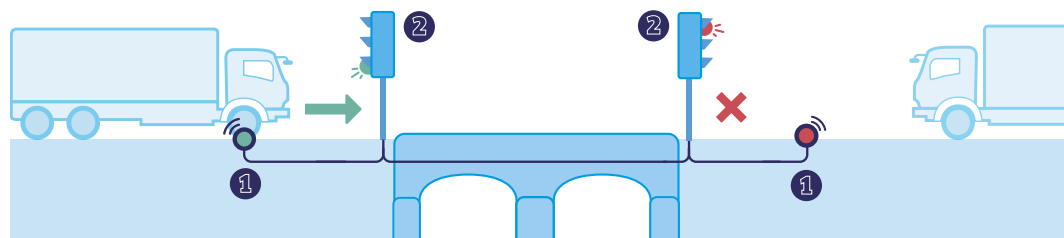
Treçs étroite, la route départementale n°23, qui traverse la rivière du Cher dans la commune de Sainte-Thorette, empêche le croisement de deux poids lourds simultanément sans alors risquer d'empiéter sur l'espace piétonnier.

Concrètement, l'installation repose sur un système de détection automatique des gabarits de tous les véhicules en approche, aux abords du pont.

ENGIE Solutions innove pour conjuguer sécurité et fluidité du trafic sur le pont de Sainte-Thorette (18)



Tant que des véhicules légers ou poids lourd en sens unique sont à l'approche, la circulation est garantie sans alternance de feux.



1 Deux capteurs détectent et signalent l'arrivée simultanée de deux poids lourds.

2 Une fois donnée, l'alerte enclenche instantanément une signalisation adaptée aux entrées du pont. Comme sur un rond-point, le camion le plus proche est alors autorisé à traverser en premier, tandis que le second camion se voit arrêté par le feu rouge.



Deux capteurs installés aux extrémités du pont permettent, lorsque le cas se présente, de signaler l'arrivée simultanée de deux poids lourds. Une fois don-

née, l'alerte enclenche instantanément une signalisation adaptée aux entrées du pont. Comme sur un rond-point, le véhicule lourd le plus proche est

alors autorisé à traverser en premier, tandis que le second camion se voit arrêté par le feu rouge. ■

Pierre Cossard

Une station BioGNV à Millau



Le 17 mai 2021, a été inaugurée la première station de BioGNV de Millau, fruit de la collaboration du groupe Ruban Bleu et de la région Occitanie. Cette station de

BioGNV utilise le réseau de gaz de ville pour le compresser à 200 bars dans les véhicules. L'installation est composée d'un compresseur et d'un système de

Emmanuelle Gazel, présidente de la Communauté de Commune Millau Grands Causses, Christophe Macaluso, représentant Iveco, Vincent Dunez, DG du Groupe Ruban Bleu, Jean-Luc Gibelin, Vice-Président en charge des Mobilités et infrastructures transports.

stockage abrité dans un container grillagé. En tout, 7 postes de charge lente assurent l'avitaillement des véhicules de 0 à 100% en 8 heures, et un poste de charge rapide permet 2 avitaillements rapides (10') toutes les deux heures. Ruban Bleu Energies fait fonctionner la station

BioGNV avec du Gaz issu d'une méthanisation locale en Aveyron ou Tarn. La masse totale de GNC est de 585 kg, dont 200 kg utiles maximum à remplir avant que le stockage ne devienne inopérant. Cette station permet ainsi à la société Millau Cars de charger ses cars pour la réalisation des lignes Rodez-Millau et Millau-Montpellier, mais elle permet également à la SPL de s'avitailleur pour l'exploitation d'une partie de la ligne 681 express et de la ligne Millau- Saint-Affrique. ■

Pierre Cossard

ENTREPRISE

RACHAT

Glazing Ile-de-France change de mains



En avril 2021, Glazing Ile-de-France, concessionnaire indépendant du réseau développé par le spécialiste du remplacement de vitrage sur véhicules industriels, a changé de mains. Patrick Denis, qui l'avait créé, l'a cédé à Jean-Marc Bernini. Rencontre avec ce dernier, qui explique à *Mobilités Magazine Autocars* les raisons de cette nouvelle aventure.

Propos recueillis par Pierre Cossard

Mobilités Magazine Autocars : Comment vous est venue l'idée de vous lancer dans l'aventure Glazing Ile-de-France ?

Jean-Marc Bernini : Je connaissais Patrick Denis déjà depuis longtemps, et il m'a fait part de sa volonté de céder son entreprise. Par ailleurs, mon parcours au sein de Transdev ces dernières années m'avait amené au poste de Directeur des Activités B2B et des partenariats interurbains, ce qui me faisait siéger au Comité Directeur France. Cependant, à presque 50 ans désormais, il m'a semblé enrichissant de me lancer dans cette nouvelle aventure.

MMA : Pouvez-vous nous brosser le portrait de Glazing Ile-de-France ?

JMB : Au sein du réseau Glazing, nous sommes un concessionnaire indépendant* qui couvre l'ensemble de l'Ile-de-France (à l'exception du 91 et d'une moitié du 78), mais aussi l'Eure, l'Eure-et-Loir, la Marne, les Ardennes et l'Aine. Nous employons à ce jour neuf personnes et avons réalisé en 2020 un chiffre d'affaires de 2,5 M€, dont 70% provient du marché des vitrages d'autocars et d'autobus. Le reste concernant les camions et les engins de BTP.

MMA : Quel est le profil des entreprises de transport de voyageurs qui ont recours à vos services ?

JMB : Outre les PME du secteur, nous venons aussi en renfort des services d'entretien et de réparation intégrés de la RATP de Keolis ou de Transdev.

MMA : Comment Glazing a-t-elle surmonté la crise sanitaire actuelle ?

JMB : Face à la dégradation de la situation sanitaire, Glazing a développé très rapidement un ensemble de protections destinées aux conducteurs. De fait, nous avons plutôt connu un pic d'activité pendant la période Covid. En revanche, le remplacement de vitrage sur autocar a drastiquement chuté...

MMA : Quelle sera votre stratégie pour Glazing Ile-de-France ?

JMB : Je suis pour l'instant dans une phase d'observation de ce marché particulier des vitrages de véhicules de transport industriel qui, comme la plupart des marchés de niche, devrait se sortir au mieux de la crise actuelle. Ensuite, nous verrons comment le développer. ■

*Glazing, spécialiste du vitrage pour véhicules industriels, a développé un réseau de 14 concessionnaires (13 en France et un en Belgique) dont la moitié est constituée d'indépendants.



Précision

En bas de la page 6 du N°19 de Mobilités Magazine Autocars, dans l'article consacré au Comité de Partenaires, la photo d'autobus est à créditer à Olivier Meyer/Transbus.org.

Mobilités Magazine

“Abonnement de 2 ans”

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

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

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



Mobilités Magazine - abonnement 2 ans

320 € TTC 22 numéros + 8 hors-série

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

Gagnez 2 numéros

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

☐ par carte bancaire (sauf American express)

n° :

expire fin : cryptogramme n° :

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

Date et signature obligatoires

Mes coordonnées : ☐ Mme ☐ M.

Nom : Prénom :

Société :

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

Code postal : Ville : Pays :

Fonction :

Tél. : ☐ professionnel ☐ personnel

Email :

Siret : TVA intra. :

☐ Je souhaite recevoir une facture.



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