

MOBILITÉS

magazine

AUTOCARS

GAMME VOLVO COMPATIBLE B100 FLEXIBLE ET B100 EXCLUSIF
LE VERDISSEMENT, C'EST MAINTENANT !

VERS UNE MOBILITÉ DURABLE

L'ensemble de la gamme Volvo est disponible en motorisation B100 Flexible et B100 Exclusif. Le B100 réduit les émissions de CO2 de plus de 60% et est 100% renouvelable et biodégradable.

LE GROUPE VOLVO EN FRANCE

Le groupe emploie plus de 10 000 personnes en France et produit notamment les moteurs des autobus et autocars Volvo.



CONGRÈS FNTV

L'occasionnel en débats



Le congrès 2021 de la Fédération Nationale du Transport de Voyageurs, qui s'est déroulé le 20 octobre dernier à Paris, a abordé l'ensemble des problématiques rencontrées par ce secteur d'activité en contre-coup de la crise économique-sanitaire*.

... (Suite page 2)

EDITORIAL

Il suffit d'y croire

La profession autocaristes a renoué ces dernières semaines avec l'exercice obligé que sont les congrès. La FNTV, le groupement Réunir, ou l'OTRE ont en effet mobilisé leurs troupes pour évoquer les



problèmes auxquels se heurte aujourd'hui l'ensemble de ce secteur. De ces diverses manifestations, on pourrait peut-être retenir trois points fondamentaux : la pénurie de conducteurs atteint des niveaux dramatiques ; les différentes facettes de la transition écologique auront des effets profonds, et potentiellement dévastateurs, sur le devenir des PME ; le tourisme en autocar est loin d'être sorti du marasme.

Si les constats sont peu ou prou partagés, les solutions semblent en revanche ne pas être entre les mains de la profession, un autre constat que tous les observateurs partagent. Reste donc l'exercice obligé des « questions au gouvernement », et du « cahier de doléances », deux pratiques là aussi habituelles, qui, comme souvent, n'auront pas réellement obtenu de réponse de la part d'un pouvoir, aujourd'hui le regard tourné vers un agenda électoral bien chargé en 2022. L'histoire doit nous rappeler qu'il faut toujours se méfier de celui qui proclame en tribune un « je vous ai compris » vibrant d'émotion... ■

Pierre Cossard
DIRECTEUR DE LA RÉDACTION

ENTREPRISE SOCIAL



Salaires : la tentation de ne pas bouger !

1% en plus de l'inflation, ce qui fait une augmentation des salaires de 3 à 4% en 2022. C'est sur cette proposition que se sont ouvertes les négociations de la branche du transport routier de voyageurs, le 9 novembre dernier. « Ce qui n'est pas tout à fait déconnant mais seulement pour une première rencontre », estime Christophe Mercier le représentant de la CGT.

... (Suite page 6)

CONSTRUCTEURS ACTUALITÉS



L'Evadys évolue pour 2022

L'Evadys est l'ultime modèle de Classe III dans le catalogue Iveco Bus depuis le retrait du Magelys. Dédié aux excursions, services de navettes ou aux lignes régionales longue distance, ce dérivé du populaire Crossway bénéficie d'évolutions pour 2022.

... (Suite page 10)



Mobilités Magazine n°53

FNTV : 2021, le congrès de la reprise ?

L'occasionnel en débats



Le congrès 2021 de la Fédération Nationale du Transport de Voyageurs, qui s'est déroulé le 20 octobre dernier à Paris, a abordé l'ensemble des problématiques rencontrées par ce secteur d'activité en contrecoup de la crise économique-sanitaire*.

Pierre Cossard

Si la majorité des sujets abordés pour l'occasion a été analysée dans le dernier numéro de *Mobilités Magazine*, les difficultés du tourisme en autocar et du transport occasionnel ont aussi fait l'objet de plusieurs discussions, notamment le débat « *Tourisme : renouer avec la confiance* » ou l'entretien entre Jean-Sébastien Barrault, président de la FNTV, et Sarah el Haïry, secrétaire d'Etat chargée de la Jeunesse et de l'Engagement.

Une situation dramatique

C'est Claude Ponsot, président de la Commission Tourisme de la FNTV, qui ouvre la discussion avec un constat dramatique sur

Le débat « *Renouer avec la confiance* », de gauche à droite : Cyrille Rostaing, manager Transports de Paris 2024 ; Pascale Fontenel-Personne, députée de la Sarthe ; Roland Heguy, président de l'UMIH ; Caroline Leboucher, directrice générale d'Atout France et Claude Ponsot, président de la Commission Tourisme de la FNTV.

la période écoulée. Il rappelle que le secteur du tourisme en autocar a été impacté dès janvier 2020 avec les annulations massives des groupes en provenance d'Asie. Une situation qui ne fit ensuite qu'empirer avec la multiplication des fermetures de frontières, puis l'arrêt total des sorties scolaires... Jean-Sébastien Barrault évoquait d'ailleurs en préambule de la

journée une perte de « *85% du chiffre d'affaires* » dans ce secteur. Si, tous les participants de ce débat se sont félicités des mesures prises par le gouvernement pour le soutien de ces entreprises, notamment l'intégration de ces dernières dans le Plan Tourisme, tous font en revanche le constat d'une reprise d'activité pour le moins timide. Ainsi, pour Pascale Fontenel-Personne, députée de la Sarthe, « *si le tourisme représente tout de même en France quelque 15% du PIB quand on additionne les revenus directs et indirects qu'il génère, ce début de reprise doit faire l'objet d'un véritable portage du ministère du Tourisme pour assister à un sursaut*

de vitalité ». Un constat partagé par Roland Heguy, président de l'Union des Métiers et des Industries de l'Hôtellerie (UMIH) ou Caroline Leboucher, DG d'Atout France, qui pointent du doigt pour l'occasion les besoins d'investissement, de recrutement, de formation et de « *facilité* ».

Un renouveau en 2024 ?

Si, lors de ce débat, l'ensemble des discussions a plus ou moins pâti d'un certain flou entretenu quant aux engagements concrets à prendre rapidement pour donner un coup de fouet salvateur à ce secteur d'activité, les opérateurs concernés auraient pu retrouver un certain

LA MOBILITÉ S'ACTIVE !

INNOVATIONS ET RETOURS D'EXPÉRIENCES JOURNÉES AGIR 1^{er} → 2 déc. 2021
Albertville

optimisme à l'écoute de Cyrille Rostaing, manager Transports de Paris 2024, comité d'organisation des Jeux olympiques et para-olympiques de 2024. En effet, celui-ci annonçait clairement que la manifestation réclamerait l'utilisation de plus de 900 autocars. Problème, à la question de savoir si l'usage de véhicules « thermiques », voire diesel, serait pour l'occasion autorisé, aucun engagement en ce sens ne pouvait être pris. En effet, alors que la capitale s'arc-

Vers une charte sur les sorties scolaires

Reçue par Jean-Sébastien Barrault en entretien, la secrétaire d'Etat de la Jeunesse et de l'Engagement, Sarah el Haïry, a annoncé que la FNTV et ses services travaillaient activement à l'élaboration d'une « Charte mobilité » pour les transports scolaires (entendez les sorties scolaires) destinée à « faciliter la vie des enseignants en proposant un ensemble de produits clés en main », établi à partir d'un ensemble d'éléments prédéterminés.

