



Nous avançons ensemble.  
Depuis 1895.  
Hier, aujourd'hui, demain.

> Pour plus d'informations

EvoBus France SASU au capital de 14 640 000 euros, 2-6 rue du Vignolle, 95200 Sarcelles, RCS Pontoise no 662 018 068



ENTREPRISE

STRATÉGIE

## Le transport interurbain de voyageurs en mode survie !



Co-concevoir le territoire, accompagner la mobilité, participer à la révolution numérique, répondre à la transition écologique, mettre en œuvre un Plan de Continuité d'Activité (PCA), repenser la relation au travail, rechercher à diversifier ses activités, favoriser l'introduction de nouveaux profils/métiers .... Les opérateurs de mobilité - acteurs majeurs, entre autres, du transport scolaire - font face à des défis inédits.

... (Suite page 2)

EDITORIAL

## Derrière le masque

Les plus âgés et anglophiles d'entre nous se rappelleront sans doute la chanson de Bob Dylan intitulée Blowin' In The Wind à la vue de cette rentrée 2020 particulière. Bien moins poétiques sont toutefois les questions



qui se posent aujourd'hui à tous les acteurs du transport routier de voyageurs. Combien de temps cette crise sanitaire rythmera-t-elle la vie - sociale autant qu'économique - de notre société ? Combien de masques nous faudra-t-il porter avant de retrouver le sourire ? Que dit de nous cette peur qui étire de façon presque irraisonnée l'ensemble d'une société ? Quels protocoles, trop souvent irréalistes, seront-ils encore imposés avant un retour à la normale ? Y aura-t-il vraiment un retour à la normale ? La menace est-elle vraiment à la hauteur des sacrifices déjà consentis, et de ceux qui restent à venir ? Combien d'entreprises mettront-elles demain la clef sous la porte ? Et à quoi ressemblera vraiment ce métier demain ? Problème pour tous ceux dont le travail consiste à se projeter dans l'avenir : The Answer is Blowin' In The Wind... ■

Pierre Cossard

ENTREPRISE

CRISE SANITAIRE

## Rentrée scolaire sous protections



Mardi 1<sup>er</sup> septembre, jour de rentrée, 52 900 élèves ont pris le transport scolaire en Loire-Atlantique, 630 lycées, collèges et écoles ont été desservis, et pas un des 700 conducteurs de car n'a remonté une difficulté, parmi les élèves de plus de 11 ans qui y étaient tenus, à porter le masque.

... (Suite page 6)

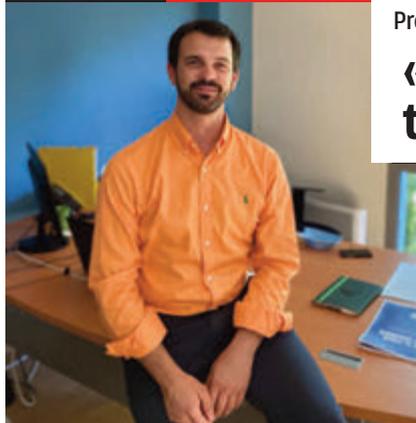
ENTREPRISE

INTERVIEW

## Guillaume Bruneau,

Président du Conseil de métier Voyageurs de l'OTRE

## « La profession est à un tournant »



A 38 ans, il est un des nouveaux visages de la profession. Plongé dès son élection, le 1<sup>er</sup> juillet dernier, à la présidence du conseil de métier Voyageurs de l'Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE), dans les négociations du plan tourisme avec le gouvernement. Avec quelques convictions à défendre.

... (Suite page 8)



**ENTREPRISE**

**STRATÉGIE**

# Le transport interurbain de voyageurs en mode survie !



Les entreprises de transport routier de voyageurs sont engagées dans une « grande transition ». Il s'agit alors d'avancer sur le chemin d'une transition « choisie », à tout le moins maîtrisée, plus que « subie », aussi plusieurs questions de fond semblent incontournables.

La première question porte sur le maintien des activités et la pérennité des emplois. Est-il possible d'inventer de nouveaux modèles efficaces et durables et ce, alors que le transport occasionnel et le tourisme battent de l'aile ? Ceux que nous avons connus ces dernières années, en l'occurrence la clé de répartition de 70% de transport régulier

Co-concevoir le territoire, accompagner la mobilité, participer à la révolution numérique, répondre à la transition écologique, mettre en œuvre un Plan de Continuité d'Activité (PCA), repenser la relation au travail, rechercher à diversifier ses activités, favoriser l'introduction de nouveaux profils/métiers .... Les opérateurs de mobilité - acteurs majeurs, entre autres, du transport scolaire - font face à des défis inédits.

de voyageurs (services conventionnés) et 30% de transport occasionnel par autocar et tourisme, manifestement ne fonctionnera plus.

La deuxième question évoque l'isolement du dirigeant et sa capacité à savoir s'entourer pour affronter les enjeux non de demain mais d'aujourd'hui.

Entre une pandémie quasi-persistante, des pertes sèches en matière

de recettes en transport touristique, des annulations de réservations de groupes, un transport scolaire et périscolaire fragilisés, des services librement organisés d'autocars qui peinent à reprendre leur essor, quelle est la plage des possibles dans un contexte de crise ? Comment empêcher ou infléchir la courbe d'une future déroute des PME familiales ? Pour la première fois de leur histoire, les opérateurs

de mobilité - les autocaristes - risquent fort d'être confrontés ces prochains mois à une forme de décroissance sectorielle. En tout état de cause, un facteur majeur de cette déstabilisation est non seulement l'impact de la Covid-19, mais le télescopage des transitions susvisées. Ces dernières perturbent profondément les PME habituées à traiter les problèmes en « silos ». Les transitions, insuffisamment

**URBANWAY**  
**LE CHOIX NATUREL**



**EXPERTISE ET  
EXPÉRIENCE**

**DÉVELOPPEMENT  
DURABLE**

**TCO OPTIMISÉ**

**COMPATIBLE  
BIOMÉTHANE**

**IVECO  
BUS**  
Votre partenaire pour un transport durable

pensées et traitées, engendrent des crises identitaires par secteurs d'activités, et ce bien au-delà de l'étendue des pertes financières et des conséquences du confinement à court et à moyen terme sur l'emploi.

**Surmonter les obstacles par la résilience**

L'analyse de la crise identitaire en transport interurbain de voyageurs répond à des questions de mobilité, de stratégies et de résilience, posées aux PME familiales, liées aux bouleversements sociétaux et environnementaux. Faire preuve de résilience, c'est le pouvoir de rebondir plus haut après une épreuve. « La résilience renvoie au systémique et se conçoit à l'échelle globale en raison des interdépendances. Les priorités sont alors d'identifier tous les risques, toutes les temporalités et d'appréhender la logique territoriale » selon Antoine-Tristan Mocolnikar (\*). Il faut sans équivoque repenser les axes de maintien et de développement des activités à une dimension territoriale, en prenant modèle sur des acteurs de mobilité nationaux, européens, voire internationaux.

Ne faut-il pas réapprendre le métier de dirigeant en mobilités ? « Devenir ou redevenir un dirigeant c'est savoir traverser une crise identitaire majeure ». Dans un laps de temps plus que limité, il faudra se montrer responsable, endurant, attentif pour endosser un rôle dont on méconnaît les impacts, en somme, prendre des risques.

