



INDUSTRIE BUSWORLD EUROPE 2019

Les géants sur la défensive



Busworld Europe est devenu plus grand que jamais en déménageant à Bruxelles. Les difficultés d'orientation dans les halls, faute d'une signalisation claire, constituent un étrange parallèle avec le marché de l'autocar en Europe, quelque peu désorienté face à la transition énergétique et l'invasion orientale.

... (Suite page 2)

ENTREPRISE DÉVELOPPEMENT

Alliance Atlantique, le groupe qui monte



Le groupe de Parthenay s'invite chez les grands comme une PME dans l'air du temps : appétit certain, vraie stratégie et coûts affûtés.

... (Suite page 6)

INDUSTRIE RÉCOMPENSE

Les jurés ont rendu leurs verdicts



Les lauréats du Sustainable Bus Award ont été révélés lors de la soirée de gala de Busworld Europe. Pour EvoBus et Iveco Bus, cela commence à être une tradition. La surprise vient en catégorie autocars avec le VDL Futura FHD2-135 à boîte ZF TraXon.

... (Suite page 10)

EDITORIAL P. Cossard

Rudolph Diesel vit toujours !

Après des Rencontres nationales du transport public, à



Nantes début octobre, presque totalement branchées sur le réseau électrique, retour à une autre réalité avec Bus-

world Europe. L'autocar, largement représenté et décliné dans toutes ses versions, reste ici majoritairement fidèle au moteur thermique. Certes, selon l'usage pour lequel il est prévu, il sera possible d'opter pour du gazole, un carburant alternatif, voire le gaz. Ce constat, n'en déplaise aux nouveaux Torquemadas de l'écologie, prouve que l'irrigation des territoires non métropolitains passera selon toute vraisemblance par un mix-énergétique. Avant, bien sûr, l'arrivée du miracle technologique qui nous sauvera tous...

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

MOBILITÉS magazine AUTOCARS

Inscrivez-vous sur www.mobilitesmagazine/Autocar/



INDUSTRIE **BUSWORLD EUROPE 2019**

Les géants sur la défensive



Busworld Europe est devenu plus grand que jamais en déménageant à Bruxelles. Les difficultés d'orientation dans les halls, faute d'une signalisation claire, constituent un étrange parallèle avec le marché de l'autocar en Europe, quelque peu désorienté face à la transition énergétique et l'invasion orientale.

JEAN-PHILIPPE PASTRE

En autocars, ne cherchez pas les nouveautés chez les géants du secteur européen (EvoBus et Iveco Bus) : la mode vestimentaire serait plutôt à la « peau de chagrin » en particulier sur le stand Iveco Bus, où le Magelys brillait par son absence. Quant à Mercedes-Benz, la seule vraie nouveauté était à rechercher en minicar avec le nouveau Sprinter (génération 907) en version Travel 75. MAN était plus en verve avec l'apparition du moteur D15 de 9037cm³ dans la salle des machines de son Lion's Intercity, ce qui lui confèrera assurément davantage de polyvalence qu'avec le moteur MAN D08 un peu « tendre » pour certaines missions. En parallèle, les modèles MAN et Neoplan grand tourisme bénéficient de 10ch et 100Nm supplémentaires avec le moteur D26 Euro VI-d.

Exit les rétroviseurs

On notera une mode qui fait fureur lors de ce salon Busworld Europe

2019 : la suppression des rétroviseurs traditionnels au profit des caméras de rétrovision. Irizar fut le pionnier sur son ie Tram, mais Neoplan lui a vite emboîté le pas pour le Skyliner, un choix judicieux pour ce modèle aux angles-morts problématiques jusque-là. Une option facturée toutefois au prix fort : 8000 € H.T. Toute la gamme Neoplan peut en être équipée. Reste qu'à ce prix, on peut en casser du rétroviseur ! VDL et Van Hool ont également présenté des autocars de tourisme ainsi équipés. L'intérêt est surtout économique : moins de casse potentielle, et un gain aérodynamique que VDL estime à 4%. Côté fournisseurs, le pionnier français Vision Systems est désormais rejoint par le néerlandais Orlaco sur ce marché.