A l'évocation des attentes du secteur des transports routiers de voyageurs en matière d'étalement des rentrées et sorties d'établissements scolaires, Sarah el Haïry s'est engagée « à essayer de travailler au niveau des territoires, car le niveau national ne semble guère pertinent, en accompagnant les discussions dans certains territoires ».



« L'autocar, le transport qu'on a tous en commun » : La FNTV lance sa campagne de communication

Depuis mars 2020, la crise sanitaire a fait perdre en moyenne 85% de chiffre d'affaires aux entreprises de tourisme par autocar. Elles n'envisagent pas de reprise d'activité avant le printemps 2022 et continuent à vivre en partie grâce au soutien économique de l'Etat.

Dans ce contexte, la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV) lance une grande campagne de communication afin de valoriser le tourisme en autocar, de restaurer la confiance des passagers dans les transports collectifs et les voyages de groupes et de favoriser la reprise pour les entreprises de transport touristique.

La campagne a été lancée le 13 septembre en TV replay sur TF1 replay, France TV replay, M6 replay et NRJ12 replay, en display sur YouTube et sur les réseaux sociaux Facebook et Instagram ainsi que dans 15 titres de la presse quotidienne régionale. Elle se prolongera jusqu'en mai 2022 grâce au concours de 2 influenceurs VIP suivis chacun par une dizaine d'autres influenceurs autour de deux expériences phares du tourisme à Paris et d'un voyage de groupe aux sports d'hiver.



Elle se compose :

- ➔ D'un film intitulé « **L'autocar, le transport qu'on a tous en commun** »
- ➔ D'une déclinaison de visuels autour de 3 messages principaux :
 - ➔ L'axe écologique « **Quand on voyage plus en polluant moins** »
 - ➔ L'axe sécurité « **Quand on voyage en toute confiance** »
 - ➔ L'axe desserte de tous les territoires « **Quand on peut aller partout et même plus loin** »

Plus d'information : www.fntv.fr

boute toujours sur la mise en place de ZFE*, la fin du diesel et le développement de zones piétonnes élargies au cœur de Paris, Cyrille Rostaing a simplement consenti à reconnaître que l'offre industrielle ne semblait pas pour l'instant au rendez-vous des attentes de la municipalité... Karima Delli, députée européenne EELV et présidente de la Commission Transports du Parlement européen, interrogée dans le cadre d'un autre débat n'hésitant pas pour sa part à prophétiser que « *les touristes devront avoir un autre rapport à la mobilité. Ils vont marcher et faire du vélo...* ». Un programme, réaliste ou idéologique, loin de rassurer les acteurs du tourisme en autocar. La conclusion de ce débat restera à Claude Ponsot, qui, résolument optimiste, présentera un clip publicitaire de la FNTV destiné à vanter les mérites du mode autocar jusqu'en mai prochain, sur les chaînes de télévision nationale que sont M6, TF1 et France 2, et sur un certain nombre de réseaux sociaux. On est souvent mieux servi par soi-même... ■

*Voir le compte-rendu plus exhaustif de l'événement dans *Mobilités Magazine* N°53, actuellement en ligne sur le site www.mobilitésmagazine.com.



CONGRÈS RÉUNIR

Réunir veut croire à la reprise !



Du 13 au 15 octobre 2021, le réseau d'autocaristes Réunir a organisé son congrès annuel, pour la première fois baptisé CAR (Congrès de l'Avenir Reunir).

Pierre Cossard

L'évènement se tenait en Bretagne, à Dinard (Ille-et-Vilaine). Preuve du besoin des adhérents de se retrouver après un an d'isolement, la fréquentation a atteint 115 autocaristes, et 17 partenaires étaient représentés lors de ce congrès.

Les deux journées se sont organisées autour d'un programme de conférences, débats et tables rondes, mais aussi d'un grand forum « partenaires » sur une demi-journée. Les autocaristes du réseau Réunir ont ainsi pu profiter d'un moment privilégié avec les partenaires constructeur, équipementier, fournisseur d'énergie, organisme de formation et fournisseur de logiciel métier. Le forum a été complété par une activité « simulation de conduite » dans le véhicule de

formation Cassiopée. Résolument optimiste, Réunir avait par ailleurs choisi de mettre en lumière des thématiques d'avenir pour ce secteur d'activité. Ainsi, pour le tourisme en autocar, qui enregistre un début de reprise, le réseau a-t-il présenté une nouvelle plateforme de réservation en ligne pour la filiale Tourisme Saybus by Réunir.

Si, lors des différents débats organisés pour l'occasion, le thème de la transition énergétique a été abordé, ce sont bien les difficultés de recrutement du personnel de conduite qui a surtout retenu l'attention de la grande majorité des participants. Pour répondre à ce défi, un nouveau projet dédié au recrutement a donc fait l'objet d'une présentation. ■





**Premier réseau de PME indépendantes
du transport de voyageurs en France**

Le congrès CAR 2021

Le « Congrès de l'Avenir Réunir », nouveau format des « Journées Réunir », a été l'occasion de rassembler autour de sujets professionnels les 13, 14 et 15 octobre dernier à Dinard, l'ensemble des entreprises adhérentes au Réseau, représentant 129 entreprises adhérentes et 7 500 véhicules, ainsi que les Partenaires Fournisseurs.

Dans un contexte marqué pour les entreprises par une pénurie de conducteurs, des groupes de travail se sont formés pour apporter des pistes de réflexion et d'action à une reprise de l'activité. En parallèle, les Constructeurs et Fournisseurs du Réseau REUNIR étaient présents pour animer le « forum des partenaires ». Ce lieu d'échanges, de démonstrations et de présentations d'offres de produits et services a vocation à dynamiser la relation avec les adhérents Réunir. Cet accompagnement est fondamental au quotidien de manière à offrir des outils de travail aux entreprises sur un large spectre : du véhicule et son carburant, au logiciel d'exploitation, à la pièce de rechange ou encore la formation. Le Réseau innove au travers d'axes prioritaires que sont la transition énergétique, la mobilité durable et les nouvelles technologies. Pour répondre aux enjeux de demain, le retour d'expérience de chaque adhérent doit permettre de faire avancer le collectif du Réseau, tout en s'appuyant sur les pôles d'expertises de la structure centrale, Réunir Services.