Certains ont anticipé une crise ou simplement investi dans la diversification, en optant vers le marché du transport sanitaire. Plusieurs start-ups ont investi ce marché et développé des solutions pour répondre aux nouveaux besoins des établissements de santé. Dans ce cadre, des outils de réservation sont venus offrir une organisation d'exploitation répondant à la demande des établissements de



santé et des particuliers. Ces initiatives viennent s'ajouter aux efforts de consolidation menées par des acteurs connus – intégrateurs

de la mobilité partagée. Au vu d'une offre de service plurielle, ne pourrait-on pas imaginer une incursion de regroupements de PME

familiales au cœur d'une vision terrain pleinement opérationnelle, au plus près des problématiques de son territoire ?

Dans une vision plus commerciale, la création de forfaits touristiques (un package dynamique) plus proche d'un tourisme vert, culturel, aux portes d'une région, par le truchement d'un statut de tour-opérateur autocariste (Destination France) pourrait répondre aux besoins d'une clientèle locale de touristes français. La désaffection des



Premier réseau de PME indépendantes du transport de voyageurs en France

**Les journées REUNIR à Marseille, la dynamique adhérents, partenaires, fournisseurs.**

Organisées les 23 et 24 septembre 2020 à Marseille, les « Journées REUNIR » sont l'occasion de nous rassembler autour des thématiques du moment dans un contexte particulier, celui de la crise sanitaire que nous traversons, mais qui augure des évolutions concurrentielles aussi. C'est une tendance que nous avons identifiée, chez Réunir, et qui s'accélère. La relation et l'accompagnement commercial des Constructeurs et Fournisseurs apparaît primordial dans un tel contexte. Le pôle technique a été renforcé, dans une logique de référencement plus performante, et orienté transition énergétique, avec l'arrivée de Stephan LA. Un Salon Fournisseurs, un « workshop », en est la traduction visible : lieu d'échanges, de démonstrations et de présentations d'offres de produits et services pour les dix-neuf présents. Accroître la dynamique de la relation « Adhérents - Partenaires - Fournisseurs » nous paraît essentiel, afin d'accompagner au mieux les entreprises, notamment dans les réponses aux appels d'offres, où les volets techniques et financiers sont devenus déterminants. Innover au travers de nos axes prioritaires que sont la transition énergétique ainsi que les nouvelles technologies et les nouvelles mobilités. « Nous avons la volonté de nous appuyer sur des maillages commerciaux denses pour répondre à chaque besoin, d'avoir une qualité de service, une expertise et des



**Eric Ritter**  
Directeur Général de Réunir

compétences homogènes quelle que soit la région et compter sur des offres commerciales cohérentes et maîtrisées pour garantir la compétitivité de nos adhérents » (Stephan LA). Pour répondre dès demain à l'ensemble de ces enjeux, la mutualisation des forces individuelles doit prévaloir et permettre d'aboutir collectivement à des achats toujours plus performants, je peux compter sur une équipe pluridisciplinaire et la coordination vigilante de Emilie Choulant, coordinatrice du pôle référencement.

**ENTREPRISE**

**LIVRAISON**

## Le Vacon commande le premier Volvo 9700 15m en France



Le groupe Le Vacon, situé à Lamballe (Côtes d'Armor), a confirmé courant juillet, la commande du premier Volvo 9700 15m en France. Le véhicule sera dans une configuration grand confort en 67 places avec toilettes et équipé de nombreux éléments de sécurité de l'entreprise suédoise tels que le système anti-somnolence et l'alerte conducteur par afficheur de tête haute. Il sera propulsé par le Volvo 11 litres de 460ch assemblé à Vénissieux en Rhône Alpes (assemblage de 50.000 moteurs/an) et de la boîte de vitesse I-SHIFT. Une prochaine livraison est également prévue pour une autre entité du groupe. En effet, les Cars De Maillard seront bientôt livrés d'un nouveau 9700, avec 48 fauteuils grand confort.

**Pierre Cossard**

➔ visiteurs étrangers, les restrictions des déplacements dans le monde, seraient plus ou moins contrebalancées par une offre de services réunissant des PME locales reconnues par leurs services scolaires, et de lignes régulières.

### Rompre l'isolement du dirigeant et maintenir le lien sociétal

Hors crise, la reprise d'une entreprise familiale n'est guère aisée et ce quel que soit le cursus du « jeune repreneur ». Il est amené à prendre seul, des décisions lourdes, et reste l'unique responsable, pénalement et financièrement, de l'entreprise. Il déjoue la méfiance, jongle avec les informations confidentielles et les enjeux de pouvoir. Dans ce contexte, il est difficile de se livrer à ses pairs. Alors quand les crises se multiplient, l'isolement, voire la solitude, impose une loi du silence. Le dirigeant peut être fatigué, diminué par les exigences et vicissitudes du quotidien. C'est sans aucun doute dans ces moments qu'il faudrait échanger avec d'autres

acteurs (pas forcément du même secteur d'activité) confrontés à la même situation.

D'autres solutions existent pour combattre cet isolement, à savoir :

➤ En interne, il s'agit de mettre au point une stratégie collective, collaborative, en impliquant ses collaborateurs pour innover. C'est le principe de l'intrapreneuriat qui permet à des entreprises de laisser carte blanche à leurs équipes en investissant dans des cellules d'innovation (structures d'incubation internes). Les PME familiales savent qu'elles ont besoin d'être plus agiles, d'avoir la capacité d'évoluer sur leur marché et leurs métiers face à un écosystème concurrentiel en pleine mutation. Les salariés sont en quête de sens dans leur travail et veulent repenser leur relation avec leur entreprise.

➤ En externe, doit être considéré le fait que sortir de l'isolement pour le dirigeant revient à s'appuyer sur une gouvernance ouverte par la création d'un comité de direction, voire stratégique, élargi. Un regard extérieur peut permettre de révéler

de nouvelles pistes de réflexion. De même, recourir à un cabinet de coaching procède de la même logique. Ainsi, bénéficier d'un accompagnement personnalisé permet de discuter librement sans enjeux de pouvoir, ou d'analyse de postures. Bien souvent, l'accompagnement démarrera par une analyse des pratiques pouvant déboucher sur un audit structurel et organisationnel.

Un cursus de formation ouvert, où l'accent est de développer une énergie entrepreneuriale, de cultiver son leadership et de favoriser une culture de l'innovation, permet également de rompre l'isolement.

### En conclusion

Sans nul doute, les PME familiales doivent au plus vite se muscler pour rester crédibles, faire preuve de résilience organisationnelle et communautaire, dans leur relation avec les usagers et les Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable pour passer le cap des transitions. Il est nécessaire d'usiter de stratégies différenciées qui reposent sur l'intelligence économique, collective voire émotionnelle dans le sens d'une meilleure conscience de soi-même, de maîtrise de soi-même et d'une gestion de la relation clients. C'est au niveau de la psychologie et de l'innovation du manager dirigeant et de ses équipes, qu'une cohérence peut être retrouvée au travers de projets



## Réinventons la mobilité confortable ensemble



### Austrian

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

### Premium

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

### Fabrics

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

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



de société aux finalités élaborées et partagées. Ce manager d'alliance a besoin d'être accompagné. Au niveau national, un plan de relance du transport est l'une des issues pour enrayer le risque qui

pèse sur le transport interurbain de voyageurs. Ce plan de relance pourrait prendre la forme d'un fond pour maintenir les emplois et financer les investissements liés à la modernisation de l'outil de pro-

duction, la reconversion des acteurs de mobilité vers de nouvelles activités connexes ou encore la préparation aux Jeux Olympiques. Au niveau régional, il est également nécessaire que les Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable réfléchissent aux conditions de marché permettant aux PME familiales de répondre à des marchés allotés et non à des marchés uniques regroupant le transport scolaire, le transport à la demande et les lignes régulières.