Des lignards grand format

L'autre surprise vient d'outre-Pyrénées avec deux nouveautés dans le domaine des autocars à impériale : chez Ayats et Unvi.

➔ Suite du texte page 5



Pas de réelles nouveautés sur le stand Iveco Bus et un absent symbolique : l'autocar Magelys. L'actualité était concentrée sur l'extension de la gamme de véhicules fonctionnant au GNV, dont le Daily Natural Power de 136ch désormais proposé en version Start, une entrée de gamme plutôt dédiée aux petites lignes rurales ou transports à la demande. Sa capacité peut aller jusqu'à 22 passagers et il peut accueillir un UFR. L'embranchement a été revu pour répondre à la norme ECE R107.



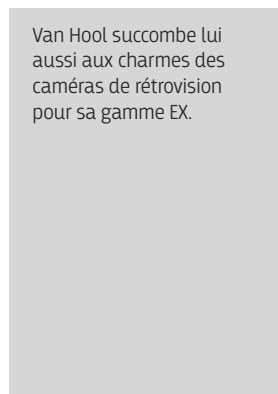
Face à la multiplication des nouveautés à déployer dans le réseau, MAN Bus France diffère sa décision quant à l'importation du MAN TGE minicar (dû au carrossier Turinois Mussa & Graziano). Par contre il importera dès 2020 le eTGE en version Combi 9 places (catégorie VP), une base pour le transport à la demande et le transport de personnes handicapées. L'autonomie annoncée est de 114km en cycle WLTP.



MAN développe sa gamme Lion's Intercity avec l'introduction du moteur D15 6 cylindres de 9037cm³ qui donne de nouvelles ambitions (et davantage de polyvalence) à ce modèle, ici en version C de 13,05 m de long et 360ch.



Seule vraie nouveauté sur le stand Mercedes-Benz : le Sprinter Travel 75. Face à l'ancien Sprinter Travel 65 il offre une capacité accrue tant en passagers (bénéfice de +1 à +3 passagers, soit jusqu'à 21 personnes) qu'en capacité de soute (500 kg et coffre de 2m³). Avec 6,5 t de PTAC, il est doté en série du ralentisseur Telma. Notez qu'il faut spécifier en option la commande manuelle, le montage départ usine prévoyant un couplage au pied, comme sur un autobus. La commercialisation commence avec le moteur OM651 de 2,2 litres. Les variantes à moteur V6 suivront à l'été 2020.



Van Hool succombe lui aussi aux charmes des caméras de rétrovision pour sa gamme EX.



Yutong ne fait pas que du car de ligne ou de l'autobus électrique. Les autocars de tourisme font toujours partie du catalogue prévu pour l'Europe. Ici le Yutong T13 à la définition et au style très européen. Les composants sont bien connus chez nous : moteur DAF MX-11 Euro VI-d et transmission ZF TraXon.



Première mondiale pour l'Isuzu Anadolu Interliner 13 CNG. Il est animé par un moteur Cummins 6 cylindres développant 325ch et 1356Nm de couple accolé à une boîte automatique ZF Ecolife 6AP1400. Sa capacité maximale est de 63+1 personnes à bord. Cet autocar de ligne sera importé fin 2020 par FCC en France.



Temsa a vu son stand envahi de clients français interrogatifs quant à l'avenir de la marque sur notre territoire. Temsa a toutefois clairement annoncé qu'il entendait bien rester en France, notamment sur le segment de l'autocar polyvalent (ici un Temsa HD 13M).



Beulas exposait une nouveauté : l'Aura Panoramic (ici sur base MAN 19.420 à moteur MAN D26). Notez l'impressionnante surface vitrée au niveau des voussoirs. La climatisation d'origine Hispacold est, pour d'évidentes raisons, intégrée et non plus en pavillon.

INDUSTRIE
PRODUCTION

Iveco Bus : le Magelys, c'est (bientôt) fini...