AUTOCAR

USA

FlixBus acquiert Greyhound



FlixBus, plus connu à travers ses marques FlixBus et FlixBus, a annoncé le 21 octobre 2021 l'acquisition de Greyhound Lines, Inc., leader américain historique du transport en car longue distance, auprès de FirstGroup plc. Le réseau mondial FlixBus dessert plus de 2 500 destinations dans 36 pays en dehors des Etats- Unis, avec 400 000 liaisons quotidiennes. Greyhound relie de son côté 2 400 destinations en Amérique du Nord et transporte près de 16 millions de passagers chaque année. Pour mémoire, rappelons que FlixBus USA a commencé à opérer en 2018 dans des villes du Sud-Ouest des Etats-Unis, notamment Los Angeles, Las Vegas et Phoenix et a ensuite étendu ses activités dans de nombreux autres états américains.

PC

Salaires : la tentation de ne pas bouger !



1% en plus de l'inflation, ce qui fait une augmentation des salaires de 3 à 4% en 2022. C'est sur cette proposition que se sont ouvertes les négociations de la branche du transport routier de voyageurs, le 9 novembre dernier. « *Ce qui n'est pas tout à fait déconnant mais seulement pour une première rencontre* », estime Christophe Mercier le représentant de la CGT.

Hubert Heulot

Syndicats et organisations patronales ont deux autres rendez-vous, le 29 novembre et à la mi-décembre. Nous saurons donc à la fin de l'année - ou au début de l'année prochaine - si, face à la pénurie d'embauche qu'il connaît, le secteur joue davantage que cela sur le levier des salaires pour trouver des conducteurs.

Pour le moment, le débat, dans la profession, reste vif. La Bretagne a proposé une hausse de 25% au conseil national de la FNTV. Suscitant, naturellement, un large front d'op-

positions, notamment du côté des groupes. Mais les groupes aussi reconnaissent la difficulté de la situation. « *La rentrée 2021 a été la plus difficile que nous ayons connue, reconnaît Didier Cazelles, directeur Général Adjoint, en charge de la branche Territoires en France, chez Keolis. Habituellement, on parvenait à se refaire autour de la Toussaint. Ce n'est pas le cas cette année. Nous connaissons toujours des difficultés en Alsace, en Occitanie, dans les Bouches-du-Rhône. Et si nous avons évité les services non effectués en nombre et pénalités associées ce n'est que parce que nos managers ont pris le volant. Mais ils n'ont pas que cela à faire. Ce sous-effectif structurel a des conséquences, notamment en termes d'absentéisme. Et nous pouvons craindre pire en 2022* ».

Du nouveau à proposer après la crise

Chez Transdev, Anne-Laure Nolleau, DRH France, explique, elle-aussi que les équipes ont fait face : « *98 à 99% de taux de couverture de nos services parce que les managers ont roulé mais cette situation ne peut pas durer* ».

Mais ni l'un, ni l'autre ne perçoivent l'augmentation des salaires comme la première solution. « *Augmenter les volumes d'heures nous paraît plus important. Proposer aussi du nouveau pour nous adapter notamment*

aux jeunes, la crise a tellement changé les choses ! Par exemple des vacances uniques et non plus deux dans la journée qui diminuent la possibilité d'avoir plusieurs emplois », explique Anne-Laure Nolleau. Pour Didier Cazelles qui estime que « *le problème de pénurie de personnel est concentré sur les CPS* », la solution pour que ces personnes-là retrouvent le moyen de vivre de leur métier est de « *tendre vers des temps complets* ».

Réorganiser le système

La réorganisation des services serait donc l'urgence du moment. « *Le décalage des horaires de rentrées en classes résoudrait au moins 40% du problème*, avance même Frédéric Domenge, secrétaire général de l'OTRE. *Nous l'avons bien fait pendant la crise sanitaire. L'Etat pourrait l'imposer, il a bien imposé la semaine de quatre jours. En plus cela ferait faire de sérieuses économies aux Régions en diminuant le nombre de cars et de conducteurs nécessaires. En Occitanie, dans la situation actuelle, faire simplement travailler les conducteurs 7 heures par jour au lieu de 3 augmenterait le budget transport de 220 à 400 M€.* La Région ne le peut pas ».

La négociation sur les salaires concerne bien le payeur final des contrats de transport. « *Nous négocions en toute transpa-*



Didier Cazelles, directeur Général Adjoint, en charge de la branche Territoires en France, chez Keolis

rence avec nos autorités organisatrices ! », rappelle Anne-Laure Nolleau, chez Transdev. « Ce sont elles qu'il nous faut toucher, concède Christophe Mercier à la CGT. Car jusqu'ici, nos employeurs, à force de rogner toujours sur leurs marges pour répondre à leurs appels d'offres n'ont plus les moyens de nous augmenter. Depuis la crise, ils en sont à organiser le travail pour supprimer tous les compléments de salaires liés aux coupures, aux amplitudes horaires, aux heures de nuit, etc. Ils rognent sur les salaires pour préserver leurs marges. On se smicardise de plus en plus. Les gens n'en peuvent plus. Je ne les ai jamais vu aussi remontés que cela. Depuis la rentrée, ils poussent pour que nous agissions ».

Les Régions en première ligne

Les Régions se concertaient, ces jours-ci, sur les augmentations de salaires. « Cette crise interroge notre organisation collective des transports publics. Il y a débat entre les Régions qui se demandent comment participer à une revalorisation salariale et celles qui jugent que d'autres moyens exis-



Christophe Mercier à la CGT

tent encore avant d'en passer par là, indique Jean Rottner, président de la Région Grand Est et président de la commission transport à Régions de France. Une réflexion est en cours sur la réorganisation du système : sur les enchaînements ; sur la mixité des lots entre transport scolaire et services interurbains ; sur les bi-emplois dans le transport scolaire dans les crèches, les garderies ; sur la sous-traitance, la capacité de s'entraider entre concurrents ». Autant de bouts de solutions dont la mise en place pourrait s'accélérer.

La tentation de « ne pas bouger » sur les salaires existe donc pour le moment. Sur-tout si le transport routier de marchandise, grand concurrent sur le marché de l'emploi, qui a débuté ses discussions le 10 novembre, ne le fait pas non plus.

Dans un mois ou dans un an, la négociation devra néanmoins se conclure à la hauteur de la situation. Sans doute bien au-delà de la revendication émise le 4 octobre dans un courrier commun par les syndicats : « au moins 10% d'augmentation des salaires et le 13^e mois là où il n'existait pas encore ». ■



Anne-Laure Nolleau - DRH France chez Transdev

LIVRAISON

SUÈDE

200 autocars Volvo Bus pour la Suède



La filiale suédoise de Transdev a annoncé le 4 novembre 2021 avoir commandé 200 autocars Volvo Bus. La majorité de cette commande est constituée de Volvo 8900 RLE, et 39 d'entre eux sont des Volvo 9700, des bus à impériale destinés au trafic régional au nord de Stockholm.

La première livraison sera effectuée à Norrtälje, au nord de Stockholm, pour un démarrage du trafic en août 2022. De là, les nouveaux autocars Volvo 9700 DD seront affectés sur un itinéraire existant vers la capitale. Les bus Volvo 8900 RLE, longs de 12 et 15 mètres, circuleront dans le trafic régional et sur les trajets de banlieue.