Toutes ces conditions réunies devraient permettre d'établir un meilleur équilibre productif, une nouvelle échelle de valeurs et, in fine, un véritable choix sociétal plus durable pour la nation France. ■

**Claude Cibille**  
Consultant Editions - Conseil en Mobilités  
ecmobilites@gmail.com

*(\*) Ingénieur général des mines au service du Haut Fonctionnaire de défense et de sécurité (HFDS) du ministère de la Transition écologique et solidaire (MTE) et du ministère de la Cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales (MCTR).*

**TECHNOLOGIE GAZ NATUREL**

## BioGNV, bilan d'étape



Ainsi, au 31 août 2020, la France compte 149 points d'avitaillement GNV en service. Dans les douze prochains mois, les adhérents de l'AFGNV ouvriront 86 nouveaux points d'avitaillement.

La France comptera alors 235 points d'avitaillements GNV. L'objectif de 250 points d'avitaillements, fixé en réponse à la Directive carburants alternatifs devrait être atteint fin 2021.

Le taux moyen de gaz renouvelable (biométhane) dans le GNV était de 12% en 2018 et de 17% en 2019. Il devrait dépasser les 20% en 2020.

De quoi, selon l'AFGNV, contribuer dès maintenant à la baisse des émissions de CO<sup>2</sup> du transport routier pour atteindre 100% en 2050 et s'inscrire dans la stratégie nationale bas carbone de

la France (zéro émission nette de carbone en 2050).

Cette croissance est tirée par le développement du biométhane en France. A ce jour, plus de 1 000 projets sont à l'étude, un nombre record pour une filière jeune qui a débuté en 2011.

A date, ce sont plus de 22 000 véhicules en circulation : 10 491 véhicules légers, 3 865 bus et cars, 4087 poids-lourds et 2 004 bennes à ordures ménagères qui circulent en France.

Depuis 2014, les immatriculations des véhicules lourds au GNV augmentent en moyenne de 20% par an. En 2019, l'augmentation a été de 26%.

Comme le rappelle l'AFGNV, le secteur du transport routier de voyageurs utilise le GNV dans le bus depuis plus de 20 ans (à Poitiers, Le Mans, Bordeaux,

L'Association française du gaz naturel pour véhicules (AFGNV) a publié le 9 septembre 2020 un document qui permet de découvrir les progrès réalisés par ce carburant dans les parcs de l'Hexagone.

Nantes... et plus récemment à Angers par exemple).

Par ailleurs, le secteur de l'autocar connaît une dynamique nouvelle. Plus de 1 bus sur 5 mis en circulation en France roule désormais au BioGNV/GNV. En Île-de-France, la RATP annonce, dans son plan bus 2025, la conversion de 50% de ses bus au BioGNV.

Enfin, l'association annonce qu'à travers la Programmation Pluriannuelle de l'Energie, les pouvoirs publics ont fixé des objectifs ambitieux de développement du GNV en France pour 2028.

Jusqu'à 845 stations en 2028, soit plus de cinq fois plus qu'aujourd'hui ; 60% des poids lourds immatriculés en 2050 au BioGNV/GNV ; 7500 bus/cars GNV en 2028, soit plus du double de la flotte actuelle ; etc. ■

**Pierre Cossard**

**ENTREPRISE**
**RÉSEAU**

## Un CHNS pour les Deux-Sèvres



Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2020, les Deux-Sèvres, qui compte 18 lignes d'autocars en service, a densifié son offre de transport. La ligne 12 entre Parthenay et Niort est ainsi devenue une ligne à haut niveau de service avec 14 allers-retours par jour. La ligne hebdomadaire n° 32 entre Thouars et Parthenay est désormais quotidienne, tandis qu'un nouveau service, à la demande, en rabattement sur le train en gare de Saint-Saviol depuis Chef-Boutonne et Sauzé-Vaussais a été mis en place. Enfin, une offre de desserte supplémentaire a été mis en place sur la ligne 16 entre Saint-Maixent-l'École et Niort, en lien avec le réseau urbain du Niortais. Le département annonce aussi que d'ici la fin 2020, 16 des autocars du réseau seront propulsés au Bio-GNV en lieu et place du gazole.

**PC**

# Rentrée scolaire sous protections

© Photo Hubert Heulot



Mardi 1<sup>er</sup> septembre, jour de rentrée, 52 900 élèves ont pris le transport scolaire en Loire-Atlantique, 630 lycées, collèges et écoles ont été desservis, et pas un des 700 conducteurs de car n'a remonté une difficulté, parmi les élèves de plus de 11 ans qui étaient tenus à porter le masque.

Hubert Heulot

« Nous avons été aidés par le fait que tout le monde, aujourd'hui, doit porter le masque un peu partout. Plus seulement dans les transports, comme c'était la particularité à l'époque du déconfinement », souligne Yolaine Hagimont, en charge de ce département de la Loire-Atlantique au service des transports et des mobilités à la Région des Pays de la Loire.

Autre facteur favorable, l'apprentissage collectif avaient eu lieu au printemps. Les enfants l'ayant porté avaient été peu nombreux. On était à l'époque avec place une occupée sur deux dans les cars. Mais les médias en avaient abondamment parlé. L'idée avait fait son chemin.

Cette unanimité de la condition de bâillonné frappe à l'abord des établissements en cette rentrée. A l'accueil des élèves, les chefs d'établissements, leurs adjoints, les agents scolaires en charge de l'accueil des élèves à

l'extérieur des établissements, articulent, haussent la voix, respirent, toussent derrière leur cache-sourire. Les employés municipaux, les agents de surveillance de la voie publique (ASVP) qui accompagnent les bataillons d'enfants et d'adolescents à la traversée des passages piétons aussi.

Le masque a été la première obsession de cette rentrée. Des quantités ont été envoyées, gratuitement, à tous les étages du système scolaire. La Région aux lycéens, le département aux collégiens. Dans les cars, il y en a en secours. « Un masque par élève, c'est une aide, seulement, ce n'est pas suffisant. Les parents restent les premiers responsables d'équiper leurs enfants. Dans les établissements, on demande aux enfants d'en changer à la mi-journée », explique Yohann Boblin, l' élu régional référent des transports scolaires pour le département

de la Loire-Atlantique. Les Hauts de France ou la région Sud fourniront aussi un masque. En Auvergne-Rhône-Alpes, en Île-de-France, en Occitanie, c'est deux. Dans le Grand-Est, c'est deux en complément des deux qui avaient déjà été envoyés aux lycéens au printemps. Les régions privilégient les masques en tissu, lavables, et réutilisables un certain nombre de fois. La Collectivité de Corse en fournit, comme c'est de leur compétence, aux collégiens et aux lycées. Outre-Mer, la Collectivité territoriale de Martinique et la Réunion ont prévu 4 masques par élève. La Bourgogne-Franche-Comté, la Bretagne, le Centre-Val de Loire ou Normandie mettent à disposition de stocks de masques de secours pour les élèves qui n'auraient pas de masques.

