

## Otokar

Découvrez en avant-première  
le tout Nouveau Territo U  
destiné au transport scolaire.



INDUSTRIE INTERVIEW

## Le car scolaire, c'est fini pour nous !



**Xavier Ringard,**  
président FCC Isuzu Bus

Le Président de FCC Isuzu Bus (et directeur général du groupe Fast) annonce l'arrêt de son activité de constructeur de cars scolaires. Mais en tant qu'importateur Isuzu, il renforce sa gamme avec des véhicules électriques pour l'urbain, et du gaz pour l'interurbain.

... (Suite page 2)

EDITORIAL P. Cossard

## Au service des spécialistes

La mobilité est affaire de tous, certes, mais surtout de spécialistes.



Avec ce nouveau supplément mensuel, digital et gratuit, l'équipe de Mobilités Magazine s'est donnée pour mission

d'informe une profession particulière, celle des autocaristes, de tout ce qui touche à l'exercice de son activité. Qu'il s'agisse de politique, de stratégie d'entreprise, d'évolution en matière sociale, d'avancée technologique, de développement industriel autour de l'autocar, ou de bonnes pratiques, ce nouveau rendez-vous s'adresse quasi exclusivement à ceux qui ont fait de ce mode leur métier. Maillon essentiel de la grande chaîne des transports de personnes, notamment dans ce qu'il est désormais convenu d'appeler les territoires, l'autocar et ceux qui l'exploitent méritaient un travail d'analyse fine de la part d'une équipe de journalistes convaincus. Pari tenu avec ce premier numéro.

**Prochain rendez-vous,  
le 15 novembre dans toutes  
les boîtes mails ! ■**



## Ocelorn, l'ancrage territorial



Après LK Voyages en 2018, le jury constitué par Mobilités Magazine pour décerner l'Opérateur de l'Année a distingué pour 2019 le Breton Ocelorn. Un réseau local et indépendant, actif dans tous les domaines du transport routier de voyageurs, et qui se développe dans la mise en œuvre de réseaux urbains fortement ancrés territorialement.

... (Suite page 4)

ESSAI Mercedes-Benz Tourismo RHD M/2

## Le roi est mort, vive le roi...



Le renouvellement du Tourismo RHD en 13 mètres à 2 essieux est stratégique pour Mercedes-Benz, qui en a fait la meilleure vente française d'autocars de tourisme. Comment la nouvelle génération assure-t-elle cette succession ?

... (Suite page 13)

MOBILITÉS AUTOCARS  
magazine

Inscrivez-vous sur  
[www.mobilitesmagazine/Autocar/](http://www.mobilitesmagazine/Autocar/)

## Otokar

Otokar conduit ses nouveautés à Bruxelles



Xavier Ringeard, président FCC Isuzu Bus

# Le car scolaire, c'est fini pour nous !

© Photo Hubert Heulot



Le Président de FCC Isuzu Bus (et directeur général du groupe Fast) annonce l'arrêt de son activité de constructeur de cars scolaires. Mais en tant qu'importateur Isuzu, il renforce sa gamme avec des véhicules électriques pour l'urbain, et du gaz pour l'interurbain.

PROPOS RECUEILLIS  
PAR HUBERT HEULOT

**Mobilités Magazine Autocars :** A l'approche des salons de l'automne, comment se porte le constructeur-distributeur-agitateur FCC Isuzu Bus, pour reprendre une façon que vous avez parfois eu de vous décrire ?

**Xavier Ringeard :** Nous terminons plutôt très bien notre année 2018-2019 (en septembre) avec 240 véhicules vendus (100 dans les DOM-TOM), dont 40 cars scolaires Starters sous notre marque FCC, contre 180 l'an dernier dont 60 Starters. Mais nous abandonnerons le marché du car scolaire à la fin de l'année. Quand nous avons commencé, au début des années 2000, c'était encore un marché de niche. Désormais, nous y affrontons une multitude de groupes internationaux bien plus grands

que nous. Nous n'y avons plus notre place. Nos derniers véhicules seront livrés en fin d'année après plus de 500 Starters vendus depuis 2013. Ils seront remplacés dans notre catalogue par deux interurbains Isuzu de 13 m. Le premier, en version GNV, sera présenté à Busworld, suivi un peu plus tard d'une version Diesel Euro 6 plus classique.

**MMA :** Vous semblez tourner la page sans regret...

**XR :** Oui, parce que la vocation de FCC est le marché de niche. Mon père avait eu l'idée d'un car scolaire français pour le transport public français, conçu sur une chaîne cinématique poids lourd pour apporter davantage de fiabilité et de durabilité. Ce fut une aventure et un véritable succès. Mais c'est terminé,

dans la mesure où la niche est devenue un marché à part entière. Avec le constructeur Isuzu, notre raison d'être reste la même : fournir des véhicules qui, même s'ils sont jusqu'à 20% plus chers à l'achat que les camionnettes carrossées de même capacité, se révèlent moins coûteux à exploiter. Cela demande un effort de pédagogie de notre part et à nos clients de prendre un peu de recul sur tous leurs coûts. Nous, nous restons fidèles à notre ADN qui est de nous développer dans la différence. Nous ne sommes plus constructeurs-agitateurs. Nous restons importateurs-agitateurs.

**MMA :** A Istanbul, Isuzu et Anadolu produisent des cars et des bus pour toute l'Europe. Comment l'importateur-agitateur que vous êtes peut-il proposer des véhicules adaptés au marché français ?

**XR :** L'un comme l'autre veulent réussir sur le marché français. Isuzu est présent dans 15 pays européens. La France est un marché très ouvert à l'importation de véhicules étrangers. C'est lui qui, très clairement, donne

“ Notre vocation, c'est le marché de niche, or le car scolaire est devenu un marché à part entière. Nous n'y avons plus notre place. ”

le La en Europe où nous sommes aussi leur plus gros partenaire. Donc, ils nous écoutent et échangent beaucoup avec nous sur les futurs modèles. Cela peut prendre du temps, mais ils nous suivent quand nous leur demandons des modifications. Ils savent aussi que nous sommes transporteurs. Le groupe FAST compte une quinzaine de sociétés de transport. D'ailleurs, il n'y a pas un véhicule entrant dans notre gamme qui n'ait été exploité, entretenu, trituré, maltraité, réparé chez nous. Le Novo Citilife, notre nouveau petit urbain de 7,90m de long, développé à l'origine pour l'Europe centrale et du Sud, a été testé six mois aux Rapides du Poitou en sous-traitance du réseau de Poitiers. Très vite, nous avons détecté deux ou trois points à corriger ou améliorer. Nous nous appuyons sur les bientôt 100 ans d'expérience du groupe FAST dans le transport pour apporter une réponse fine au besoin de nos clients. Trente ans aussi dans les DOM-TOM avec, aujourd'hui trois établissements, 16 personnes au service de clients ultra marins confrontés à un climat, un état des routes, et des topographies souvent extrêmes.

En fait, nous travaillons en quelque sorte dans six « pays » différents : la métropole, la Réunion, la Guadeloupe, la Martinique, la Guyane et Mayotte. Nos partenaires industriels sont conscients que nous connaissons ces marchés.