La deuxième livraison, à Täby dans le nord de Stockholm, aura lieu en novembre 2022 et comprendra également des Volvo 8900 RLE et des Volvo 9700 à impériale. Ils circuleront dans le trafic local et de banlieue.

La commande de Transdev fait suite à la confirmation récente de plusieurs gros contrats pour Volvo Buses en Suède, dont un pour 122 bus électriques. Elle intervient moins d'un an après la mise en exploitation de 145 bus électriques Volvo 7900 Electric Artic en partenariat avec Transdev à Göteborg, fin 2020.

Pierre Cossard

SLO **BILAN**

Cars Macron : bilan contrasté au 1^{er} semestre 2021



L'autorité de régulation des transports (ART) a publié un bilan contrasté de l'activité des services librement organisés d'autocars - dits cars Macron - au 1^{er} semestre 2021.

Christine Cabiron

Les premiers chiffres du marché du transport par autocar librement organisé portant sur le premier semestre 2021 sont contrastés.

Un constat dressé par l'Autorité de régulation des transports (ART) dans une étude publiée le 19 octobre 2021.

Le secteur a été marqué par la

crise sanitaire avec comme conséquence une activité qui est restée à un faible niveau.

Moins de villes desservies

Les opérateurs ont desservi respectivement 118 et 173 villes françaises aux 1^{er} et 2^e trimestres 2021. Soit une baisse respective de -50% et -34%

Ils ont commercialisé 653 et 1 138 liaisons sur ces mêmes périodes. Soit des valeurs proches de celles observées en 2015 et 2016 lors de la libéralisation du marché

La fréquence quotidienne n'a pas, elle non plus, atteint les niveaux de 2015 et 2016 avec seulement 286 départs quotidiens et 7,6 millions d'autocars/km totalisés.

Il s'établit entre 3M€ et 5 M€ au 1^{er} trimestre 2021 (contre 23,3 M€ au 1^{er} trimestre 2019) et entre 7 M€ et 9 M€ au 2^e trimestre (contre 31,3 M€ au 2^e trimestre 2019). ■

Consulter l'étude de l'ART

Marché du transport par autocar librement organisé - Bilan du 1^{er} semestre 2021



Fréquentation et chiffre d'affaires en baisse

La fréquentation a été évaluée entre 250 000 et 375 000 passagers au cours du 1^{er} trimestre mais a quasiment doublé au cours du second à l'approche de la saison estivale.

Le chiffre d'affaires global du secteur suit la même tendance que l'offre et la demande, en restant très en-deçà de son niveau d'avant-crise.



Mobilités Magazine Thématique

COMPÉTENCE MOBILITÉ : Les communautés de communes

NOUVEAUTÉ INTERURBAIN

Volvo Bus France dévoile le nouveau SB3 Edition 2021



Volvo Bus a présenté le 14 octobre 2021 le SB3 Edition, dernière évolution de l'autocar interurbain déjà disponible en France.

Pierre Cossard

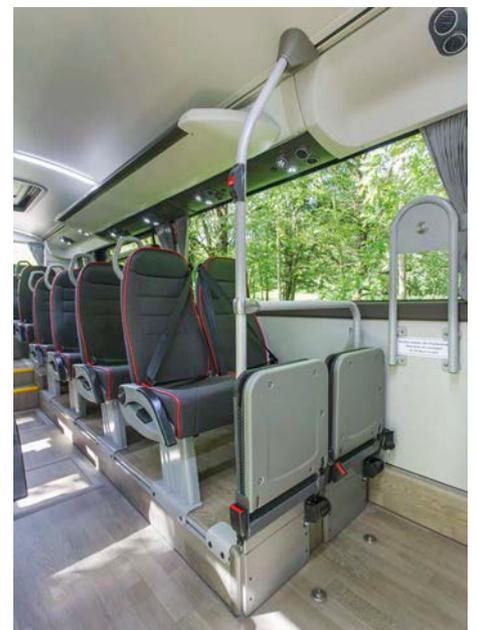
Il se caractérise par un nouveau design des faces avant et arrière et une gamme complète de 4 longueurs (10m80, 12m50, 13m25 et 14m80).

Il dispose des motorisations Volvo D8K

(jusqu'à 13m25) ou Volvo D11K (SB3 Edition 14m80), compatibles de série avec l'énergie renouvelable B100 (B100 Flexible). En option, il peut disposer d'une motorisation B100 Exclusif, permettant de bénéficier d'un suramortissement représentant 40% du coût d'acquisition du véhicule.

Le Volvo SB3 Edition est exclusivement commercialisé par Volvo Bus France et sa maintenance est assurée dans le réseau commun Volvo Truck & Bus (114 points en France).

Sa carrosserie est assemblée chez Sun-sundegui, partenaire historique de Volvo avec de nombreux véhicules vendus en Espagne, au Royaume-Uni ou au Moyen-Orient. ■



ENTREPRISE SPORT

La RATP au service du ballon ovale

La RATP transportera les joueurs du XV de France et des équipes étrangères lors de la tournée d'automne 2021 de rugby masculine. Transporteur officiel de la Fédération française de rugby depuis 2005, le groupe RATP assurera le déplacement des joueurs de l'équipe de France, et de trois équipes étrangères qui disputeront des match-test en France à l'occasion de la tournée d'automne. La première rencontre opposera le XV de France à l'Argentine le 6 novembre 2021. Les Bleus rencontreront ensuite l'équipe de Géorgie le 14 novembre avant d'affronter le 20 novembre les All-Blacks.

Deux cars et une animation

La RATP a prévu de mettre à leur disposition deux cars haut de gamme, cinq personnes (dont quatre conducteurs) et un véhicule



« suiveur ». De leur côté, les supporters pourront soutenir leur équipe au cours d'une animation organisée à la station Saint-Denis Porte de Paris (ligne 13). ■

Christine Cabiron

L'Evadys évolue pour 2022



L'Evadys est l'ultime modèle de Classe III dans le catalogue Iveco Bus depuis le retrait du Magelys. Dédié aux excursions, services de navettes ou aux lignes régionales longue distance, ce dérivé du populaire Crossway bénéficie d'évolutions pour 2022.