Dans les cars, les conducteurs sont tenus aux masques, à moins qu'ils ne soient séparés des élèves par des parois de

© Photo Hubert Heulot



Un port du masque bien accepté dans les cars par les élèves.

plexiglas ou des bâches plastiques. Ces équipements ne peuvent généralement pas être installés dans les cars scolaires, seulement dans les cars de lignes interurbaines réaffectés ponctuellement sur les circuits scolaires... ■



## NOUVEAU VOLVO B8R

### ÉCOLOGIQUE

Moteur compatible énergie renouvelable B100

### ÉCONOMIQUE

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

### CITOYEN

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



**ENTREPRISE**
**SYNDICAT**

## Les Pays de la Loire remboursent le non-transport scolaire du printemps



Son système informatique en a explosé. La Région des Pays de la Loire rembourse les familles pour le transport scolaire dont elles n'ont pas bénéficié ce printemps, à cause du confinement. 20 euros sur les 110 par an par enfant. Une mesure globale coûtant 3 M€. « *Et une décision qui vise avant tout à préserver le pouvoir d'achat des familles* », souligne la Région. La moitié de celles utilisant le transport scolaire, 56 000 sur 118 000 exactement, a fait sa demande de rem-

boursement. La Région vient de redire aux autres qu'elles ont jusqu'au 30 septembre pour le faire elles-aussi. Un rappel pas inutile dans la mesure où, un temps, le système informatique dédié de la région a bloqué. Mis en place il y a un an pour enregistrer les inscriptions au transport scolaire, il n'a pas pu gérer autant de connexions simultanées. Une plateforme parallèle, réservée aux remboursements a dû être créée en urgence. « *J'en suis désolé pour*

*les familles mais elles doivent se recréer un compte sur cette plateforme* », indique Roch Brancour, vice-président Transports de la région. Les Pays de la Loire sont une des rares Régions à avoir procédé à ce remboursement à la suite du confinement. Bien sûr, pas les quatre (Centre Val de Loire, Hauts de France, Bourgogne Franche-Comté, Grand-Est) où il est entièrement ou partiellement gratuit. Plusieurs éléments ont fait hésiter les autres. Bien sûr le montant, faible, des sommes en jeu. De l'ordre de 10% de l'abonnement annuel, indique Régions de France. « *Mais la vitesse à laquelle les familles nous ont demandé d'être remboursées, en*

*dépit des difficultés techniques dans les connexions sur internet, nous prouve que nous avons eu raison de le faire* », juge Roch Brancour. D'autres régions ont pensé appliquer une réduction ou une non-augmentation sur les tarifs de l'année à venir. Mais d'une année sur l'autre, des familles différentes sont concernées. Autre difficulté, ce remboursement a ajouté une charge de travail sur les épaules des services transports des régions, fort occupés, comme d'habitude, à préparer la rentrée. Notamment cette année, avec des règles sanitaires qui n'ont été finalement arrêtées que le 11 août dernier. ■

**Hubert Heulot**
**ENTREPRISE**
**BILLETTEQUE**

## Creil Sud Oise dématématise les Pass Scolaires



Pour la rentrée scolaire 2020, l'Agglomération Creil Sud Oise (ACSO) a mis en place un service d'abonnement en ligne, accessible aux 4 600 abonnés scolaires. La souscription à un Pass Scolaire ou son renouvellement sont désormais possibles sur les sites sécurisés [www.creilsudoise.fr](http://www.creilsudoise.fr) (rubrique Transports Scolaires) ou [www.oise-mobilite.fr](http://www.oise-mobilite.fr) (rubrique Réseau Agglo. Creil sud Oise/Actualités). La digitalisation des démarches d'abonnement est une attente forte des voyageurs, et tout

particulièrement des scolaires et de leurs familles. Jusqu'à présent, ils ne pouvaient effectuer leur demande que sur papier via les établissements scolaires et l'agence commerciale. Le nouveau service 100% dématématialisé assure un parcours d'abonnement qui se veut désormais rapide, simple et fluide, sans attente en agence, même si le dépôt d'un dossier avec un formulaire papier est toujours possible en agence pour ceux qui le souhaitent. Dans ce nouveau contexte digital, la sécurité des données personnelles est une priorité. Toutes les démarches par voie électronique sont sécurisées et respectent le Règlement

Général sur la Protection des Données (RGPD). Ainsi, pour la création d'une carte de nouvel abonné, la carte est créée et rechargée en agence puis envoyée directement au domicile de l'élève. Pour un renouvellement d'abonnement scolaire, le Pass est automatiquement chargé sur la carte en VPC (vente par correspondance) sous 72h. L'ACSO, qui comprend 11 communes et 86 000 habitants, a confié la délégation de service public au groupe RATP Dev via sa filiale dédiée RD CREIL. Elle opère l'exploitation et la maintenance de son réseau de transport depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2019. ■

**Pierre Cossard**

ENTREPRISE

INTERVIEW

Guillaume Bruneau, Président du Conseil de métier Voyageurs de l'OTRE

## « La profession est à un tournant »



A 38 ans, il est un des nouveaux visages de la profession. Plongé dès son élection, le 1<sup>er</sup> juillet dernier, à la présidence du conseil de métier Voyageurs de l'Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE), dans les négociations du plan tourisme avec le gouvernement. Avec quelques convictions à défendre.

Propos recueillis par Hubert Heulot

**Mobilités Magazine Autocars :** Comment êtes-vous arrivés à la présidence du Conseil de métier voyageurs de l'OTRE ?

**Guillaume Bruneau :** C'est le résultat d'une envie de m'impliquer. La profession était déjà dans une situation délicate avant la crise de la Covid. Tant d'un point de vue social qu'écologique. La crise sanitaire a aggravé les choses. Donc j'ai décidé de m'engager, un goût qui correspond aussi à des années passées au Centre des Jeunes Dirigeants. J'ai de la chance, je crois que j'arrive au bon moment, parce que nous traitons de dossiers très structurants. Il y a eu, en juillet, le transfert automatique de personnel, le plan de relance pour le tourisme. Bientôt nous reprendrons les discussions sur le temps partiel...

**MMA :** Sur le tourisme, que réclamez-vous ?

**GB :** De véritables reports de charge au moins jusqu'au printemps prochain.

**MMA :** Entendez-vous apporter une voix différente au sein de la branche ?

**GB :** C'est d'abord une voix de plus dans le dialogue social national, et pas du tout en compétition avec les autres organisations professionnelles, en particulier avec la FNTV dont la force de frappe est importante. Nous, nous voulons particulièrement faire entendre la voix des TPE, PME et ETI du secteur. Et il y en a aussi beaucoup à la FNTV. Donc, nous sommes bien une simple voix de plus. Je m'appuie sur un conseil de métier de l'OTRE très varié, très riche, très représentatif de la profession.

**MMA :** Historiquement, le choix de l'OTRE pour votre entreprise Ruban Bleu, c'est parce que vous êtes du Sud ?

**GB :** Il y a un peu de cela. Ruban Bleu a adhéré il y a sept ans. A l'époque, nous nous trouvions mieux représenté par Frédéric Domenge, le secrétaire du conseil des métiers

du voyage de l'OTRE, qui est de l'Aveyron, lui aussi.

**MMA :** Un mot sur votre entreprise et sur vous pour vous connaître....

**GB :** Ruban Bleu a son siège à Rodez. Le groupe emploie 550 personnes et 40% de son activité se déroule dans le tourisme. Ce qui pose d'ailleurs des difficultés en ce moment pour bénéficier du Plan tourisme du gouvernement. Pour le reste, nous sommes dans les transports scolaires, occasionnels, la ligne régulière et l'urbain. Nous opérons les deux réseaux de Rodez et de Decazeville. Nous avons connu une croissance importante en remportant des appels d'offres et en rachetant des entreprises cotraitantes ou sous-traitantes que les dirigeants cédaient, afin de mieux mailler notre territoire.

**MMA :** Votre territoire s'étend jusqu'où ?

**GB :** Le Nord-Est de l'Occitanie : l'Aveyron, le



Le Midicar interurbain de faible largeur.