**MMA : Isuzu propose surtout du Diesel. Comment répondez-vous à la demande d'autres énergies ?**

**XR :** A Bruxelles, nous proposerons d'abord notre nouveau 13 m en version GNV. En octobre aux RNTP de Nantes, nous avons présenté un nouveau petit 8 m urbain en électrique. Ce sont des signes. En tant que constructeur, il faut présenter toutes les énergies. Isuzu est effectivement spécialisé

© Photo Hubert Heulot



“ Nous restons importateurs-agitateurs. Nos partenaires industriels échangent beaucoup avec nous sur les futurs modèles. ”

dans les moteurs Diesel de petite puissance, jusqu'à 200 cv. Au-delà, il travaille avec Cummins. Et l'offre de moteur GNV viendra justement de Cummins, grand spécialiste des moteurs au gaz. Cela dit, personnellement, je n'ai jamais cru au remplacement du Diesel par une seule technologie. Il restera longtemps incontournable pour le transport interurbain ou scolaire. Tant que l'on n'aura pas développé la filière du biogaz à partir de la biomasse, le gaz sera encore longtemps réservé à l'urbain, au suburbain et à l'interurbain structurant. Quant à l'électrique, c'est pour les hypercentres. Aucune perspective n'est encore ouverte, chez Isuzu, du côté de l'hydrogène. On ne peut pas être bon partout. Mais comme les Japonais sont très sensibles au renouvelable... pourquoi pas un jour !

**MMA : En France, l'accès à la compétence transport de nouvelles intercommunalités est-il une bonne chose pour vous ?**

**XR :** Oui. Elles sont de plus en plus nombreuses à réfléchir à la création de leur propre réseau, aidées pour cela par la Centrale d'Achats du Transport Public (CATP) qui leur offre un sérieux, une sécurité et une vraie facilité dans le choix de leur matériel et de leurs fournisseurs. Nous n'y avons qu'un seul véhicule référencé, notre Turquoise en 33 places.

Mais c'est notre produit-phare, avec presque 50 exemplaires vendus l'an dernier. Il correspond souvent aux besoins de ces nouveaux clients. Nous espérons d'autres référencements bientôt dans notre gamme urbaine. ■

**Ce numéro de Mobilités magazine Autocars a été exceptionnellement imprimé à l'occasion de la soirée l'Opérateur de l'année 2019 du 15/10/2019**

**ENTREPRISE**

**LIVRAISON**

## Six Crossway pour Grisel



La société des Cars Grisel, filiale du groupe Lacroix, et dont le siège est installé à Gisors dans l'Eure, a réceptionné le 26 août 2019 les six premiers Iveco Bus Crossway à ses couleurs. La commande initiale portait sur un total de dix, les quatre prochains devraient rejoindre le parc début 2020. **PC**

**LIVRAISON**

## Onze Sprinter pour Europ Voyages



Client Mercedes-Benz de longue date, Europ Voyages a fêté le 26 août 2019 l'arrivée de son 250e Sprinter Mercedes-Benz ! Créée en 1981, Europ Voyages dispose de quatre entités, en Haute Vienne, dans le Cher, l'Allier et la Creuse. Plus de 16 000 voyageurs sont transportés chaque année pour 7,5 millions de kilomètres par an et plus de 600 véhicules au total. Europ Voyages a par ailleurs, depuis 2012, signé la Charte OBJECTIF CO2 Transports auprès de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) ainsi que du Ministère de l'Environnement de l'Énergie et de la Mer au sein de la Charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de gaz à effet de serre. **PC**

**OPÉRATEUR DE L'ANNÉE 2019**

# Ocelorn, l'ancrage territorial



Après LK Voyages en 2018, le jury constitué par Mobilités Magazine pour décerner l'Opérateur de l'Année a distingué pour 2019 le Breton Ocelorn. Un réseau local et indépendant, actif dans tous les domaines du transport routier de voyageurs, et qui se développe activement dans la mise en œuvre de réseaux urbains fortement ancrés territorialement.

Le réseau Ocelorn rassemble 11 sociétés indépendantes de transport implantées au cœur des départements du Finistère et des Côtes d'Armor. Avec 420 collaborateurs, 400 minibus, autocars et autobus répartis sur 18 sites, il est un acteur incontournable

de la pointe bretonne dans le domaine de la mobilité, et leader des PME dans la Région Bretagne. Deux entreprises du réseau ont récemment remporté ou été confirmées pour l'exploitation de réseaux de transport urbain.

L'entreprise Ideabus, société spécialement créée en janvier 2015 pour la gestion du réseau de transport urbain Coralie de

Concarneau Cornouaille Agglomération. L'entreprise est titulaire depuis septembre 2018 du contrat de délégation de service public afférent pour 6 années, qui a succédé à un marché public de 3 ans et demi remporté par cette dernière face au sortant. L'entreprise Le Cœur, créée en septembre 1993 (elle-même fusion d'entreprises familiales existantes depuis 1925), a été renouvelée le 1<sup>er</sup> janvier 2019 pour 6 années aux commandes de la gestion du réseau TUD'bus de Douarnenez, qu'elle exploite depuis 30 ans. Par ailleurs, Ocelorn est actionnaire de la société BUSPAQ, dédiée à l'exploitation du réseau de Quimperlé, en partenariat avec 3 entreprises indépendantes du réseau.

C'est cette démarche particulière qui a retenu l'attention du jury. Elle a été initiée dans le cadre de la stratégie de développement du réseau Ocelorn, avec la volonté de profiter de l'ancrage local du réseau pour faire bénéficier les autorités organisatrices de la mobilité urbaine de la proximité et de la réactivité de ce dernier.

Un dossier complet sera consacré à Ocelorn dans le N°31 de *Mobilités Magazine*, qui paraîtra en novembre 2019. **■ PIERRE COSSARD**



## Une histoire bretonne

Ocelorn s'est développé autour de l'entreprise familiale des Cars de l'Elorn, créée en 1968 à Landivisiau.

En 1996, Alain Roué en prend les rênes et débute une politique de rachats d'entreprises (25 en une vingtaine d'années), toutes des PME familiales de 5 à 100 véhicules, très ancrées localement dans le département du Finistère et des Côtes d'Armor. Le réseau est créé afin de pouvoir proposer à toutes ces entreprises « *les moyens de faire face aux mutations importantes du métier de transporteur, qui n'est plus simplement le transport d'un point A à un point B, mais bien la mise en place de solutions globales de mobilité, dans un schéma coordonné où l'innovation doit prendre toute sa place* », rapporte Alain Roué. Ainsi, chaque entreprise reste indépendante, mais dispose du savoir-faire du réseau, dont le siège reste à Landivisiau.



Alain Roué, PDG du réseau Ocelorn.

**ENTREPRISE INVESTISSEMENT**

# Autocars Maisonneuve mise sur le GNV



Le parc du groupe Autocars Maisonneuve comprend environ 300 autocars. En 2019, le groupe a commandé une vingtaine de véhicules Iveco Bus. Outre les 17 Iveco Crossway Diesel Euro VI, on compte deux Iveco

Crossway Natural Power (arrivée en parc programmée pour décembre 2019) et un Iveco Bus Daily Natural Power (en cours de livraison). Cela s'accompagne d'une formation spécifique des conducteurs, ainsi que de l'adaptation de l'atelier à ces véhicules. Lequel est équipé des trappes de toit à détecteur de méthane. Atelier et personnel

sont préparés pour assurer l'entretien de ces véhicules d'ores-et-déjà conformes aux exigences de la Loi de transition énergétique pour la croissance verte d'août 2015 entrant en application au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Toujours en terme environnemental, Autocars Maisonneuve a également obtenu la certification ISO14001 pour l'atelier de Belleville-sur-Saône (Rhône). ■

J-P PASTRE



## La FNTV au SERVICE des ENTREPRISES de la MOBILITÉ

### PORTE-PAROLE de la PROFESSION

La FNTV négocie avec les partenaires sociaux l'évolution de la convention collective nationale du transport routier. Elle représente la Profession auprès des organismes de formation professionnelle et de protection sociale, la Commission nationale des sanctions administratives, au sein des instances du tourisme, de la filière industrielle et de l'écosystème des mobilités.