Jean-Philippe Pastre

Un peu éclipsé par l'insolent succès de son petit frère Iveco Bus Crossway, l'Evadys deuxième du nom est en fait un dérivé à plancher haut du Crossway. Il succède à l'usine d'Annonay (Ardèche) à l'Evadys HD mais il est plus proche, conceptuellement, de l'Evadys H qui était quant à lui produit à Vysokè Myto (République Tchèque). Depuis 2017 il a été produit à plus de 1000 unités et les modèles vendus en France peuvent fièrement revendiquer leur label Origine France Garantie™ puisque entièrement assemblés à Annonay (Ardèche) à partir de moteurs Iveco Cursor 9 fabriqués

à Bourbon-Lancy (Saône-et-Loire). L'Evadys retient la puissance de 400ch avec 1700Nm de couple sur toute la gamme. Pour 2022, cette chaîne cinématique (uniquement Diesel, compatible HVO) est homologuée Euro VI-e. Il bénéficie des évolutions apportées aux Crossway à savoir une structure renforcée à l'avant afin de répondre aux exigences des règlements ECE R29.03 A et B (test du pendule en choc frontal avant, en impact haut et bas). Il conserve par contre les différentes variantes de 12 et 12.96 m de longueur en porte médiane simple ou double ou porte

arrière en porte-à-faux. Les deux derniers cités pouvant recevoir des toilettes hautes dans le porte-à-faux. La version à porte arrière étant la plus typée excursion ses soutes offrant jusqu'à 10.2 m³. On relève l'importance des capacités des porte-bagages (jusqu'à 1.8 m³) de ce modèle d'Evadys. Si le style ne change pas, la planche de bord est entièrement revue. L'Evadys se distinguant du Crossway uniquement par les appliques en pur « chrome de Vénilia » sur le volant. Plus qu'esthétique, ce changement a été l'occasion de réduire le nombre d'éléments constituant la planche de bord (réduction des bruits, meilleure tenue dans le temps) tout en optimisant l'ergonomie. Ainsi l'afficheur central n'est-il plus issu des camions Iveco Eurocargo mais spécifique à Iveco Bus (équipement Actia). L'écran TFT de 7 pouces haute définition permet d'afficher toutes les données de l'ordinateur de bord ou des caméras de portes. Ordinateur de bord qui se pilote depuis les commandes au volant lui-même repris du camion grand-routier Iveco S-Way. L'aspect, plus sombre, est néanmoins plus avenant grâce à des tolérances et jours moindres entre les éléments. Seul piège pour les habitués du modèle, les boutons de démarrage/arrêt verts et rouges en main gauche sont remplacés par un unique bouton start caché derrière le volant, placé sur la planche de bord à



Afficheur TFT Iveco Crossway et Evadys



Planche de bord Iveco Evadys

main droite. On note également l'apparition de plusieurs prises USB, de porte-gobelets, porte-bouteilles et espaces de stockages.

Le stop&start fait son apparition sur l'Evadys

A propos de stop/start, ce sera la grande nouveauté des Evadys 2022 dès lors qu'ils seront dotés de la boîte Voith Diwa.NXT à coupleur différentiel. En effet, celle-ci in-

tègre dans le corps de boîte, un électromoteur qui permet la fonction stop/start. Hélas, pour les mêmes raisons qui font que l'Evadys n'existe pas en GNV, il n'aura pas droit à l'hybridation légère proposée sur les Crossway (difficulté d'intégration des composants supplémentaires). Iveco Bus annonce avoir retenu la Diwa.NXT dans sa configuration à 7 démultiplications, soit le maximum proposé par Voith sur cette nouvelle génération de boîte automatique. Mais

pour les usages les plus routiers, la ZF EcoLife2 est toujours proposée au catalogue. La nouvelle électronique de bord est prévue départ usine avec le boîtier télématique Iveco On™ pour le suivi et la gestion de flotte. Pendant la période de garantie, Iveco Bus inclut les prestations d'Iveco On. Cet outil servira autant les clients utilisateurs... qu'Iveco Bus, qui pourra suivre pendant la période de garantie, la bonne utilisation du véhicule ! Mais cela peut valoir la peine de souscrire l'abonnement Iveco On™ après la période de garantie car la firme se fait fort de passer d'ici à 2023 du diagnostic pro-actif (remontée des informations en temps réel permettant de signaler une évolution anormale) au diagnostic prédictif, une véritable aide à l'exploitation afin de prévenir les pannes immobilisantes qui peuvent pénaliser les services. L'architecture électrique évolue avec 3 alternateurs en série de 150W travaillant tous de concert. C'est leur production électrique qui est pilotée afin d'homogénéiser leur charge de travail et d'optimiser leur durée de vie. Un sujet sensible à bord d'un autocar, surtout comme l'Evadys, car celui-ci sera souvent associé à des équipements d'information voyageurs ou d'outils d'aide à l'exploitation. ■



Nouvelle console gauche sur Crossway et Evadys

**Publiez vos appels d'offres
au tarif le plus compétitif du marché**

Demandez nos tarifs

mobilitesmagazine@gmail.com

DESTINATION

CROISIÈRE

CroisiEurope en route pour le rebond



Le retour à une certaine sérénité sanitaire associé aux avancées de la vaccination permettent à CroisiEurope de profiter au maximum de l'attente retrouvée de la clientèle pour un retour à la normalité des vacances. Les programmes qui ont fait leur preuve, en particulier les croisières fluviales sur le Danube et l'axe Rhône-Saône, sont les premiers à en profiter.

Jean-François Bélanger

En 45 ans d'existence, la société alsacienne s'est imposée sur la plupart des fleuves et canaux européens, et même bien au-delà depuis quelques années. Après le passage à vide de ces derniers mois imposé par la pandémie, les bateaux de CroisiEurope ont repris leur navigation et l'activité retrouve des couleurs. La frilosité du marché lié à la dureté des contraintes réglementaires supportées hier n'a d'égal que l'intérêt retrouvé aujourd'hui, peut-être même d'une façon accrue, pour des découvertes touristiques et patrimoniales, parfaitement ro-

dées, peaufinées et renouvelées au fil des ans. Après des mois de frustration, la croisière fluviale refait envie. Durant cette léthargie, la société en a profité pour améliorer la sécurité et le confort de ses passagers. Déjà, en faisant appel au « Bureau Veritas », le protocole sanitaire certifié « Safeguard » est venu labelliser les mesures sanitaires prises à bord des bateaux. Il est complété par la mise en place du plan « Testez, Embarquez » qui rend obligatoire pour tous les passagers, la présentation d'un certificat de vaccination ou d'un test PCR



cabine Symphonie

négatif de moins de 72 heures avant l'embarquement.

Une flotte toujours plus qualitative

CroisiEurope en a aussi profité pour soumettre à des normes plus qualitatives un certain nombre de ses bateaux. C'est le cas du Symphonie, l'un des sept navires de CroisiEurope qui navigue sur le Danube. Construit en 1997, il a été revu de fond en comble. Aujourd'hui, ce double-pont ne dispose plus que de 55 cabines pour un total de 106 passagers. Elles sont plus vastes puisque l'espace de trois cabines a été transformé pour n'en faire plus que deux. Toutes

orientées vers l'extérieur elles sont d'un confort contemporain chic de catégorie « cinq ancres ». D'une façon générale, toutes les embarcations font régulièrement l'objet d'une vérification complète chaque année. Elles sont régulièrement rénovées ce qui rehausse leur confort au fil des ans.