Tarn, le Tarn-et-Garonne, la Lozère, l'Aude depuis cette année, mais nous avons perdu l'Hérault.

**MMA : Et vous ?**

**GB :** J'ai pris la direction du groupe en janvier 2017. Auparavant, pendant sept ans, j'y étais directeur des ressources humaines. Cela correspond à ma formation. Fils d'artisan, je me suis toujours vu à la tête d'une entreprise, et j'avais décidé de prendre les choses par le plus difficile dans la direction d'entreprise, c'est-à-dire la gestion des hommes. J'ai donc fait l'Institut Francilien de l'Ingénierie des Services à Marne-la-Vallée, parce que c'était une formation en alternance. Et je suis entré à Ruban Bleu.

**MMA : Le social et l'écologie, deux points délicats pour la profession, dites-vous. Comment les aborder ?**

**GB :** Il faut redonner de l'attractivité à notre métier pour que les jeunes puissent s'y intéresser. C'est pour eux une voie de réorientation plus que d'orientation. Il faut d'abord faire évoluer les conditions d'accès, puis les conditions de travail et de rémunération. Cela passe en premier lieu par le permis à 18 ans, avec des conditions d'exercice restreintes, par exemple dans une rayon de 50 km, comme c'est en discussion avec le gouvernement. Une carrière commencerait comme aujourd'hui par le transport scolaire, puis la ligne régulière, le tourisme. Mais nous n'embaucherions pas seulement des chômeurs ou des retraités. J'imagine mal que l'avenir de la profession, ce soit de former des retraités, comme nous en avons beaucoup au volant de nos cars.

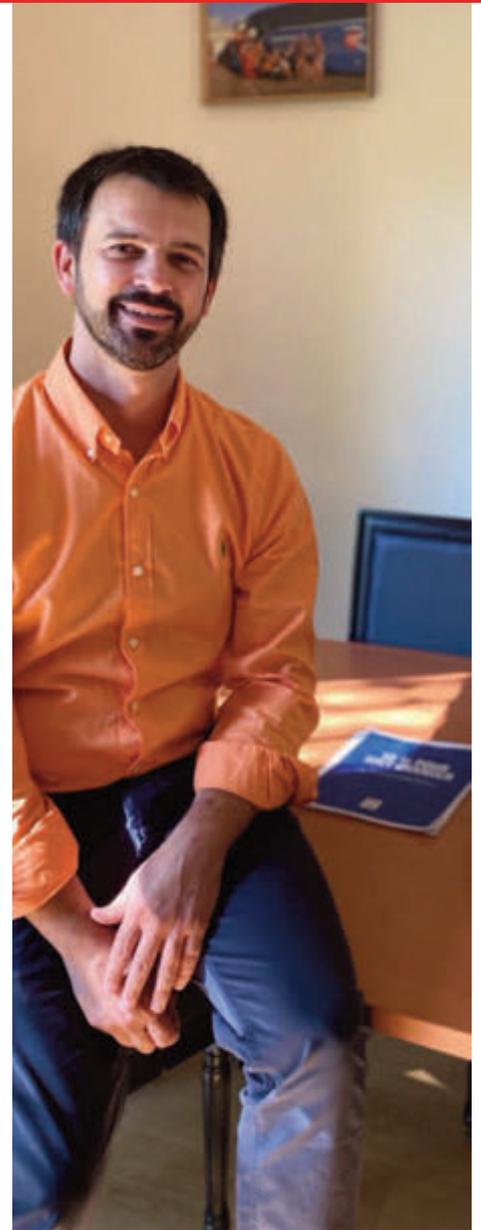
J'aimerais qu'un CAP soit créé, ouvert à des apprentis ou acquis sur les bancs de l'école. Pour ce qui est des conditions de travail et de rémunération, je crois que les conditions sont remplies pour les améliorer. Après la crise sanitaire, il y a urgence à trouver des solutions pour nos entreprises et à faire évoluer leur modèle économique pour que nous soyons encore là dans 50 ans.

**MMA : Les Pouvoirs Publics et les autorités organisatrices de transports y sont-elles prêtes, selon vous ?**

**GB :** Il faut mettre tout le monde autour de la table, l'Education Nationale aussi. Mais il est bien évident que deux fronts doivent être ouverts avec les organisations syndicales d'un côté, avec nos clients de l'autre.

**MMA : Sur le défi écologique, il est plus rare d'entendre des autocaristes vouloir le relever à ce point.**

**GB :** Le transport est identifié comme une source importante d'émission de gaz à effet de serre. Nous devons en proposer de plus vertueux et participer à l'abandon de la voiture en autosolisme, l'autre grande source de rejet de gaz à effet de serre. De ce point de vue, j'ai hâte de détailler les mesures qui vont dans ce sens dans le plan France Relance. Ruban Bleu est depuis longtemps intéressée à l'idée de proposer des solutions autour de l'électrique et de l'hydrogène et à faire émerger les moyens nécessaires, stations, réseaux d'approvisionnement. Nous sommes voisins de Christian Braley, cet industriel, spécialiste des récoltes et du traitement des déchets, et qui plaide depuis longtemps pour la production



d'hydrogène. Et nous ne sommes pas très loin de Safra, le constructeur de bus à hydrogène, à Albi. Il faut que les transporteurs s'engagent aussi sur les projets de stations et de réseaux de distribution de l'hydrogène. ■



Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2020, les voyageurs de Gironde voient leurs services évoluer et s'améliorer sur leurs lignes de car. L'offre est ainsi renforcée avec +15% d'augmentation des kilomètres commerciaux tandis que quatre lignes sont créées. Des retours tardifs

## Gironde : nouvelles offres adaptées pour les voyageurs

sont mis en place en fin de semaine (vendredi et samedi) au départ de Bordeaux Métropole sur 11 lignes régulières et l'offre est renforcée le week-end pour favoriser les déplacements de loisirs. Au total, ce sont 270 communes qui sont desservies par plus de 1500 points d'arrêts. Par ailleurs, les frontières départementales seront dorénavant franchies avec la desserte de Jonzac et Mirambeau en Charente-Maritime, Villefranche de Lonchat en

Dordogne, Parentis en Born, Biscarosse et Sanguinet dans les Landes. Enfin, la Région Nouvelle-Aquitaine a tenu à s'équiper d'une centaine de véhicules avec une motorisation plus respectueuse de l'environnement. Ainsi, 12 lignes régulières seront verdies en 2021 et rouleront avec une motorisation alternative au gasoil : 11 lignes au Bio-GNV et 1 ligne électrique. ■

Pierre Cossard

CONSTRUCTEURS **PRISE EN MAINS**

# Scania Interlink LD GNV un autocar très terre à TER



Pionnier de la motorisation GNV appliquée aux autocars, le Scania Interlink LD Classe II fait ici l'objet d'une prise en mains très typée TER. Visiblement son véritable terrain de jeu.

Jean-Philippe Pastre

Connu en région parisienne dans les parcs de la SAVAC, de Nedroma ou des cars Suzanne (entre autres), le Scania Interlink LD GNV a bénéficié de sa vignette Crit'Air 1 pour entrer dans les services scolaires et périscolaires de la Mairie de Paris dès 2017. Est-ce pour autant sa vraie vocation ? Une prise en mains entre Maine-et-Loire, Sarthe et Mayenne révèle un autre visage. Le modèle étudié ici était doté de la motorisation de 320ch (la base étant à 280ch) accolé à la boîte robotisée Scania Opticruise2 GRS895R à 12 démultiplications. C'est une rareté que de voir la motorisation GNV associée à une transmission à embrayage à sec. Autant de caractéristiques qui en renforcent le caractère plus routier qu'urbain.