Pour les défenseurs du dernier autocar de tourisme produit en France, et d'une certaine vision du confort « à la française », il est temps de se manifester. En effet, Iveco Bus va clore les prises de commandes pour la gamme Magelys (Line, Pro et Lounge) à la fin de l'année 2019. La production, effectuée sur le site d'Annonay depuis 2008, cessera donc au cours de l'année 2020. Iveco Bus quittera ainsi la scène des autocars de tourisme avant l'arrivée de la norme Euro VI-e prévue pour 2021.

Après le retrait du (très apprécié) Iliade en 2006, le Magelys devait incarner, comme la Renault VelSatis ou la Citroën XM en automobile, une vision du « haut-de-gamme à la française ». Les déboires des premiers clients, la mésentente chronique du moteur Iveco Cursor 10 avec sa boîte robotisée ZF AStronic, des plastiques intérieurs peu valorisants ont eu raison des ambitions. Progressivement - mais tardivement - corrigé, notamment lors de l'apparition de la version Magelys Pro en 2012 dépourvue de certains équipements controversés, il a vu ses soucis de qualité résolus ; avant d'aboutir en Euro VI à la génération actuelle. Laquelle correspond au retrait de la version HDH à 3 essieux.

Le Magelys fut également mal aimé par ceux-là même qui devaient le défendre. Ainsi Iveco Bus n'y croyant visiblement plus, malgré le titre de Coach of the Year 2016, il n'eut jamais droit à la boîte automatique ZF EcoLife appairée au moteur Cursor 9 (choix pourtant disponible dans les Iveco Bus Crossway et Evadys).

JEAN-PHILIPPE PASTRE



Profitant du châssis Iveco Daily Natural Power, le carrossier espagnol Ferqui peut proposer son Sunrise en version GNV. Un atout pour la France où bientôt la vignette Crit'Air 1 deviendra un sésame indispensable pour entrer dans les centres-villes.



Le stand UNVI faisait large place au double-étage SIL de 14,2 m de long sur base Scania KEB 6x2*4 de 450ch.. Doté de la transmission Scania Opticruise, il est capable d'accueillir jusqu'à 93 passagers. Il est disponible tant en version Classe II interurbaine qu'en tourisme Classe III.



Otokar Europe présente en avant-première le Territo U de nouvelle génération. De conception modulaire il commence sa carrière en versions 12,2 m et 13 m de long. Différents aménagements et planchers sont prévus en fonction des missions. Il est ici exposé en variante scolaire de 13 m et 63+1 places. Un modèle plus spécifiquement tourisme est annoncé.



Ayats nous régale d'une première nouveauté : le Roadjet un autocar double étage dédié longue distance. Il exploite une chaîne cinématique d'origine Mercedes-Benz (moteur OM471 LA et boîte robotisée Daimler PowerShift GO 250-8). Sa longueur est de 14,35 m pour un gabarit en hauteur au code européen de 4 m. La capacité maximale, suivant aménagements, peut aller jusqu'à 89 +1 personnes.

⌚ Ayats faisant même coup double avec un car de ligne et une variante longue distance, toutes deux à impériale. Unvi expose quant à lui un modèle classe III, l'UNVI SIL sur châssis Scania de 14,2 m de longueur hors-tout pour une capacité de 93 passagers ! Sur le même stand, un autocar touristique double-étage, l'UNVI Urbis DDOT à motorisation GNV également fournie par Scania lui tenait compagnie. Cette version est complémentaire de l'offre UNVI Urbis eDDOT à batteries, afin d'offrir davantage d'autonomie tout en bénéficiant malgré tout d'un accès quasiment assuré aux centres-villes en France grâce à la vignette Crit'Air 1. A Busworld il s'agit d'une niche de marché visiblement dynamique. Le choix en autocars à impériale se complète par les réalisations de Beulas, basé en Espagne, homologuées tant en classe III qu'en classe II. Même le spécialiste britannique Alexander Dennis Ltd a traversé la Manche avec l'ADL Enviro 500 conçu pour le continent, homologué Classe II avec ceintures de sécurité. Toujours à impériale on note l'autocar touristique Güleryüz Panora (qui existe également en version Classe I urbaine).