Un service hôtelier flottant

Pour ce qui concerne la table, l'un des moments clé d'une croisière, CroisiEurope fonctionne comme une véritable structure hôtelière « flottante », une situation assez unique en France. Sous la houlette d'Alain Bohn, le chef des chefs, l'offre de res-

L'axe Rhône-Saône, autre poids lourd de CroisiEurope

Avec quatre navires sur l'axe Rhône-Saône (Camargue, Rhône Princess, Mistral et Camargue), l'axe Rhône-Saône attire en période normale plus de 20 000 croisiéristes, le plus souvent en groupes. L'itinéraire sur cet axe, depuis Chalon-sur-Saône jusqu'à Martigues, est riche en curiosités touristiques, culturelles, religieuses et gastronomiques. En particulier, dans la remontée (ou la descente) de la vallée du Rhône, se visite la plupart des sites qui ont jalonné l'avancée et la propagation de la culture gallo-romaine, puis du christianisme. Si certaines sont très connues comme les villes de Vienne ou de Saint-Romain en Gall, on en découvre d'autres, qui le sont sans doute moins, comme le bourg médiéval de Viviers, évêché historique de l'Ardèche dès le 5ème siècle. Sur ces fleuves, CroisiEurope programme ses croisières de mars à novembre avec, durant la période hivernale la possibilité de programmes sur mesure.



Abbaye de Melk

tauration est conçue en droite ligne des traditions de la gastronomie française, profitant des accords conclus avec des maisons reconnues : Marc Haerberlin, Paul Bocuse... Le service est assuré avec des brigades efficaces et disponibles. Capitaines, commissaires de bord, animatrices, responsables de restaurant, chefs de cuisine et leurs brigades..., tous les niveaux de la chaîne d'accueil et

de service sont conçus pour faciliter la vie des passagers et leur garantir une croisière en toute sérénité

Un équipage disponible et de proximité

L'encadrement des équipages est francophone et multilingue, caractéristique appréciée particulièrement à l'occasion des animations. A terre, lors des excursions, les guides interprètes



Schönbrunn

polyglottes prennent le relais. Et l'on remarque aussi qu'aux escales, les pontons sont judicieusement sélectionnés afin d'être situés aux meilleurs emplacements, c'est-à-dire à proximité immédiate des curiosités touristiques, des parkings pour autocars pour les transferts ou des transports en commun, situation très appréciable pour les moments de temps libre.

La vallée du Danube retrouve ses couleurs

Le long du Danube, de Passau à Budapest, les excursions sont à la fois riches et prestigieuses. La plus célèbre d'entre elle est sans doute à Vienne le château de Schönbrunn, présenté comme le petit Versailles, dédié à la dynastie des Habsbourg et à l'histoire napoléonienne. Environ 4 millions de visiteurs s'y pressaient chaque année. Aujourd'hui, les groupes en retrou-

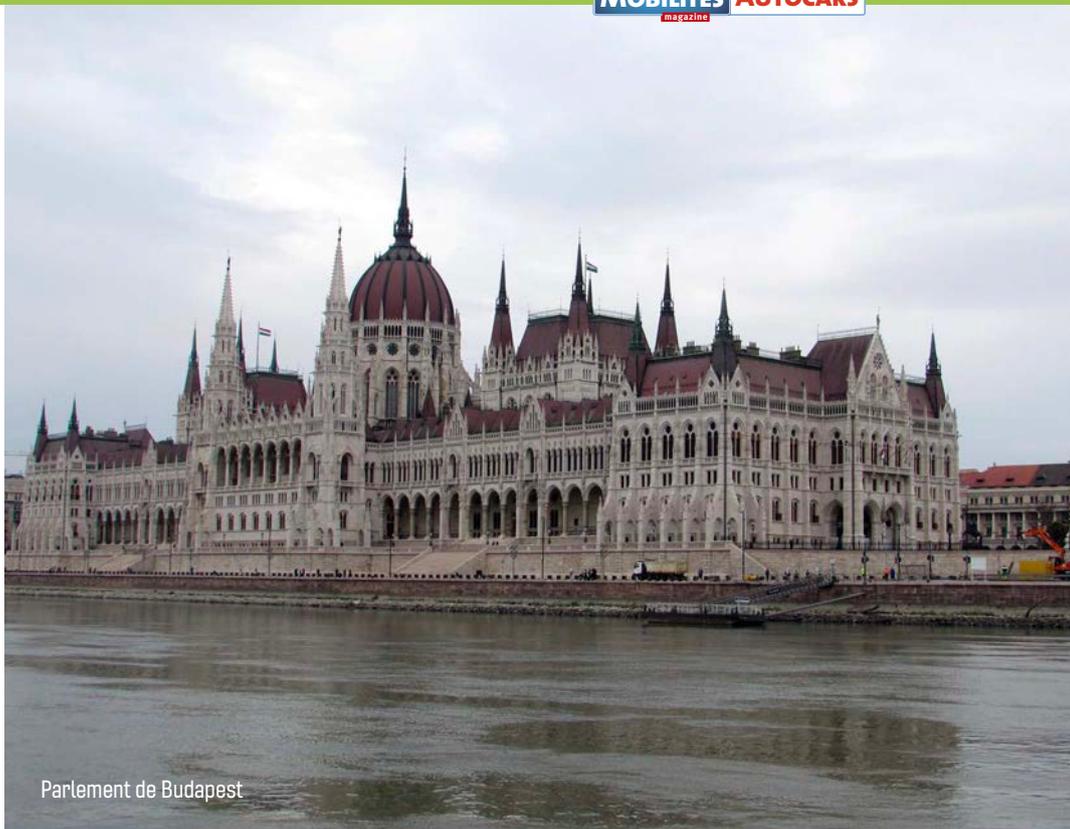
vent progressivement le chemin. Encore plus baroque est la fameuse abbaye de Melk, un vaste ensemble datant du XVIII^e siècle comprenant un jardin, une bibliothèque, un monastère reconverti en école, et une richissime église de marbre et d'or. En 2019 on enregistrait ici 550 000 visiteurs, un chiffre qui était descendu à 90 000 l'année dernière. Rouvert au mois de mai dernier, ce site enregistrait déjà plus de 106 000 entrées à la mi-octobre. Bien plus méconnue, Esztergom, l'ancienne capitale de la Hongrie. A 50 kilomètres de Budapest, sur l'une de ses nombreuses collines, elle abrite la plus grande basilique d'Europe centrale. Son centre-ville animé est en cours de réhabilitation et devrait attirer les curieux demain. Enfin, les deux capitales sont attractives : Vienne, l'une des villes européennes à la vie culturelle des

La transition énergétique est en marche

Membre du Comité des Armateurs Fluviaux, CroisiEurope a adopté depuis longtemps des mesures de protection de l'environnement. Les essais concluants réalisés sur la Seine en partenariat avec As Energy, ont permis à ses bateaux d'adopter le GTL (gas-to-liquid), un carburant de synthèse issu de la transformation du gaz naturel, plus écologique que le diesel. Ce processus va progressivement être déployé sur d'autres fleuves. La compagnie a installé des économiseurs d'eau sur tous les bateaux. Ils permettent de réduire de 35% la consommation d'eau potable et de diminuer la production des eaux usées. Celles-ci bénéficient d'installation de systèmes d'évacuation lors des escales dans des stations d'épuration ou vers les réseaux d'égouts urbains. Tous les déchets sont triés et compactés à bord avant d'être recyclés. Les huiles de vidange sont récupérées et transformées. L'ensemble des moteurs de la flotte affiche le label « Greenship » et respecte les plus strictes normes européennes de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Une nouvelle technologie d'éco-navigation permet de limiter la consommation de carburant. Les bateaux, dont la plupart sont dotés d'installations électriques à basse consommation, sont branchés systématiquement sur les bornes de branchement électrique dans les ports. Et, lorsque cela est possible les excursions sont réalisées avec des bus électriques. D'autres micro-actions priment par la compagnie illustrent cet état d'esprit. Certaines sont communiquées à la clientèle pour la sensibiliser comme le remplacement des serviettes de bain, la suppression progressive des pailles et des gobelets en plastique, l'utilisation d'encre végétale sur du papier non blanchi pour la documentation...