Ce modèle existe par ailleurs, en option, avec une véritable boîte automatique à convertisseur ZF EcoLife 6 vitesses. L'aménagement intérieur en classe II, avec UFR, prévoit 59 passagers assis et 11 debout dans cette version de 12,99 m de long. L'emplacement UFR, au droit de la porte arrière double, peut accueillir 1 passager en fauteuil, ou 2 assis sur deux sièges à assises relevables. L'accès à bord est particulièrement aisé. Le plancher est plat de la plateforme avant jusqu'à l'emplacement UFR. Au-delà, il se relève puis se termine par 3 marches au niveau des deux dernières rangées de sièges. Les sièges passagers sont montés sur estrades non déposables. S'agissant d'un modèle LD à plancher bas,

cette inclinaison procure un surcroît de visibilité vers l'avant et sur les côtés pour les passagers des deux dernières rangées. Mais les voyageurs de plus de 1m80 pourront se sentir limités dans leurs évolutions. Une traîtrise attend ceux qui voudraient accéder aux sièges de la 12<sup>e</sup> rangée : les

porte-bagages, sur lesquels ils viendront se heurter en prenant place.

La visibilité et la luminosité depuis les deux dernières rangées sont exceptionnelles et invitent au voyage. Les « punis » seront les passagers de la 3<sup>e</sup> rangée gauche, pénalisés par le passage





## Roulez avec du carburant 100% colza français



**- 60%**  
de CO<sub>2</sub>\*

Jusqu'à  
**- 80%**  
de particules

**100%**  
biodégradable

Saipol  
GRUPE Avril

[www.oleo100.com](http://www.oleo100.com)  
01 40 76 01 00



de roue. En prime, ils seront en contrebas de ceux de la 2<sup>e</sup> rangée, ce qui nuit à la vision vers l'avant. Et comme le dossier de siège est également décalé par cette surélévation, cela va également restreindre leur rayon aux genoux. Plus basse encore est l'assise des sièges de l'espace UFR. Ici, le confort sera entaché par une assise plate et très courte (évoquant un siège guide) rendant tout long parcours désagréable. Plus grave, malgré de nombreuses tentatives, il nous a été impossible d'engager la boucle de ceinture de sécurité du siège gauche. Scania devrait aussi revoir l'implantation des boucles de ceintures de sécurité : celles des passagers côté vitres ont leur bouton de déverrouillage côté paroi. Ce qui rend difficile toute intervention depuis le couloir en cas d'accident. Toujours au chapitre sécurité, on s'étonne que le dispositif d'extinction automatique d'incendie dans le

compartiment moteur ne soit pas prévu en série.

### Une belle dynamique

Le confort dynamique est réel : la stabilité du véhicule en courbes est excellente, et les suspensions, fermes, sont exemptes de tout phénomène de roulis ou de tangage. L'équipement du modèle de la prise en mains est très typé ligne régionale avec sa climatisation, ses liseuses individuelles et ses bouches de ventilation. Les porte-bagages sont spacieux et dotés d'une main courante des deux côtés. La finition est satisfaisante mais l'ambiance intérieure très, très sombre. On peut vite y broyer du noir (au sens propre). Sentiment renforcé à certaines places par la présence d'épais montants. Côté insonorisation, on entend depuis les 3 dernières rangées l'enclenchement du ralentisseur hydrodynamique et du moto-

## Fiche Technique



<b>Longueur</b>	12,99 m
<b>Largeur</b>	2,55 m
<b>Hauteur</b>	3,6 m
<b>Empattement</b>	6,8 m
<b>Porte-à-faux</b>	2,795 m à l'AV ; 3,395 m à l'AR
<b>Tare</b>	N.C.
<b>PTAC</b>	19,9 t (inclus réservoirs GNC)
<b>PTRA</b>	N.C.
<b>Moteur</b>	Scania OC09 106K01, 4 temps, 5 cylindres en ligne à allumage commandé suralimenté avec échangeur de température d'air de suralimentation. Refroidissement liquide. 9291cm <sup>3</sup> de cylindrée, injection indirecte basse pression, recirculation des gaz d'échappement par vanne EGR. Dépollution norme Euro VI-d, catalyseur 3 voies. Puissance (modèle essayé) 320 ch et couple de 1500Nm entre 1100 et 1340tr/mn ou 280ch et 1350Nm entre 1000 et 1350tr/mn.
<b>Transmission</b>	robotisée Scania GRS895R 12 démultiplications et embrayage piloté mono-disque à sec. Ralentisseur secondaire hydraulique Scania R3500. Option : boîte automatique à convertisseur ZF EcoLife 6 rapports et ralentisseur intégré.
<b>Freinage</b>	Freins à disques AV et AR, double circuit électro-pneumatique EBS. Anti-enrayage ABS, dispositif ASR. AEBS et ESP en série.
<b>Liaisons au sol</b>	(standard France) Essieu avant à roues indépendantes Scania AMI460 avec barres stabilisatrice. Direction assistée hydraulique Bosch Servocom 8098. Pont arrière rigide ScaniaAD400SA à simple réduction. Rapport de pont 2,92 : 1. Suspension pneumatique intégrale à pilotage électronique, relevage et agenouillement au tableau de bord. Suspension AR à 4 coussins.
<b>Pneumatiques</b>	295/80 R 22,5 Michelin X Coach Z
<b>Capacités</b>	(homologation Classe II) 59 assis plus 11 debout ou 57 assis + 1 UFR. Soutes : Scania ne communique de sur les « espaces de rangements » sans détailler entre soutes et porte-bagages. Estimation sur le modèle de l'essai : 4,5m <sup>3</sup> . Gaz : (modèle essayé) 4x315 litres (options 1575 ou 1875 litres) ravitaillement NGV1 devant la roue avant droite, NGV2 dans le porte-à-faux arrière.



ventilateur. Comme souvent sur un moteur GNV, on apprécie la douceur de marche même si le 5 cylindres Scania trahit momentanément son architecture aty-

pique par de fugaces phases vibratoires. L'insonorisation a surtout souffert ici d'une porte avant mal réglée (le véhicule n'avait pas fait l'objet d'inspec- ➔

tion préalable à la livraison, ceci expliquant cela) qui a généré des bruits aérodynamiques importants dès que l'on dépassait les 70km/h. La climatisation s'est révélée très facile à régler et efficace. Notez que le chauffage additionnel Valeo Spheros fonctionne au méthane par rapiquage dans les réservoirs de GNC. Nous avons circulé à vide. Si cela est un avantage pour les remises en vitesse, c'est sur un véhicule GNV, un handicap théorique pour la tenue de route. Les réservoirs sont sur le toit, ce qui, en l'absence de voyageurs et de leurs bagages en soutes, pénalise le centre de gravité. Mais Scania a doté ce modèle de barres stabilisatrices avant et arrière ! Leur effet, conjugué à l'empattement imposant de 6800 mm, confère une stabilité en courbe excellente. Mais cela se paye en maniabilité. Le Scania Interlink LD peut aller en silhouette 4x2 jusqu'à 13,2 m de longueur hors-tout ! Des caractéristiques qui en font un lévrier des plaines plutôt qu'un rat des villes ou un lézard des montagnes.