### RELI D'INFLUENCE INCONTOURNABLE

La FNTV est l'interlocuteur naturel pour le Gouvernement, les cabinets des Ministres, les administrations et les institutions européennes. Elle participe aux auditions du Parlement et entretient une collaboration privilégiée avec les autorités organisatrices de la mobilité. La FNTV assure la promotion de l'image de la profession et de ses métiers auprès des médias.

### ACCOMPAGNEMENT et CONSEILS DES ENTREPRISES

La FNTV mène une veille permanente, répond aux questions de ses adhérents et diffuse des informations en temps réel. La FNTV propose également des tarifs préférentiels pour ses adhérents : SACEM (jusqu'à 50% de réduction), équipements et services négociés par FNTV Services. L'adhésion à la FNTV donne accès à la Garantie Sociale du Chef d'entreprise (assurance perte d'emploi des dirigeants) ainsi qu'aux services de la Médiation Tourisme et Voyage.

### LIEU D'ÉCHANGES et de RÉFLEXIONS ENTRE PROFESSIONNELS

Des instances d'échanges, de réflexions et de décisions entre chefs d'entreprises au niveau national et régional.

### NOS PRIORITES

#### • EMPLOI

Promouvoir les métiers, renforcer l'attractivité et lever les freins à l'embauche du transport routier de voyageurs.

#### • SECURITE

Priorité de la profession, elle passe par une remise en question permanente, des conducteurs professionnels, des véhicules équipés et une réglementation contrôlée.

#### • ENVIRONNEMENT

Un observatoire de la transition énergétique, des entreprises engagées dans le renouvellement des véhicules et les engagements volontaires de réduction des émissions polluantes.

#### • INNOVATION

La FNTV assure une veille et formule des propositions sur tous les sujets relatifs à l'innovation : open data, véhicules autonomes, MaaS, nouvelles mobilités.

#### LA FNTV

La Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) rassemble les entreprises du transport routier de voyageurs (TRV) et les acteurs des nouvelles mobilités. Elle représente plus de 1500 entreprises de toutes tailles (TPE, PME et groupes). Ses adhérents emploient 100 000 salariés. Une équipe pluridisciplinaire et spécialisée est au service des adhérents à Paris et dans les 13 régions.

<https://www.fntv.fr>



**ENTREPRISE**

**LIVRAISON**

## Un Setra S531 DT pour les Cars Annequin



Lionel Annequin, directeur des Cars Annequin, déclare sa flamme au dernier-né des autocars Setra : « nous sommes très heureux d'avoir ce véhicule dans notre flotte. Il a charmé tout le monde, passagers, conducteurs, et nous-mêmes exploitants ».

L'autocar de 13,8 m de longueur hors-tout compte 89 sièges Setra Voyage et est doté du freinage automatique d'urgence ABA4 Active Brake Assist 4 avec fonction de détection des piétons. C'est le premier Setra à entrer dans le parc des Cars Annequin, société fondée en 1952 et partie intégrante du groupe Faure depuis 2013. J-PP

## Mobilités Magazine n°30 est paru



Le manque de conducteurs et les difficultés qui en découlent, aussi bien en termes d'organisation pour les entreprises du secteur qu'en termes d'offre, ne sont pas des données nouvelles. Cependant, la situation, non seulement ne s'améliore pas, mais elle s'aggrave.

**Lisez-le**

La FNTV sera présente à Busworld, hall 9, stand n° 956

# Reprise des négociations sur le CPS



Les difficultés de recrutement sont passées par là. Organisations patronales et salariés du transport de voyageurs rediscutent du temps partiel.

Elles s'étaient vues au printemps. Mais du côté patronal, on voulait « fonder les argumentaires sur des chiffres précis ».

Un audit a été mené dans les entreprises sur l'utilisation qu'elles faisaient du CPS (contrats en période scolaire). C'est l'objet des négociations.

« Nous allons chercher des solutions de consensus pour l'améliorer de manière à faciliter nos recrutements et fidéliser nos conducteurs. A cet égard, recentrer le contrat CPS sur ses missions principales, scolaires et périscolaires peut-être une piste de réflexion », explique Coralie Koeler-Cerutti, celle

qui va conduire les négociations en tant que nouvelle présidente de la Commission sociale de la FNTV.

## Un contrat souple

Elle est aussi directrice des ressources humaines chez Transdev Centre-Val-de-Loire. « Il faut garder en tête, ajoute-t-elle, que les groupes comme les PME, les zones rurales comme les zones plus denses ont besoin du contrat souple que représente le CPS. La situation peut varier selon les régions, mais il est plébiscité par un grand nombre de nos clients ».

Pas question donc pour elle, d'augmenter le nombre d'heures minimales d'un CPS. Mais elle s'attend à aborder d'autres sujets, notamment les conditions de travail et de rémunération. Ce sur quoi comptent aussi les syndicats de salariés. « On se cache derrière son petit doigt si l'on n'aborde pas les questions de conditions de travail et surtout de salaires », explique Charles Morit, pour la CFDT. Nous, nous voulons diminuer la précarité des salariés. Comment peut-on vivre avec 700 € par mois ? »

## Conducteur de tourisme en CPS

Il revendique donc de passer de 550 à 800 h minimum dans le cadre d'un CPS. Lui aussi parle chiffres : « un tiers des conducteurs de cars travaillent à temps partiel. Pour 10% d'entre eux seulement, c'est par choix. Sinon,



« Le CPS reste plébiscité par un grand nombre de nos clients. »

Coralie Koeler-Cerutti, pour la FNTV



« Ne pas améliorer les conditions de travail et surtout les salaires reviendrait à se cacher derrière son petit doigt »

Charles Morit, CFDT

comment comprendre le nombre d'heures complémentaires, le nombre d'avenants signés. Il faut certainement revoir la manière dont le CPS est utilisé. Arrêter l'hypocrisie qui consiste à faire signer un CPS à un conducteur puis de le mettre au volant d'un car de tourisme pour Madrid ».

Au-delà du CPS, Charles Morit relève que la profession doit discuter des rémunérations pour attirer des jeunes, compte tenu de la pyramide des âges catastrophique. Et que, sans cela, d'autres bonnes idées, comme le permis D à 18 ans ou l'instauration d'un permis professionnel dissocié du permis de conduire privé, ne suffiraient pas. ■

HUBERT HEULOT



Premier réseau de PME indépendantes du transport de voyageurs en France



@REUNIRmobilité



Réunir Services



www.reunir.org

# DÉCOUVREZ LA GALAXIE TG PRESS

## MOBILITÉS

magazine

Titre généraliste le plus lu par les spécialistes de toutes les mobilités, Mobilités Magazine informe tous les acteurs du secteur à travers son magazine mensuel (en version digitale gratuite, ou papier sur abonnement), sa newsletter quotidienne, et ses quatre hors-séries thématiques annuels.