M/S Symphonie



Parlement de Budapest

plus denses. Chaque année c'est une cinquantaine d'œuvres qui sont proposées à l'opéra, sans compter une dizaine de ballets. Quant à Budapest, elle alterne les intérêts de l'histoire sur la colline de Buda et ceux de la vie festive et nocturne à Pest.

Le rapport qualité/prix, la signature de la compagnie

Entreprise française, indépendante et familiale, CroisiEurope

aime à communiquer sur ses valeurs humaines bien en phase avec l'ambiance qui règne sur ses bateaux.

Convivialité, disponibilité, proximité et professionnalisme en sont les maîtres mots. La capacité des bateaux de 197 passagers maximum crée un climat favorable où chacun peut choisir de facilement échanger. Que ce soit pour les groupes ou pour les individuels, les propositions

commerciales s'entendent, soit port à port, soit avec les acheminements. Dans ces derniers cas, la compagnie dispose d'arrangements privilégiés avec les compagnies aériennes (Air France, Lufthansa...) ou affrète des charters.

Pour la croisière proprement dite, la formule retenue est celle du « tout compris », à l'exception des destinations lointaines. Elle comprend la pension complète, les boissons au bar et aux repas (à l'exception de certains alcools et vins de marque), le wifi, les audio-guides, les animations avec orchestre, la garantie surcharge carburant...

De la conception à la production, en passant par la gestion hôtelière et commerciale, l'entretien, la décoration, les achats, la formation..., la compagnie maîtrise l'intégralité des métiers. C'est ce modèle qui permet de rationaliser les coûts et de proposer ainsi ses croisières aux plus justes prix.

Optimisme pour l'avenir

Cet accueil caractérisé par la proximité, la bienveillance et la

Les croisières uniques de Noël et du Jour de l'An

Pouvoir fêter Noël ou passer le cap de la nouvelle année en mer Rouge peut devenir un véritable privilège. Deux itinéraires spécialement conçus de 11 ou 12 jours ont été imaginés avec deux excursions inédites : Saint-Antoine, le plus ancien monastère chrétien au monde, et Dendérah, l'un des temples les mieux préservés d'Égypte. Ces deux itinéraires permettront de remonter vers le nord de la mer Rouge et de naviguer dans le golfe jusqu'à Suez, lieu de départ des excursions au Caire et au monastère Saint-Antoine.

disponibilité est apprécié de la clientèle. Ces qualités qui reposent sur son ancrage familial fait que la clientèle de CroisiEurope est désormais composée pour la moitié d'entre elle par des clients fidèles. Aujourd'hui, après avoir fait le « dos rond », durant la période pandémique, la société souhaite retrouver le plus vite possible le chemin de la croissance. Après les croisières européennes, elle va reprendre progressivement ses activités autour du globe, en fonction de l'évolution de la situation sanitaire, toujours dans le respect de sa clientèle. Dans un premier temps, elle annonce la relance des croisières sur la mer Rouge pour ce mois de novembre.

Pour encourager cette reprise la société propose sur certains axes des offres spécifiques comme ce clin d'œil aux croisiéristes voyageant seul. Les destinations plus exotiques (Mékong, Afrique Australe...) suivront à partir de l'année prochaine. Chez CroisiEurope, l'heure est désormais à l'optimisme. ■

Retour de l'Égypte et de la Jordanie

Depuis ce mois de novembre et jusqu'au mois de mars, Croisi Europe relance une croisière Égypte et Jordanie sur la mer Rouge pour un itinéraire exclusif de 8 jours. La « Belle de l'Adriatique » embarque ses passagers pour la découverte de ces deux pays détenteurs d'une richesse historique et culturelle exceptionnelle. Lors des escales, ils visiteront la plupart des lieux emblématiques : Louxor, l'antique Thèbes et la Vallée des Rois, ultime demeure des pharaons d'Égypte, Pétra, la cité perdue taillée à même la roche de grès rose souvent décrite comme la huitième merveille du monde, le désert Wadi Rum et ses paysages oniriques, sur les traces de Lawrence d'Arabie, la réserve naturelle de Ras Mohammed et ses fonds marins extraordinaires, Hurghada avec son bouillonnant souk coloré, à l'atmosphère unique... Un pré-programme de 3 jours au Caire est disponible pour les personnes le souhaitant avec notamment la découverte des pyramides de Kheops, Khéphren et Mykérinos, sur le plateau de Gizeh, la visite du musée du Caire, qui retrace 5 millénaires d'histoire égyptienne et dévoile le fameux trésor de Toutankhamon...

HÔTELLERIE NOUVEAUTÉ

Le Club Med ouvre son 7^e appartement-boutique, à Lyon

C'est le dernier mode de distribution imaginé par le leader mondial des clubs de vacances, l'appartement-boutique. Le septième de l'hexagone vient d'ouvrir à Lyon.

Jean-François Bélanger

Initié sur les Champs-Élysées en 2015, le principe de l'appartement-boutique est destiné à remplacer progressivement les agences de voyages que la marque au trident développait jusqu'alors pour ses ventes en propre, « *tout au moins dans les villes à fort potentiel* », nuance cependant Christophe Peutin, directeur régional pour les Régions Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Auvergne-Rhône-Alpes, une zone qui concentre 28% de sa distribution nationale. Et comme c'est le cas pour le choix de l'implantation de ses villages, le Club Med souhaite des emplacements « premium ». C'est ce qui explique le temps pris pour dénicher les 360 m² d'un immeuble cossu en cœur de presqu'île lyonnaise. Une

surface nécessaire pour que les sept conseiller(e)s en voyages, qui arrivent des deux agences lyonnaises qui ont été fermées, puissent accueillir les clients « comme à la maison ».

25% d'intermédiation

En France, les prestations du Club Med sont commercialisées pour 75% via les canaux intégrés, soit 65 % pour des ventes physiques et 10% via internet. Le quart restant est distribué par des agences partenaires agréées. « *Avec un ticket moyen de 2 000 € par personne, la notion de conseil et le contact humain restent essentiels, même si le numérique est complémentaire* », observe Christophe Peutin. De même, pour la clientèle des groupes ou celle des entre-



Christophe Peutin, dans l'appartement-boutique Club Med de Lyon.

prises (environ 10% du total) ou pour l'organisation d'événements, l'appartement-boutique est le modèle adapté.