Le ravitaillement est un chapitre particulier : en effet, Scania a prévu une prise NGV1 à l'avant, dans la trappe à gazole d'origine. Comme pour le Scania Interlink LD « traditionnel » on devra refermer la porte avant pour accéder à l'embout de remplissage. La prise NGV2 est située dans le porte-à-faux arrière. Cela impose de relever le capot côté droit. Il faudra donc penser à se positionner à bonne distance du vo-

## L'avis du conducteur

## Scania Interlink LD GNV

Le Scania Interlink LD GNV se reconnaît immédiatement à son imposant capotage de réservoirs situé en toiture. Le rappel de gabarit au poste de conduite mentionne 3,75 m de haut. La boîte robotisée Scania Opticruise2 à 12 rapports renforce le caractère routier du modèle. Les embouteillages et la circulation en file ne sont pas son fort, l'embrayage se rappelant parfois à notre souvenir par quelques à-coups. En outre, contrairement à son pendant boîte automatique, il ne sait pas ramper en manœuvres ou dans les bouchons. Pour éviter d'user prématurément butées et diaphragme d'embrayage de la boîte robotisée, il faudra bien penser dans les phases d'attente à revenir au neutre via la bague de commande. Ce levier, qui pilote aussi le ralentisseur, est un modèle du genre en qualité d'ergonomie et simplicité d'utilisation. Même compliment en ce qui concerne l'usage du programmateur de vitesse et du limiteur de vitesse en descente, d'une simplicité enfantine. Le tout dûment personnalisable au km/h près ! La position de conduite est facile à trouver, avec un volant aux vastes amplitudes de réglages. Dommage qu'aucun repose pied gauche, ni rangement en main droite ne soient prévus. Sur la route, le roulage à 80km/h génère quelques hésitations entre 11ème et 12ème rapport en fonction du profil de la route. Les 1500Nm de couple pourraient être un peu « limite » pour certaines missions à pleine charge ou en zones vallonnées. Ceci en raison d'un très gros saut de régime moteur (environ 300tr/mn) entre 11ème et 12ème ainsi qu'entre 9ème et

10ème. Si la boîte sait agir promptement sur les rapports inférieurs, le passage entre 11ème et 12ème paraît, à l'inverse, languissant. La contrepartie est un confort certain sur la route. Le moteur se signale par une rapidité de démarrage exceptionnelle pour un moteur GNV. La direction est agréable, hyper stable mais le confort de suspension demeure très ferme. Scania France importe uniquement l'Interlink à suspensions avant à roues indépendantes et c'est heureux. Le ralentisseur Scania R3500 s'est révélé un peu « tendre », surtout pour un véhicule testé à vide. Par contre, le freinage a été excellent tant en terme de progressivité que puissance. Scania a le bon goût de prévenir explicitement de la temporisation du frein d'aide au démarrage en côte, pas l'idéal mais mieux que rien. Les vrais griefs concernent la visibilité : les montants de pare-brise sont envahissants et peuvent gêner l'arrivée aux intersections ou ronds-points urbains. Et le montant derrière la porte avant (bien vitrée) n'aidera pas non plus à aborder certaines intersections en patte d'oie. Ne comptez pas trop sur les rétroviseurs, juste passables en terme de champ de vision (une manie scandinave semble-t-il). Ultime piège : la face avant est légèrement plus étroite que la caisse ce rend l'appréhension du gabarit problématique. Situer le porte-à-faux arrière exige de se repérer aux seuls feux de gabarit montés sur supports... tant que ceux-ci sont présents ! De quoi confirmer un usage plus routier qu'urbain de ce modèle.



lucompteur. Deux loupés d'ergonomie qui font tache. Les réservoirs vont, selon les options du client, de 1260 (répartis en l'espèce en 4x315 litres sur le toit) à 1875 litres. Leur nombre et volume influe très sensiblement sur le prix

final du véhicule. Le contrôle des niveaux usuels est très bien pensé et le capot dégage suffisamment en hauteur pour des gabarits allant jusqu'à 1,85 m mais au-delà gare aux ferrures du capot ! Comme tous ses

concurrents GNV il peut compter sur une simplification du système de dépollution puisqu'ici il n'y a ni filtre à particules, ni AdBlue, et toute la dépollution se fait via un simple catalyseur 3 voies associé à une sonde Lambda. En contrepartie, il faudra garder à l'esprit que bougies et bobines (très accessibles depuis la trappe située dans le plancher) seront à changer tous les 30 000 km. Le lubrifiant moteur est spécifique et doit être renouvelé, et les filtres changés, également tous les 30 000 km. Le contrôle CID et des circuits d'alimentation GNC est prévu tous les 4 ans ou 120 000 km. Les injecteurs ont



# Mobilités Magazine n°40

## Le défi des nouvelles villes vertes



1 Les passagers avant sont victimes d'envahissants passages de roues. Cela limite les prétentions touristiques du Scania Interlink LD. 2 Les passagers arrière sont bien lotis avec un espace lumineux et profitant d'une vision panoramique. 3 L'espace UFR central est bien dégagé. Mais les strapontins des passagers assis sont peu confortables. 4 Les feux de gabarit arrière sont montés sur supports flexibles. Ils sont absolument indispensables pour situer le porte-à-faux depuis le poste de conduite. 5 Les soutes sont traversantes. 6 Seule touche de couleur dans l'habitacle : les platines des liseuses pour les passagers. 7 Pour accéder à l'orifice NGV2 il faut lever le capot latéral. Pas pratique ! 8 L'escalier central offre un excellent dégagement. Il intègre l'élévateur UFR (ici réplié) 9 L'élévateur UFR intégré, ici en position déployée. 10 Le champ de vision est passable : les montants de pare-brise sont épais et les sérigraphies anti-éblouissement envahissantes. En outre, le gabarit est difficile à cerner..



➔ aussi leur plan de renouvellement, fixé à 240 000 km. Mystère quant au prix de vente. Scania France n'importe pas la variante Interlink MD GNV qui éviterait peut-être quelques quiproquos d'utilisation sur ce véhicule parfois utilisé à contre-emploi (scolaire, ville). Notre expérience sur plus de 200 km parcourus entre routes, traversées d'agglomérations et auto-

routes dans l'ouest de la France, révèle un autocar adapté aux lignes régulières régionales. La largeur de ses accès facilitera les flux de passagers aux arrêts. Pour qui peut se contenter dans le cas présent d'environ 4,5m<sup>3</sup> de rangements (estimation comprenant soutes et porte-bagages) il pourra même faire de l'excursion dès lors que le relief ne sera pas trop prononcé. ■

**CONSTRUCTEURS**

**NOUVEAUTÉ**

## Fast Concept Car (FCC) lance l'Isuzu Kendo à la rentrée



Grâce à la société vendéenne Fast Concept Car (FCC), Isuzu lance à compter de cette rentrée un autocar roulant au Gaz Naturel Compressé (GNC), le Kendo. Après Irisbus et Scania, la firme japonaise devient ainsi le troisième constructeur à s'attaquer

au marché français dans le domaine des autocars utilisant l'énergie au Gaz Naturel. Présenté au salon Bus World de Bruxelles, l'année dernière, le Kendo se démarque par sa forte autonomie. Ses cinq bouteilles embarquées sur le toit, d'une ca-

pacité totale de 1 520 litres, lui confèrent un rayon d'action autour des 700 kilomètres.

Ce véhicule interurbain de la catégorie des 13 mètres à une capacité d'emport de 63 passagers et dispose d'une soute à bagages de 7,3 m<sup>3</sup>. Ses premiers tours de roues dans le cadre d'un service de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sont programmés pour le 18 septembre à Château-Gontier, en partenariat avec GRDF. Ensuite, ce véhicule sera lancé dans la foulée. « Dix exemplaires sont

déjà placés, dont cinq pour l'une de nos filiales de transport. Les autres sont retenus par des clients proches de nos garages. Nous espérons en diffuser une vingtaine cette année, puis 50 l'année prochaine », prévoit Xavier Ringard, le patron de FCC.