En midicars, on signalera la commercialisation désormais effective de l'autocar Erenor Glory sur base Mercedes-Benz Atego par la société EA Autocars.

Minicars en folie

Le secteur des minicars a généré la venue d'une pléiade de carrossiers. Si les constructeurs venus d'Espagne tels que Indcar, Integralia, Unvi, Ferqui nous sont familiers, l'exotisme était largement représenté par la Turquie. Ces carrossiers en font pour tous les goûts (au sens propre comme au sens figuré). Notez la présence du Tchèque Rosero, distribué en France par les établissements Bacqueyrisses (Gironde) et la



Ayat expose également une variante interurbaine de son double étage : le Ayats Horizon Intercity. En classe II, il peut transporter jusqu'à 102 personnes assises et 15 debout + 1 UFR. Différence avec le modèle Roadjet, la boîte est ici une ZF EcoLife 2000B accolées au moteur Mercedes-Benz OM470 de 10,8 litres.

nouvelle raison sociale du polonais Kapena, désormais baptisé MMI. Au rayon exotisme, on relève les belles réalisations de Atlas-Auto venu des pays Baltes. Indcar et Ferqui, qui travaillent beaucoup

sur base Iveco Daily, partent avec un avantage dans le cadre de l'accès aux centre-villes français puisqu'ils habillent les châssis nu ou la caisse complète de l'Iveco Daily Natural Power. On reste tou-

tefois interrogatif devant la politique de ségrégation conduite par EvoBus qui réserve à sa seule filiale Daimler Minibusses GmbH le Sprinter à PTAC de 6,5t et pont arrière de capacité 4,8 t. ■



Premier réseau de PME indépendantes du transport de voyageurs en France

Comment appréhendez-vous la transition énergétique chez Réunir ?

Comme une nécessité, bien plus que comme une évidence. Une nécessité parce que la filière autocars n'est pas considérée comme la plus vertueuse, même si les véhicules roulant au diesel ont amélioré leurs performances environnementales notamment en émettant beaucoup moins de gaz à effet de serre. Il faudrait refaire ici l'histoire de l'évolution des normes euro et la manière dont l'Europe a donné l'impulsion. Une histoire qui n'est pas achevée. Je pense en particulier au Parlement européen qui, si l'on en croit la présidente de sa commission transports, Karima DELLI, que nous avons rencontrée récemment, ne désarmera pas sur les changements à intervenir dans le secteur des transports. Avec 13,41 gigatonnes de CO2 émis en 2016 dans le monde, le transport est le deuxième contributeur de gaz à effet de serre derrière la production d'énergie et d'électricité. Comme la transition énergétique se fera, notre préoccupation est d'accompagner nos adhérents dans les différentes démarches qu'ils entreprennent, et ce n'est pas simple. Toutefois le parc REUNIR représentait plus de 60% de véhicules euro V et plus en octobre 2017, ce qui constitue déjà un très beau score, et nos adhérents sont présents sur toutes les sources d'énergie, l'hydrogène y compris.

Justement, comment se répartissent les différentes énergies au sein de vos adhérents ?

Nous aurons les chiffres dans le détail début 2020, parce que précisément, nous assurons plus de



Eric Ritter
Directeur général de Réunir.

8000 autocars, via notre société de courtage. Mais ce qui est sûr, ce que nous assistons nos adhérents dans les appels d'offres et que nous commençons à avoir une idée de la tendance générale - c'est un des intérêts d'adhérer d'ailleurs à Réunir. Nous mutualisons également les connaissances techniques acquises et nous allons passer à la vitesse supérieure en renouvelant notre politique de référencement, eu égard aux ambitions de transition énergétique, mais pas uniquement (et pas uniquement pour les véhicules mais aussi sur d'au-

tres aspects comme les pièces détachées).

Quelles sont les perspectives, alors ?