**Les Rencontres  
au Sommet**

Avec les Rencontres au Sommet, Mobilités Magazine invite le temps d'un long week-end, à chaque début de printemps, un panel d'opérateurs à débattre avec un expert d'un sujet d'actualité touchant directement leur devenir.

## Voyages & groupe

Magazine

Le tourisme de groupe est le produit d'une chaîne de compétences. Voyages & Groupe s'adresse à tous ces publics, à travers un magazine mensuel purement digital, une newsletter quotidienne, des dossiers spéciaux sur son site web, et quatre hors-séries thématiques chaque année.

## MOBILITÉS

magazine

## AUTOCARS

Supplément mensuel de Mobilités Magazine, digital et gratuit, ce tout nouveau titre est dédié aux problématiques des seuls opérateurs de transport routier de voyageurs.



La France des transports routiers de voyageurs a un incroyable talent, et le jury de professionnels présidé par Mobilités Magazine récompense chaque année une entreprise pour ses capacités d'innovation ou d'adaptation.



Les Rencontres d'Avenir sont destinées à projeter un panel de 15 à 20 chefs d'entreprises, invités par Mobilités Magazine et ses partenaires durant quatre jours, au cœur des problématiques futures de leur métier.

**TG  
PRESS**

TG Press, 9 rue du Gué - 92500 Rueil Malmaison

Yvan Lefranc-Morin, DG Flixbus France

# Vers l'équilibre dans les trois ans



Le marché des SLO (Services librement organisés), ou Cars Macron, s'est clarifié à la suite de la diminution du nombre d'acteurs. Flixbus et BlablaBus, les deux challengers restant, bénéficient par ailleurs d'une hausse constante de la fréquentation. Pour autant, des questions demeurent : A quand la rentabilité pour ce mode ? Tout le monde profitera-t-il de celle-ci ? Éléments de réponse avec Yvan Lefranc-Morin, directeur général France de Flixbus.

PROPOS RECUEILLIS PAR PIERRE COSSARD

**Mobilités Magazine Autocar :** Pour les SLO, tous les voyants semblent au vert, du moins en termes de fréquentation. C'est un peu moins vrai en matière de rentabilité.

Pour quand la voyez-vous venir ?

**Yvan Lefranc-Morin :** Flixbus est présent sur 28 marchés à ce jour, dont la France depuis 4 ans, et rentable à l'échelle du groupe depuis 2 ans. Or, le marché français a sans doute été le plus difficile en matière de concurrence, puisque la stratégie de Ouibus

faussait le jeu en s'appuyant sur des subsides qui paraissaient « illimités »... Par ailleurs, la France a les coûts de production parmi les plus élevés qui soient, notamment en termes de péages. Heureusement, la croissance de notre offre et celle de la fréquentation permettent progressivement de diluer ces coûts fixes, ce qui nous mènera vers la rentabilité dans les trois ans qui viennent.

**MMA :** Certains observateurs s'interrogent régulièrement sur la possibilité que les

autocaristes investis dans le SLO puissent eux-aussi trouver le chemin de la rentabilité. Que leur répondez-vous ?

**YL-M :** Comme dans toute activité nouvelle, lancée de surcroît sur un secteur très concurrentiel, la rentabilité se construit sur du moyen terme. C'est un aspect que nous avons expérimenté sur le marché allemand, sur lequel nous avons tout de suite compris que tout le monde devait y gagner. C'est un constat que nos 70 partenaires autocaristes français doivent aussi avoir intégré, car leur taux de rotation est extrêmement faible. Il est vrai qu'ils semblent trouver à cette activité un certain nombre d'autres effets positifs, en termes d'échelle ou d'image par exemple.

**MMA :** Quel est le profil type de vos partenaires autocaristes, et comptez-vous encore développer votre réseau ?

**YL-M :** Nos partenaires sont pour la plupart des PME familiales, exploitant entre 50 et 100 véhicules. Elles réalisent entre 10 et 15% de leur chiffre d'affaires avec Flixbus. Quant à notre réseau, je dirais qu'il représente aujourd'hui une base suffisamment solide, mais que nous pouvons encore accueillir quelques entreprises supplémentaires. ■



ENTREPRISE **JEU CONCOURS**

## L'Eco Champ de Mercedes-Benz se termine le 31 octobre 2019



Le jeu-concours Turismo Eco Champ, qui a démarré le 31 juillet 2019 pour sa deuxième édition, se terminera le 31 octobre 2019. Or-

ganisé dans toute l'Europe, il récompensera, comme en 2018, la meilleure performance en terme de consommation de carburant avec le Turismo RHD nouvelle génération. Le concours concerne toutes les longueurs du nouveau Turismo RHD, la version standard, mais aussi le Turismo M/2, le Turismo M/3 et le Turismo L. Les inscriptions au concours se font sur le site internet Mer-

cedes-Benz. Des informations sur les modalités de participation y sont aussi disponibles. Un VTT Mercedes-Benz récompensera le gagnant dans chaque catégorie de véhicule (Turismo, Turismo M/2, Turismo M/3 et Turismo L), ainsi qu'un casque Mercedes-Benz et une montre Fitbit fitness Tracker. ■

PIERRE COSSARD

[Accéder au formulaire d'inscription](#)



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



**Ritter Eric**  
Directeur général de Réunir.

#### Se renouveler perpétuellement pour avoir toujours « un coup d'avance »

Cette année, trois chantiers majeurs nous préoccupent : je ne peux ici détailler toutes nos pistes de travail ni développer les trois axes majeurs : nous renouvelons le référencement pour les années à venir (en créant un pôle technique, transition énergétique et environnement, et en recrutant un « acheteur »), nous lançons une marque commerciale (Saybus) dont le développement est confié à notre filiale Réunir FIT, nous accentuons nos efforts en direction de l'assistance à mémoire technique de nos adhérents, à travers la démarche RSE.

La démarche RSE que nous entreprenons à cet objectif. Assister les PME dans cette dimension technique est plus que jamais nécessaire, la concentration se poursuit dans le secteur, les défis augmentent, alors que, unis, on est plus forts. La qualité technique de la réponse est un des atouts majeurs des appels d'offres, à côté des éléments plus connus, comme le prix, les solutions innovantes qui découlent des investissements qu'il est aussi possible de réaliser en réseau. C'est encore le cas chez Réunir. Mais la démarche RSE a aussi des vertus managériales, j'y reviendrai.

#### « Notre marque de fabrique : une amélioration continue des services offerts à nos adhérents »

La « RSE » se définit comme l'intégration volontaire par les entreprises des préoccupations sociales, environnementales et économiques : dans leurs activités commerciales ; dans leurs interactions avec leurs parties prenantes (celles qui sont affectées par les décisions de l'entreprise et ses activités et plus généralement la société, il existe donc différents degrés à ce niveau-là). Une multitude d'initiatives privées ou publiques

afférentes à la R.S.E. se sont développées depuis les 20 dernières années et notamment avec la norme ISO 26000, élaborée en 2010, qui pose les lignes directrices afin de guider une entreprise qui veut adopter une démarche R.S.E.