Seuls trois villages restent fermés

Cet automne c'est surtout le niveau des réservations sur les 13 villages des Alpes qui est observé après l'hiver dernier « *qui nous a coûté 260 M€ de chiffre d'affaires* », selon Gino Andretta, directeur général des opérations pour la zone Europe, Afrique et Moyen-Orient basé à Lyon. En règle générale, cela représente près d'un tiers des ventes et tous les voyants sont

maintenant au vert : « *les intentions de départ sont élevées, les gens veulent se faire plaisir et nous avons davantage de nouveaux clients* » se réjouit Anne Browaeys, directrice générale des marchés Europe-Afrique. Mais 55 % des ventes viennent des destinations long courrier. Sur un parc de plus de 50 villages dans le monde, seuls trois restent fermés : Thaïlande, Bahamas et Japon. « *Dans ces conditions, ce sont ceux de la République Dominicaine, de la Guadeloupe et des Seychelles qui sont le plus demandées cet hiver par les lyonnais* », précise Christophe Peutin. ■

DESTINATION**PROMOTION**

Auvergne-Rhône-Alpes Tourisme lance sa Web App



À l'hôtel de Région : Camille Ract, chef de projet, Fabrice Pannekoucke, président d'Auvergne-Rhône-Alpes Tourisme, Sylvie Fayolle, vice-présidente d'Auvergne-Rhône-Alpes et Lionel Flasseur, directeur général d'Auvergne-Rhône-Alpes Tourisme.

À l'occasion des Sommets du Tourisme qui viennent de se tenir à l'Hôtel de Région, Auvergne-Rhône-Alpes Tourisme a présenté son tout nouvel outil numérique pour promouvoir le tourisme de proximité : la Web App partir-ici.fr.

Jean-François Bélanger

Lionel Flasseur, directeur général d'Auvergne-Rhône-Alpes Tourisme, avait eu du nez lorsqu'en 2018 il avait imaginé le

concept du « tourisme bienveillant ». Avant la crise sanitaire, il anticipait en fait l'accélération des modifications de comportement de la clientèle. Celle-ci étant davantage soucieuse de proximité, de rencontres et d'authenticité, tout ceci dans un respect plus marqué pour l'environnement. Aujourd'hui, dans une période marquée par le retour et l'essor du tourisme domestique, l'évolution vers ces nouvelles attentes s'est encore renforcée avec l'effet Covid. Habituellement, le tourisme régional pèse pour 27% du total (21 Mds€). Cette part était montée à 48% l'été 2020 et était encore

de 33% cet été. C'est donc dans cette situation qu'est lancé partir-ici.fr, une web application reprenant une sélection de sites touristiques régionaux. Trois items ont été retenus pour valoriser ces offres : leur contribution à l'économie locale, leur engagement sociétal et leur enjeu environnemental. Elles sont issues du catalogue national Apidae qui fait référence en la matière et recense 410 000 sites touristiques sur l'ensemble du territoire national. Ensuite, elles doivent satisfaire aux 15 critères définis par l'Association du Tourisme Equitable et Solidaire (ATES).

2 000 offres pour 0,5 M€ de budget

Un total de 2 000 offres a donc été retenu par Auvergne-Rhône-Alpes Tourisme, « un chiffre qui est appelé à évoluer », selon Lionel Flasseur Partir-ici.fr va bénéficier d'un plan media de 300 000 € sur un budget global de 500 000 €. « Ce site est avant tout promotionnel. On pourrait envisager un prolongement commercial ultérieurement », estime Lionel Flasseur.

D'ici là, l'ambition de la visibilité de cette web App est d'attirer 100 000 visiteurs par mois avec, si possible, le plus fort taux de rebond possible. ■

DESTINATION
MONTAGNE

Val Thorens : un effet de rattrapage



Profitant de sa situation de station la plus élevée d'Europe, Val Thorens sera la première station de sport d'hiver à ouvrir ses portes, le 20 novembre, et la dernière à fermer au début du mois de mai prochain. Compte tenu de la fermeture des remontées mécaniques la dernière saison, les professionnels du tourisme sont particulièrement motivés pour mettre les bouchées doubles cet hiver. Malgré un protocole sanitaire qui n'est pas encore totalement bouclé, ils se veulent optimistes et volontaristes : « nous sommes prêts pour nous adapter à toutes les situations », promet Vincent Lalanne, directeur de l'Office du Tourisme de Val Thorens. La

Vincent Lalanne, directeur de l'Office du Tourisme de Val Thorens.

clientèle, elle, ne semble pas avoir de doutes. « A date, les réservations sont en hausse de 60% par rapport à la saison 2019/2020 », se réjouit-il. Toutes les catégories d'hébergement : meublés, Airbnb, résidences, hôtels... sont à la hausse mais avec une constante : « nous observons une recherche accrue de logements plus vastes et plus confortables », observe Vincent Lalanne. Autre nouveauté plutôt satisfaisante, la demande ne se concentre pas uniquement sur le début de la saison mais sur son ensemble. On pourrait assister à un cer-

Lors de la présentation à Paris et à Lyon de la prochaine saison d'hiver, l'Office du Tourisme de Val Thorens annonce un état de la réservation en ébullition à la mi-octobre. A date, le niveau de réservation pour la saison 2021/2022 est en hausse de 60 % par rapport à la saison 2019/2020. Va-t-on vers un effet de rattrapage ?

Jean-François Bélanger

tain rééquilibrage de la clientèle traditionnellement étrangère à 60%, même si les anglais et les européens sont de retour. Qu'est ce qui peut expliquer une telle envolée de la demande ? En France, le niveau d'épargne n'a jamais été aussi haut et la frustration des grands espaces devient insupportable. On peut aussi penser qu'en l'absence de garantie sur beaucoup de destinations long courrier le tourisme hivernal représente un recours cet hiver.

Ouverture du téléphérique Orelle-Val Thorens

Autre bonne nouvelle : repoussée à cet hiver, l'ouverture du téléphérique reliant en 45 mi-

minutes depuis Orelle la vallée de la Maurienne à celle de la Tarentaise, via Val Thorens, est annoncé pour cet hiver, renforçant ainsi l'attractivité du premier domaine skiable du monde, celui des Trois Vallées. Ce formidable outil s'adressera notamment à la clientèle arrivant d'Italie ou depuis la vallée de la Maurienne. Avec une capacité de 2 500 passagers par heure, il assurera aussi un débit deux fois supérieur à la situation actuelle, un trafic qui évitera aussi les bouchons de la vallée de Tarentaise. Des nouvelles qui font virer au vert les indicateurs noirs jusqu'ici. La saison d'hiver génère une activité supérieure au milliard d'euros. ■

LISEZ

MOBILITÉS

magazine

le magazine de toutes les mobilités



11 numéros/an



11 numéros/an



6 numéros/an



4 numéros/an

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 est une marque de TG Press. 9 rue du Gué - 92500 Rueil Malmaison - mobilitesmagazine@gmail.com