La transition énergétique ne se fera par un coup de baguette magique. Mais on voit en apparaître une exigence croissante des donneurs d'ordre, publics ou privés (que l'on appréhende aussi à travers notre filiale, *France International Travel*, à travers sa marque commerciale, SAYBUS). Dès lors notre objectif s'est d'être prêts, à chaque fois que cela se présentera : certaines régions étant plus déterminées que d'autres, ou lorsqu'une évolution se fait jour sur tel ou tel marché de niche. Dans le Nord, par exemple, un de nos adhérents a été particulièrement ambitieux en répondant avec des véhicules électriques dans le cadre d'un appel d'offres régional. De même en région Auvergne Rhône Alpes, un déploiement de véhicules au gaz permet d'assurer la continuité d'une exploitation réussie avec des véhicules thermiques, mais en procédant par une rupture technologique avec des véhicules au gaz ; la problématique de la station a été déterminante, d'où notre partenariat avec GRDF, que nous reconduisons d'ailleurs, en 2020.

INDUSTRIE

RACHAT

Temsa reprend DCG



C'est officiel, et l'information a été reprise par *les Dernières Nouvelles d'Alsace*, la chambre commerciale du tribunal de grande instance (TGI) de Strasbourg a validé le 29 octobre 2019 le plan de cession à Temsa de Dietrich Carebus Group. L'importateur était en redressement judiciaire depuis juillet. Le nouveau propriétaire devrait conserver 54 des 124 personnes encore employées dans DCG.

Une audience du TGI de Strasbourg doit statuer le 18 novembre prochain sur le sort du loueur de cars Lambert Location, autre filiale de DCG, qui emploie 17 salariés à Gisy-les-Nobles, près de Sens (Yonne).

Pierre Cossard

Mobilités Magazine n°31 est paru



Les éditions des RNTD se suivent et ne se ressemblent pas. Après une édition parisienne maigre côté industriels, le rendez-vous nantais fut l'occasion d'assister à de belles présentations de la part des industriels.

Lisez-le

ENTREPRISE DÉVELOPPEMENT

Alliance Atlantique, le groupe qui monte

© Photo Alliance Atlantique



Les dirigeants d'Alliance Atlantique : Stéphane Magnan, Thierry Sorges, Gil Béguier, Pierre Poumarède et Jean-François Bertrand.

C'est la deuxième surprise de Saint-Malo. Alors que RATP Dev y a raflé à nouveau, dans la Région*, l'exploitation pour cinq ans du réseau de transports publics, un petit nouveau remporte l'appel d'offres que la filiale de la RATP a elle-même lancé dans la foulée pour sous-traiter les services scolaires et interurbains. Encore une fois à la barbe des filiales locales de Keolis et Transdev. Son nom ? Alliance Atlantique. En fait l'ex-Avenir Atlantique qui, ces dernières années, a poussé comme un champignon dans les Deux-Sèvres puis la Vienne puis l'Indre-et-Loire.

Alliance Atlantique fait désormais partie des quelques groupes de taille moyenne qui prennent de l'importance dans le paysage français. « Avec 450 salariés, 59 de plus bientôt à Saint-Malo, nous sommes le plus grand groupe indépendant de Nouvelle-Aquitaine, notre Région. C'est utile pour ne pas disparaître des radars dans la nouvelle organisation administrative des transports en France. A Parthenay, vous êtes très éloignés du pouvoir régional à Bordeaux. Nous avons donc décidé de grandir, de conquérir de nouveaux marchés. Sans véritables limites géographiques », explique Pierre

Poumarède, le président d'Alliance Atlantique.

Actionnaires directeurs

Cette ambition ne date pas tout-à-fait d'hier. Au départ, en 2007, Avenir Atlantique n'est que la société de services (paie, ressources humaines, achat de matériel) de trois autocaristes des Deux-Sèvres : les voyages Baudin emmenés par Thierry Sorges ; Casa Autocars et Cars Atlantiques dirigés par Gil Béguier ; le groupe Bertrand dont le leader est Jean-François Bertrand. Mais dès 2008, la structure leur sert à racheter un autre indépendant local, HM Voyages, plutôt que de le voir filer vers un grand groupe. Son dirigeant, Stéphane Magnan reste en place.