Les PME sont en effet en mesure d'adopter un comportement socialement responsable et à l'écoute de leurs parties prenantes ; cette dimension est dans leur « ADN ». De nombreuses pratiques relèvent de la RSE telles l'investissement dans le capital humain, la santé, la sécurité, le développement de pratiques écologiques responsables.

#### « La démarche RSE ne fait pas forcément gagner des points, elle permet de ne pas en perdre ! »

Mais une autre idée est importante : la démarche RSE est une démarche d'amélioration continue dans un contexte où les donneurs d'ordre deviennent de plus en plus exigeants, et exigent aussi plus de formalisme, et connaissent parfois moins les entreprises du secteur que les interlocuteurs historiques, communes et départements, c'est une conséquence directe de la loi NOTRE (pour le dire autrement, ce qui n'est pas établi lors des réponses n'est pas connu par le donneur d'ordre, au-delà même du fait que les réponses dans les appels d'offres sont jugées « sur pièce » et que tous les points de la notation comptent). Si pour le moment il s'agit de ne pas perdre des points, demain, sans doute, une telle démarche permettra de faire la différence, il faudra être prêt.

Pour mémoire la démarche RSE a été lancée officiellement chez Réunir en décembre 2016 autour de plusieurs axes :

- Permettre aux entreprises d'avoir une approche globale et structurée de l'ensemble des actions qu'elles peuvent avoir sur les différentes thématiques liées à la RSE
- Redonner du sens à travers des enjeux clairement identifiés
- Valoriser les bonnes pratiques existantes
- Construire une démarche pragmatique, réaliste et opérationnelle
- Se doter d'un outil d'évaluation RSE fiable et robuste.

Elle a abouti à un « référentiel RSE REUNIR » unique en son genre et dans le secteur.

ENTREPRISE

LIVRAISON

### Un Setra S 511 HD pour les Autocars de la Vallée d'Azergues



Les Autocars de la Vallée d'Azergues, basés à Chambost-Allières (69), ont reçu le 6 septembre 2019 un Setra S 511 HD de 10,46 m destiné aux voyages touristiques organisés par le service voyage de l'entreprise. A ce jour, la moitié des 30 véhicules de l'entreprise provient des marques Mercedes-Benz et Setra. Fondée en 1946, s'agrandissant avec des rachats de petites entreprises locales, la société n'a cessé d'évoluer pour être reprise en 1983 par deux conducteurs de l'époque. Aujourd'hui, avec trente-cinq salariés, elle assure aussi bien des transports touristiques que du transport scolaire et périscolaire, des transferts aéroports, des séjours linguistiques, une ligne SNCF régionale.... J-PP

Nicolas Bertolami, PDG d'ABC Informatique

# La donnée devient le nerf de la guerre



Data, Big data, Cloud... Les données produites par les entreprises, et leur bon usage dans l'univers connecté du moment sont, notamment, un des sujets abordés dans le cadre de la Loi d'orientation des mobilités. Mais qu'en est-il vraiment pour une entreprise autocariste aujourd'hui ? Éléments de réponses avec un spécialiste, Nicolas Bertolami, PDG d'ABC Informatique.

PROPOS RECUEILLIS PAR PIERRE COSSARD

**Mobilités Magazine Autocar :** Comment s'y retrouver aujourd'hui lorsque l'on est autocariste, face à la complexité du discours qui entoure ce que l'on appelle communément la révolution numérique ? Pour quand la voyez-vous venir ?

**Nicolas Bertolami :** Avant toute chose, il faut effectivement se méfier du discours technico-marketing qui envahit cet univers, et a souvent tendance à donner de nouveaux noms à ce qui existait déjà. Au fond, il y a aujourd'hui peu de vraie révolution technologique, mais une évolution importante des pratiques.

**MMA :** Selon vous, les autocaristes ont-ils intégrés la problématique de la donnée dans leur réflexion sur l'architecture informatique de leurs entreprises ?

**NB :** Cette problématique est posée à de rares occasions, même si un certain nombre

de mes clients commencent à s'interroger sur ce sujet. Or, ils doivent tous commencer à s'en préoccuper, le législateur a pris conscience de la valeur des données transport, et il deviendra bientôt indispensable de fournir ces données aux autorités organisatrices de transports. Elles les utiliseront pour affiner leurs demandes dans le cadre des appels d'offres.

**MMA :** Quelles questions les chefs d'entreprises doivent-ils se poser en priorité ?

**NB :** Avant toute chose, ils doivent s'interroger sur la nature des données qu'ils produisent. Ensuite, ils leur faudra se préoccuper de leur disponibilité, de leur intégrité, de la confidentialité et de leur traçabilité. La vraie question étant d'établir un rapport bénéfice/risque en cas de séparation de ses données. Par exemple, héberger ces dernières sur le Cloud améliore leur disponibilité et s'avère neutre quant à la préservation de leur intégrité. En revanche, ce système est plus problématique en ce qui concerne la confidentialité et la traçabilité.

**MMA :** Comment se positionne ABC Informatique face à ces questions ?

**NB :** Quoi que choisissent mes clients, les données restent leur propriété, c'est un préambule, et ce quel que soit le système

d'hébergement. L'avantage d'un hébergement externe à l'entreprise étant qu'il offre une certaine sérénité au client, notamment au niveau de la redondance et de la sauvegarde des données.

**MMA :** Même si ce n'est peut-être pas leur première préoccupation, les autocaristes vous paraissent-ils prêts ?

**NB :** En tous cas, ceux qui utilisent ABC Informatique, oui. Ils ont non seulement les logiciels susceptibles de fournir les données demandées par les AOM, mais ils peuvent aussi absorber les données qui leur seront fournies pour composer leurs réponses aux futurs appels d'offres.

**MMA :** Quels conseils leur donneriez-vous en final ?

**NB :** C'est assez simple. Ils doivent faire l'inventaire de leurs données, s'assurer de bien les maîtriser, suivre leur qualité dans la durée, et vérifier que leurs systèmes sont ouverts et interopérables. ■

## ABC Informatique en chiffres

- ABC équipe plus de 800 sites autocaristes en France.
- Elle a réalisé un CA de 3,6 M€ sur l'exercice 2017/2018, et enregistre une croissance à deux chiffres pour la 4<sup>e</sup> année consécutive.
- Elle emploie 23 personnes.



INDUSTRIE SAV

## ZF Services France lance son réseau agréé ZF Service Point V.I.



Les boîtes de vitesses mécaniques et robotisées ZF équipent 46% du parc d'autocars. Les interventions sur ces organes nécessitent un savoir-faire pointu et des équipements d'atelier spécifiques. ZF crée le réseau ZF Service Point V.I., adossé au réseau existant ZF Service Partner V.I.

Chaque ZF Service Point V.I. sera adossé à l'un des 22 ZF Service Partner V.I. qui pilotera et animera ces nouveaux points de service. ZF Services France et ses concessionnaires ZF Service Partners V.I. seront tous deux impliqués dans le processus de recrutement. Les ateliers adhérents à ZF Service Point V.I. seront liés par contrat à ZF Services France, qui leur donne un accès complet à l'entretien des produits ZF pour PL & Autocars toutes marques, selon les standards ZF.

Le panneau d'agent agréé ZF Service Point V.I. est ouvert à tous les ateliers de réparation multi-

marques indépendants ou liés à des marques constructeur. Les pièces et composants de boîtes ZF PL & Autocar sont stockés sur la plateforme ZF Services France basée à Antony (IDF) et peuvent être livrés en Express (J+1) partout en France.