Le distributeur compte quatre succursales, en Île-de-France, à la Martinique, à la Réunion et en Guadeloupe. Isuzu a commencé à vendre des véhicules de transport en commun sur le marché européen à partir de 2003. ■

**Jean-François Bélanger**

**EQUIPEMENT**

**CARBURANT**

## TOTAL FLEET devient TOTAL MOBILITY



Le 1<sup>er</sup> septembre 2020, Total a fait évoluer sa solution de gestion de flotte et d'offres de mobilité à destination des professionnels de la route. TOTAL FLEET (ex-Total GR) est donc devenu TOTAL MOBILITY. Avec ce service, Total souhaite donc faciliter la transition écologique en cours en proposant à tous les professionnels des solutions, des services et des nouvelles énergies

pour la mobilité qui s'adaptent à tous ; peu importe la taille de leurs sociétés (de l'artisan aux grands groupes internationaux), de leurs véhicules (Légers, Utilitaires, Poids-Lourds, Bus ...), du type d'énergie envisagé pour leur parc ou de leur activité. Ce service propose donc des solutions de gestion de flotte, avec la carte TOTAL multi-énergies qui

donne accès en France métropolitaine à un réseau de plus de 3 500 stations-services TOTAL, TOTAL Access et ELAN, 20 000 bornes de recharge électrique et à un réseau en plein développement de stations GNV publiques (17 actuellement, plus du double d'ici 2021). Le portail de gestion dédié, gratuit avec la carte, offre des solutions de gestion et d'optimisation de la flotte : gestion personnalisée des plafonds de

service, récupération de la TVA, TCO multi énergies (Total Cost of Ownership - coût total de la flotte), gestion des amendes, boîtiers connectés permettant l'écoconduite et l'amélioration de la sinistralité. Elle donne accès à toutes les énergies : Electro-mobilité, Gaz Naturel Véhicule, Hydrogène et Biocarburants pour satisfaire toutes les demandes des clients professionnels, des collectivités locales et administrations publiques, en proposant des solutions clés en main permettant de couvrir les besoins en entreprise, au domicile des collaborateurs ou en itinérance. ■

**Pierre Cossard**



**Inscrivez-vous à la lettre quotidienne de Mobilités Magazine**

EQUIPEMENT

CARBURANT

## Shell et Air Liquide : même combat pour le GNL et le GNC



Depuis le 1<sup>er</sup> mars 2020, les clients détenteurs de la carte carburant Shell ont accès au réseau de stations Air Liquide GNL (gaz naturel liquéfié) et GNC

(gaz naturel comprimé), soient 16 stations au total sur le territoire français. Grâce au partenariat signé avec Air Liquide, Shell France étoffe donc son réseau

de carburants alternatifs avec, en France, 22 Stations GNC accessibles avec la carte Shell Classique pour véhicules utilitaires légers et 16 Stations GNL avec la carte Shell LNG pour véhicules poids lourds.

En Europe ce réseau compte désormais 43 Stations GNL avec la Carte Shell LNG pour véhicules poids lourds (Allemagne, Belgique, France, Pays-Bas, et Turquie). Les transporteurs peuvent aussi se ravitailler en bio-GNL et

en bio-GNC (biométhane). Le biométhane est un biocarburant issu de l'énergie renouvelable produite à partir de déchets agricoles, industriels ou ménagers.

Shell renforcera son réseau en ouvrant sa première station GNL autoroutière en France en octobre 2020 et prévoit l'ouverture d'ici 2021 de plusieurs dizaines de stations GNL sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T). ■ **Pierre Cossard**

EQUIPEMENT

CARBURANT

## Primagaz et AVIA ouvrent trois nouvelles stations GNV



Primagaz, en partenariat avec AVIA, annonce l'ouverture de trois nouvelles stations GNV en France. Situées sur les sites de

Fontenay le Comte (85-Vendée), Fretin (59-Nord) et Niederhergheim (68-Haut Rhin), ces nouvelles stations GNV vont compléter un maillage national désormais composé de sept stations au total. Deux stations supplémentaires verront également le jour d'ici la fin de l'été. Accessibles à tout public et acceptant 10 cartes de paiement en plus des CB, l'ensemble de ces stations permet un avitaillement 24h/24 des transporteurs routiers qui parcourent le territoire français. Le site de Fontenay-le-Comte pos-

sède également une station GNC développée avec Vendée GNV, branche de la société d'économie mixte Vendée Energie, afin de proposer une gamme plus large de carburants. La création de ces nouveaux points de vente précède l'ouverture prochaine de deux autres stations GNV à Vern-sur-Seiche (35-Ille et Vilaine), et Gonfreville (76-Seine Maritime).

Primagaz et Avia affichent l'ambition d'en créer 20 au total d'ici la fin 2021, avec pour objectif de créer un réseau homogène de stations ouvertes à tous. ■ **PC**

EQUIPEMENT

AUTOCAR

## La CATP référence le Volvo 9700



Le nouveau Volvo 9700 a été choisi pour faire partie du catalogue produits de la Centrale d'Achat du Transport Public (CATP). L'accord-cadre a pour ob-

jet l'acquisition d'autocars neufs diesel de tourisme de longueur 11,50 mètres à 13,50 mètres de classe 3 pour le transport public urbain et non urbain de voya-

geurs. Cet accord-cadre, d'une durée minimale de deux ans, peut être prolongé jusqu'à cinq ans. Commercialisé depuis 2018, le nouveau Volvo 9700 est disponible en 12,40 mètres, 13,10 mètres (longueurs de l'accord-cadre) mais aussi en 13,90 mètres et 15 mètres, avec différentes implantations de portes et d'élévateurs UFR. Le Volvo

9700 convient aussi bien aux lignes régulières régionales ou de longue distance, qu'aux activités de grand tourisme. La motorisation Volvo D11K, assemblée en France, est compatible avec des carburants renouvelables tel qu'OLEO 100, pour offrir des performances énergétiques élevées et ainsi contribuer à une mobilité durable ■ **PC**

Avec 172 euros, vous pouvez,

vous offrir la moitié  
d'un pneu



Ou vous pouvez,

vous abonner à  
**Mobilités Magazine**

qui vous accompagnera tout au long de l'année



### Bulletin d'abonnement

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

France Métropolitaine 172€

Outremer et étranger 202€

#### Je joins mon règlement

par chèque à l'ordre de **TG PRESS**

par carte bancaire (sauf American express)

n° : \_\_\_\_\_

expire fin : \_\_\_\_\_

cryptogramme n° : \_\_\_\_\_

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



Date et signature obligatoires

Je règle par mandat administratif à réception de facture et je joins un bon de commande

Je souhaite recevoir une facture en retour au nom de \_\_\_\_\_  
A l'adresse : \_\_\_\_\_

Mes coordonnées :  Mme  Mlle  M.

Nom : \_\_\_\_\_ Prénom : \_\_\_\_\_

Société : \_\_\_\_\_

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

Code postal : \_\_\_\_\_ Ville : \_\_\_\_\_

Pays : \_\_\_\_\_

Fonction : \_\_\_\_\_

Tél. :  professionnel  personnel \_\_\_\_\_

Email : \_\_\_\_\_

Siret : \_\_\_\_\_ TVA intra. : \_\_\_\_\_

Retournez ce bulletin par courrier à

Mobilités Magazine, 9 rue du Gué - 92500 Rueil Malmaison

[mobilitésmagazine.com](http://mobilitésmagazine.com)