En 2013, Avenir Atlantique s'approprie 70% du marché scolaire et interurbain du département. En 2017, un fait d'armes, il remporte une grande part du marché scolaire dans la Vienne, avec 140 cars. La même année, il candidate à l'exploitation du réseau urbain de Niort. D'abord seul puis en compagnie de RATP Dev, déjà. Opération à un cheveu de

réussir. Mais Transdev, le sortant, repart finalement pour un nouveau bail. Après Saint-Malo, remporté cette année, l'an prochain, le groupe joue gros avec le renouvellement des marchés chez lui dans les Deux-Sèvres. « La taille, c'est aussi pour encaisser les claques. Ne pas plier le genou si d'aventure on perd un marché », explique Pierre Poumarède. Le groupe ne s'est véritablement structuré que le 31 août dernier en holding et filiales. Et a changé de nom, devenant Alliance Atlantique. Alors qu'Avenir Atlantique ressemblait plutôt à un groupement. Un choix, pour des dirigeants, sans successeurs dans leurs familles, de poursuivre

l'aventure à une autre échelle. Car ils s'étaient posé la question de tout vendre. Ils se répartissent à présent les « plaisirs » à des postes de directeurs : l'un aux ressources humaines et aux relations commerciales, l'autre à la gestion des parcs et à la qualité, le troisième dans le développement et les achats, le dernier aux finances.

Puis ils se retrouvent chaque mercredi en réunion d'actionnaires. « Nous voulons entre autres nous structurer en marque-employeur de qualité, précise Pierre Poumarède, aménager des parcours professionnels, des possibilités de promotions en interne ».

Deux ans de rationalisation

Dans la bataille des appels d'offres, il donne un des atouts du



groupe : « Une politique de juste prix, plutôt 5% de marge sur un marché pas 20%, pas de cash à remonter à la maison-mère, une intégration fiscale complète, pas de dividendes non plus à distribuer et une politique de conservation de l'outil de travail ». Une façon de coller à la réalité qui le rapproche de RATP Dev. « RATP Dev a fonctionnement de start-up. Ce sont des professionnels de terrain simples, accessibles, concrets. Par leur approche du métier, ils privilégient, comme nous la souplesse et l'agilité. Et ils ont un discours qui séduit les élus : celui de devoir faire des efforts, comme eux en font », apprécie Pierre Poumarède. Son groupe tire aujourd'hui parti de deux ans de rationalisation qui lui ont fait diminuer de 10 à 15% ses frais de structure. Les postes ont été revus, certains ont disparu. « Trois minutes par heure en moins, quand on travaille à 450, il y a des effets multiplicateurs », indique Pierre Poumarède. Le smartphone a beaucoup aidé. Un conducteur rencontre un souci et hop ! Il transmet lui-même l'information par le biais de l'appli de l'entreprise. Elle est répercutée en temps réel à l'exploitation, aux ateliers s'il le faut. Au temps du papier, des employés auraient couru avertir les uns et les autres. A l'occasion d'un plein de carburant, plus de « pêche » au ticket de caisse. L'information ou une photo part tout de suite du téléphone du conducteur vers la comptabilité. L'entreprise a économisé au moins deux em-

plois à temps plein liés autrefois à la transmission de l'information et au moins un demi-poste à la comptabilité.

Éviter les zones de pénurie de main d'œuvre

La prépaie dans tout le groupe a été centralisée à Parthenay. Il n'existe qu'une direction globale d'exploitation assortie de référents par grand secteurs géographiques dans les dépôts (une dizaine). Il n'y a qu'un atelier, mais une équipe de quatre mécaniciens volants.

Côté personnel, l'entreprise évite autant que possible les contrats à temps partiel, la raison essentielle, selon Pierre Poumarède de la pénurie de personnel. A Saint Malo, par exemple, Alliance Atlantique n'embauche que des temps pleins mais il en a réduit le nombre total de moitié par rapport à l'organisation précédente. « Nouveaux, nous partons d'une feuille blanche, c'est un avantage concurrentiel énorme par rapport à des positions acquises », indique Pierre Poumarède. Il a reçu 125 curriculum vitae. Une main d'œuvre locale disponible, c'est un des critères auquel Alliance Atlantique est attentive pour répondre à un appel d'offres.