Pour obtenir le panneau ZF Service Point V.I., le réparateur doit suivre le programme de formation, prévoir un espace atelier suffisamment important pour la réception de plusieurs véhicules et former 1 ou 2 mécaniciens à cette activité. Des outillages spécifiques ZF sont également nécessaires pour les interventions

sur les boîtes ZF. Tous les ZF Service Points V.I. passeront un audit au démarrage, puis tous les deux ans, afin de garantir leur conformité aux standards de qualité ZF, dans le cadre d'une démarche d'amélioration continue.

Niort Frères Distribution a été le premier adhérent à rejoindre le réseau d'agents ZF Service Point V.I. Avec ses sites de Rouen et du Havre, il est rattaché au concessionnaire ZF Service Partner V.I. Demolin Normandie. En tout, une dizaine de contrats ont d'ores et déjà été signés pour cette rentrée 2019. ■ PIERRE COSSARD

INDUSTRIE

VDL

## Le « monsieur plus » de l'autocar



Le constructeur Néerlandais VDL revendique un positionnement prix/prestation plutôt qu'une approche basée sur le prix facial. Dans cette perspective, la marque a décidé, pour les commandes prises à compter de septembre 2019 d'inclure en série sur tous les Futura FHD2 le programmeur de vitesse adaptatif (ACC) couplé à l'optimisation topographique à base GPS (à l'image du Predictive Powertrain Control d'EvoBus). En outre, la dotation de base de la chaîne cinématique repose désormais sur la boîte robotisée ZF TraXon 12 rapports sur toutes les versions et motorisations. La boîte ZF Ecolife Coach 6 vitesses étant proposée en option. Il n'y a donc plus de boîte manuelle au catalogue pour les VDL Futura FHD2. Cela vient compléter l'offre de garantie totale 3 ans ou 300 000km déjà mise en place depuis 2 ans. J-PP

INDUSTRIE BOÎTE AUTOMATIQUE

## La 250 000<sup>e</sup> boîte automatique Allison européenne pour Van Hool



Allison Transmissions a célébré en juillet 2019 la 250 000<sup>e</sup> transmission assemblée à Szentgotthárd (Hongrie).

En prime, cette boîte automatique à convertisseur (type Série 4000 Torqmatic) est des-

tinée à... Van Hool, qui la montera à bord d'un autocar Van Hool EX assemblé à Skopje (Macédoine). Le constructeur belge est un ardent promoteur de la boîte automatique à bord de ses autocars, puisqu'il propose

cette option aussi bien avec des équipements ZF (Ecolife Coach) que Allison Transmissions. La firme américaine est référencée depuis 2015 chez Van Hool, pour les gammes TX, TDX et EX. L'usine hongroise Allison Transmission assemble les boîtes automatiques séries 3000 et 4000 à partir de composants venant d'Inde ou des États-Unis, et y effectue les principales « personnalisations clients ». Pour l'activité autocars et autobus, il s'agit essentiellement du montage du ralentisseur hydraulique intégré. L'équipementier américain dispose également à Slidrecht (Pays-Bas) du centre européen de développement R&D pour notre continent. ■ J-P PASTRE

INDUSTRIE **GAMME**

## Van Hool complète sa gamme



La gamme Van Hool EX se développe. A l'occasion du salon Busworld Europe 2019 (du 18 au 23 octobre 2019, à Bruxelles) Van Hool exposera deux nouvelles déclinaisons :

l'EX 11 L (de 3,5 m de hauteur) et l'EX 11 H (de 3,8 m de hauteur) allant jusqu'à 47 passagers. Les volumes de soutes vont de 4,14m<sup>3</sup> (EX11L) à 7,2 m<sup>3</sup> (EX11H) maximum. Ceci porte

la gamme Van Hool EX, née en 2014, à 4 variantes (EX11, EX15, EX16 et EX17) déclinées en 9 versions. La gamme Van Hool EX est produite à Skopje (Macédoine) et est animée par les moteurs DAF MX-11 en spécification Euro VI-d (versions 270 -de 367ch- ; 300 -de 408ch- et 330 -de 449ch-). Originalité : Van Hool commercialise ces autocars en boîte manuelle (d'origine Daimler GO 210-6, 6 rapports) avec la possibilité optionnelle de choisir une boîte robotisée ZF TraXon 12 rapports ou ZF EcoLife Coach automatique à convertisseur. ■

J-P PASTRE

INDUSTRIE **EQUIPEMENT**

## Stoneridge crée l'anti-oubli pour le tachy...



La conduite sans carte est un classique dans les garages et sur les parcs des autocaristes. Hélas, l'appareil aura mémorisé l'événement qui ne manquera pas d'intéresser les féroces ap-

pétits des DREAL locales lors d'une visite en entreprise. Rappelons à toutes fins utiles que la conduite sans carte conducteur est un délit susceptible d'entraîner un emprisonnement de 6 mois et 3750€ d'amende (Art. L3315-5 du Code des Transports). Sans compter, pour le salarié qui commettrait régulièrement cette infraction, un licenciement pour faute grave dûment

motivé. Pour les simples oublis, Stoneridge a prévu le D-Ignition, dont la fonction est d'inhiber le démarrage moteur tant que le chronotachygraphe n'a pas été activé par une carte conducteur. Se branchant au dos de n'importe quel chronotachygraphe du marché (Annexe 1B ou 1C), cet équipement fonctionne sans abonnement. Il est également compatible avec un éthylotest anti-

démarrage. En cas d'urgence, un code PIN peut être saisi sur le clavier du chronotachygraphe pour autoriser le démarrage. Rappelons également que le seul moyen de déplacer un autocar sans déclencher d'alarme (par exemple sur un temps de repos ou une coupure) est un déplacement limité à 30 secondes, à moins de 10 km/h ! ■

J-P PASTRE

INDUSTRIE **CARBURANT**

## Un réactif AdBlue anti-colmatage



Le phénomène prend de l'ampleur et commence à être connu dans les ateliers : l'AdBlue® engendre, dans certaines

conditions, un colmatage par dépôts dans le catalyseur SCR. Le phénomène est particulièrement sensible en utilisation urbaine, ou avec de longs cycles moteur au ralenti (typique d'un conducteur d'autocar attendant ses clients...), de températures extérieures basses (par exemple dans les stations de sports d'hiver) et, plus simplement, dans tous les cas où les gaz d'échappement n'ont pas atteint les 260°C en entrée catalyseur.

Dans ce cas, le processus d'oxydation-réduction est incomplet et l'urée excédentaire crée des cristaux qui viennent colmater le catalyseur voir encrasser les sondes De-NOx. Les conséquences vont d'un fonctionnement en mode dégradé à l'immobilisation du véhicule avec, en prime, des réparations qui coûtent cher (sondes DeNOx, catalyseur) ou des refus aux contrôles techniques semestriels.

La société TLSP - pour Total Lu-

brificants Saint-Priest -, plus connue sous son ancien nom d'Huiles Berliet, commercialise un réactif AdBlue appelé CleanR MAX®, dont la formule (brevetée et développée au centre de recherches Total de Solaize dans le Rhône) prévient la formation des cristaux d'urée. Son utilisation se fait en lieu et place de l'AdBlue®. Clean RMAX® est disponible chez les distributeurs Renault Trucks. ■

J-P PASTRE

ESSAI Mercedes-Benz Tourismo RHD M/2

# Le roi est mort, vive le roi...



Le renouvellement du Tourismo RHD en 13 mètres à 2 essieux est stratégique pour Mercedes-Benz, qui en a fait la meilleure vente française d'autocars de tourisme. Comment la nouvelle génération assure-t-elle cette succession ?

**i** En cliquant ici, Retrouvez toutes les images de l'essai

Le nouveau Mercedes-Benz Tourismo RHD M/2 (code interne MBB) a été révélé en 2017 et a entamé sa carrière en 2018. Le modèle de l'essai venait directement d'Allemagne en définition Safety Coach comprenant de nombreuses options telles que le Sideguard Assist, le programmeur de vitesse adaptatif à radar couplé au Predictive Power Control assisté par GPS, l'avertisseur de franchissement de ligne, l'Attention Assist (AtAs, symbolisé par... une tasse de café !) ou l'anecdotique indicateur de conduite économique appelé EDF. Pour la sécurité passive, le Front Collision Guard (déjà vu sur les Setra série 500) est de

la partie, ainsi que l'ABA4 (un freinage d'urgence automatique dépassant les exigences requises pour l'AEBS). Il était bien rôdé avec 37 086 km lors du départ. Cette version M/2 de 13,115 m à deux essieux est l'archétype du modèle que l'on trouvera chez les autocaristes français. Polyvalent, il pourra assurer aussi bien des services SLO que des missions touristiques. C'est ce qui a fait le succès de son prédécesseur. Côté chaîne cinématique, nous sommes en présence du moteur six cylindres en ligne optionnel Daimler OM470 de 10,8 litres réglé à 455 ch pour 2200 Nm de couple. Option également pour la boîte robotisée

Daimler PowerShift GO 250-8 à 8 rapports et embrayage piloté. Le montage standard prévoit la boîte manuelle à 6 rapports Daimler GO 230-6 avec pédale d'embrayage. Il a été testé à 19t, soit 100% du PTAC (lests et pas-

sagers inclus). En ce qui concerne les passagers, le Tourismo RHD M/2 a une capacité maximale homologuée en France de 57+1+1 personnes, ou 53+1+1 avec l'UFR optionnel (élévateur situé au droit de l'essieu n°1, 3<sup>e</sup> porte la-



## Le film de l'essai Mercedes-Benz Tourismo RHD M/2

**Kilométrage départ :** 37 086km

**Poids du véhicule :** Poids du véhicule : 18 660kg mesurés + 4 personnes à bord soit 18 980kg environ.

**Conditions météo :** Temps ensoleillé, vent nul à modéré, sud-ouest sur la première moitié du parcours. Sol sec, températures de +24°C au départ ; +28°C à l'arrivée.

■ **Etape 1 : 78,5 km** 14,4 litres consommés vitesse moyenne : 85,63km/h  
**consommation moyenne : 22,16 l/100km**

■ **Etape 2 : 113 km** 29,4 litres consommés vitesse moyenne : 64,57km/h  
**consommation moyenne : 26,25 l/100km**

■ **Etape 3 : 86,3km** 23,1 litres consommés vitesse moyenne : 58,84 km/h  
**consommation moyenne : 26,76l/100km**

■ **Total : 277,8km** 70 litres consommés vitesse moyenne : 67,13 km/h  
**consommation moyenne : 25,19l/100km**

## L'avis du conducteur par Arnaud Marchal

Dès le premier regard sur le poste de conduite du nouveau Tourismo, sa parenté avec les Setra série 500 est évidente, tant dans le design que dans l'ergonomie. Les conducteurs de grande taille apprécieront l'espace disponible ainsi que les multiples réglages possibles (siège et volant). La position de conduite idéale est vite trouvée. La visibilité et la rétrovision sont excellentes. Les rangements disponibles sont nombreux et pratiques. Un bémol sur le chronotachygraphe VDO qui, malgré une bonne position pour le conducteur, est doté d'un écran illisible en roulant à cause des reflets. Le poste de conduite est doté de nombreux emplacements pour les boutons, une profusion, nuisant à la simplicité d'utilisation. On regrettera l'absence d'une vitre conducteur à commande séquentielle, précieuse aux péages d'autoroutes. Le store pare-soleil côté conducteur n'est pas assez large et se trouve du coup assez éloigné du montant du pare-brise, laissant les rayons du soleil vous éblouir le matin ou en soirée. La conduite avec le régulateur de vitesse adaptatif (PPC) est un régal sur autoroute. Le SideGuard Assist (optionnel), en détectant les obstacles sur le flanc droit, est une aide précieuse pour se rabattre après un dépassement ou en agglomération. La direction assistée est assez ferme, idéale pour garder le cap sur autoroute ou sur route, un peu moins en manœuvres. Cela étant dit, le Tourismo en 13m s'est montré très maniable. La boîte de vitesse robotisée du modèle d'essai était, par moment, un peu lente dans ses changements de rapport, engendrant une certaine paresse pour s'insérer dans la circulation. Le nouveau Tourismo demeure un véhicule agréable à conduire, bien insonorisé et confortable. Malgré la qualité globale et son excellent comportement routier, il n'aura pas réussi à provoquer la petite étincelle qui distingue un bon outil de travail d'un véritable coup de cœur.

↳ térale). Cette option entraîne le montage de 4 sièges sur rails. Une variante à 2 emplacements UFR est disponible. EvoBus France retient la définition avec toilettes, une option minorante supprimant celles-ci est possible. L'intérieur du modèle d'essai était sombre, très sombre. Heureusement que la vue vers l'avant est correcte pour les passagers. L'éclairage intérieur est basique,

voire minimaliste. Des détails jurent : le montage des pare-jupes en première rangée nous ramène des décennies en arrière. On peut même se poser la question de sa durabilité et de la largeur effective de couloir au droit de la pince de fixation. Cela choque d'autant plus que la génération précédente avait un montage plus moderne et discret. On peut également douter de



## Fiche Technique



<b>Longueur</b>	13,115 m
<b>Largeur</b>	2,53 m
<b>Hauteur</b>	3,68 m
<b>Empattement</b>	6,91 m
<b>Porte-à-faux</b>	AV : 2,89 m AR : 3,315 m
<b>Tare</b>	13,862 t (à vide, avec options du modèle d'essai)
<b>PTAC</b>	19 t (homologué UE 19,5 t)
<b>Moteur</b>	Daimler OM470, 6 cylindres en ligne, diesel suralimenté par turbo-compresseur unique à géométrie fixe avec échangeur de température d'air de suralimentation, refroidissement liquide. 10,7 litres de cylindrée, injection par rampe commune à haute pression. Dépollution norme Euro VI avec EGR + SCR et filtre à particules. Puissance : 455ch à 1800tr/mn. Couple 2200Nm à 1100tr/mn.
<b>Transmission</b>	Série : boîte manuelle Daimler G0210 6 rapports et embrayage monodisque à sec. Option du modèle essayé : boîte robotisée 8 rapports Daimler PowerShift3 G0250-8 et embrayage piloté monodisque à sec. Rapport de pont : 1/3,583. Ralentisseur secondaire : Voith Aquatarder à eau.
<b>Freinage</b>	Disques AV et AR double circuit à commande électro-pneumatique EBS. Anti-enrayage ABS, avec amplificateur de freinage, freinage automatique d'urgence Mercedes-Benz ABA4, anti-patinage ASR. Contrôle de stabilité ESP en série.
<b>Liaisons au sol</b>	Essieu avant à roues indépendantes ZF RL75E, deux amortisseurs hydrauliques télescopiques, 2 coussins pneumatiques. Pont arrière rigide Mercedes-Benz R0440, 4 amortisseurs hydrauliques télescopiques, 4 coussins pneumatiques. Gestion électronique de la suspension pneumatique. Direction mécanique à vis et écrou à assistance hydraulique pilotée ZF 8098 Servocom.
<b>Pneumatiques</b>	295/80 R 22,5 Continental Coach HA3 à l'avant et à l'arrière.
<b>Capacités</b>	Modèle essayé : 48+1+1 personnes (avec toilettes, normes 5 étoiles Allemandes). Maximum : 57+1+1 personnes (avec WC). Soutes : modèle essayé 10,9m3 (avec toilettes). Gazole : 480 litres. AdBlue : 40 l

la solidité dans le temps des repose-pieds passagers optionnels très « plastoc ». Pour la sellerie, on a le choix entre trois garnissages (standard, Softline, Luxline avec sur-coussins et appuis-têtes réglables) et plusieurs matières : tissu, cuir ou le faux-vrai cuir reconstitué appelé Composition. Les sièges sont ici les Travel Star Eco du catalogue usine. Le conducteur est gâté :

la planche de bord, les commandes de climatisation (très puissante, nous pouvons en at- tester) et l'instrumentation, sans oublier quelques gadgets (comme le badge de démarrage) proviennent du Setra 500 HD ComfortClass. Il en est de même pour l'équipement audio-vidéo (Bosch Professionnal 3, aux touches trop petites). Le guide

↳ profite d'une assise de siège plutôt confortable. L'espace aux jambes y est correct, mais la cave à pieds est insuffisamment creusée. Il ne dispose pas des commandes d'éclairage pour sa liseuse.

En roulage, côté passagers, on apprécie le très bon amortissement ainsi que le maintien de la caisse tant en tangage qu'en roulis. Le roulage sur l'erre du PPC optionnel offre un surcroît de quiétude au gré des mises en roue libre. Ce sont les bruits de réattelage lors des relances moteur, au droit de la porte ar-

rière, qui jurent le plus. Pour les passagers à l'ouïe sensible, les places de choix sont au milieu de l'autocar, où rien ne vient troubler la quiétude ambiante. Les bruits de roulement sont très bien contenus (avec les pneus Continental Coach HA3). La hauteur libre permet une circulation aisée à bord, jusqu'au places arrière. Seules les embases des écrans vidéo constituent une saillie au plafond mais il faut faire plus d'1,85 m pour être gêné. Les porte-bagages sont dépourvus de main courante. La luminosité aux

places arrière est bonne malgré des sérigraphies de vitrage inutilement envahissantes. Les soutes, de 10,9m<sup>3</sup> offrent un bon volume utile malgré les WC. Les entretoises n'empiètent pas dans l'espace de chargement. Comme trop souvent, l'accès est plus vaste côté route que côté trottoir.

### Bon coup ou mauvais coûts ?

Les comptables râleront au vu de la hausse tarifaire du Mercedes-Benz Turismo RHD (environ 5%). EvoBus France rétorque

que le contenu technologique a évolué et qu'il trouvera toujours preneur en occasion. L'argument est d'autant plus valable que le profil des deux générations est quasiment identique. Cela évite de faire vieillir les parcs. La mécanique est largement connue et répandue, avec quelques astuces côté pièces de rechange : plusieurs composants sont communs avec les Setra série 500 ComfortClass, les optiques viennent des Mercedes-Benz Citaro pour l'arrière et Actros pour l'avant. Côté budget, la seconde déception vient des résultats en consommation malgré un contenu technologique maximal - et optionnel - incluant « gros » moteur, PPC et boîte robotisée. Avec une moyenne générale de 25,19 l/100km le Turismo RHD M/2 n'établit aucun record. Les chiffres sont très contrastés : corrects sur autoroute (merci le PPC), c'est sur routes vallonnées que le Turismo RHD M/2 fut décevant. A sa décharge, la température élevée et l'ensoleillement très estival le jour de l'essai on fort sollicité la climatisation. Ces écarts sont assez typiques des moteurs à cylindrée réduite : ils sont sobres dès lors que les sollicitations ne sont pas trop fortes, et décevants lorsqu'on les « charge » en continu. Un coursier d'autoroutes et des plaines, un visiteur des villes (bien aidé par un très bon rayon de braquage), plutôt qu'un grimpeur en somme. ■

JEAN-PHILIPPE PASTRE

### Du côté de l'atelier

Le Mercedes-Benz Turismo RHD M/2 type MBB est équipé ici du moteur OM470 optionnel déjà présent sur plusieurs modèles Mercedes-Benz et Setra. Il suit le programme d'entretien habituel de la marque qui s'adapte à son usage avec un intervalle de vidange d'huile moteur s'échelonnant entre 90 000 et 120 000 km (ou 2 ans maximum) avec remplacement des filtres. Le filtre à particules est à renouveler au bout de 360 000km ou 3 ans puis l'élément sera à remplacer en échange standard tous les 2 ans ou 240 000km.



Pare-chocs avant et arrière sont en 3 parties ce qui permettra d'en réduire le coût d'échange. L'éclairage d'origine est à ampoules halogènes, les projecteurs au Xenon (couplés aux lave-phares) étant optionnels. On apprécie le remplissage de gazole des deux côtés. Autre astuce du quotidien : le réservoir d'AdBlue est à proximité de l'orifice de gazole côté droit. L'accessibilité moteur est très bonne. Les conducteurs de grande taille apprécieront le dégagement en hauteur du capot. Le contrôle des niveaux peut se faire directement dans le compartiment moteur y compris pour l'huile moteur, mais attention : contrairement à Setra, Mercedes-Benz France ne prévoit la jauge à huile manuelle qu'en option. On accède facilement au filtre à air ainsi qu'aux alternateurs et aux 4 courroies. Il dispose en série d'un système d'extinction d'incendie via plusieurs buses reliées à un extincteur à déclenchement automatique. Ce dernier réduit la profondeur côté gauche des soutes d'une vingtaine de centimètres. Le radar du régulateur de vitesse adaptatif (ART) est caché derrière l'étoile : il convient donc de ne pas masquer celle-ci. Le volume de soutes et les rangements pour le conducteur ou les équipements tels que chaînes à neige sont vastes et bien conçus. On retrouve le tableau électrique avec le coupe batterie général associés au témoin de purge du circuit AdBlue. Pour qui connaît les produits EvoBus, que du classique en somme.

La FNTV au service des entreprises de la mobilité

**fntv**  
 fédération nationale  
 des transports de voyageurs



**busworld.**

Rendez-vous à Bruxelles,  
du 18 au 23 octobre 2019  
**Hall 4 - Stand 401**

## TERRITO U SCOLAIRE

Pour découvrir le tout Nouveau Territo U destiné au transport scolaire, rendez-vous au salon Busworld ! Otokar va lever le voile sur cette nouveauté : nouveau design, exploitation des dernières technologies, ratio longueur/capacité passagers optimal...

Nous vous attendons nombreux !

0 800 686 527 Service & appel gratuits