Ambitions dans le transport urbain

L'ambition générale du groupe est d'« apporter de la valeur ajoutée » à ses clients. Un service développement a été créé, autour du graphisme-habillage de réseau. Pierre Poumarède, féru de

Alliance Atlantique en chiffres

- 465 collaborateurs et 460 véhicules.
- Chiffre d'affaires 2018 : 18 millions d'euros.

technologies nouvelles, y participe aussi. Les collectivités locales ont besoin de se voir proposer des améliorations en continu, voire de bâtir carrément son offre pour celles qui débutent dans la compétence transport comportant non seulement du bus ou du car mais de la marche, du vélo. « La soif d'innovations est la même que dans de plus grandes. Nous devons aussi aider nos clients dans les défis de taille qu'ils ont à relever. Discuter avec eux de n'importe quel type d'énergie, parler émissions de CO2, environnement à long terme », indique Pierre Poumarède.

Hormis les petites communautés de communes, le groupe recherchera, dans les prochaines années, à conquérir de petits réseaux urbains, trois ou quatre lignes, jusqu'à 20 ou 30 bus. Pour apporter un contrepoint à la candidature des grands groupes. Il est déjà sous-traitant à Niort. Il fait rouler une quinzaine de 9 places électriques à Parthenay. Il exploite des minibus à Ambroise. Mais son « juste prix », son organisation « souple et agile » peuvent encore séduire bien au-delà... ■

HUBERT HEULOT

*La Roche-sur-Yon, Vannes, Lorient, Brest, Angers

ENTREPRISE

EXPÉRIMENTATION

Transdev expérimente l'Ed 95 en Beaujolais



Après l'expérimentation du carburant Ed 95, issu de la distillation du marc de raisin, depuis le mois de mars 2019 entre La Rochelle et l'île de Ré, Transdev poursuit sur sa lancée dans le Beaujolais entre Villefranche-sur-Saône et Lyon-Vaise, soit 250 kilomètres par jour.

« C'est pour nous un test utile, dans la mesure où le profil de la ligne retenue propose davantage de relief que celui de La Rochelle », argumente Bernard Nuer, directeur de Transdev Rhône-Alpes. Une initiative qui s'inscrit dans la politique de transition énergétique menée par le transporteur, avec l'électricité, l'hydrogène, le gaz naturel... Issu de la distillation du marc de raisin, l'Ed 95 présente l'avantage de s'inscrire également dans les principes de l'économie circulaire, puisqu'il recycle un produit destiné à la destruction. Ce carburant est particulièrement déployé en Suède, ce qui fait que le constructeur Scania en est le principal utilisateur. « L'Ed 95 diminue les émissions nocives de 85%, notamment les particules fines de 70%, et de 50% l'oxyde d'azote (NOx) », confirme Sylvie Baqué, directrice de Transdev Auvergne-Rhône-Alpes.

JEAN-FRANÇOIS BÉLANGER



Mobilités Magazine Thématique n°3
Révolutions technologiques dans les transports
Découvrir le supplément en ligne !

ENTREPRISE **CONGRÈS**

La FNTV se dessine un avenir



Le congrès annuel de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV) s'est tenu le 16 octobre à Paris, autour d'un thème à la fois simple et fort complexe : « Dessine-moi les mobilités de demain... ».

En préambule du congrès, Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État, chargé des Transports, qui n'avait pu faire le déplacement, a tenu à s'adresser aux 400 professionnels présents par vidéo interposée, pour rappeler l'attachement du gouvernement au devenir de ce secteur particulier. Au fil des six débats qui ont suivi, la FNTV et ses multiples invités se sont attachés à clairement définir la place de l'autocar et des opérateurs de la profession dans le paysage des mobilités d'aujourd'hui, mais aussi de demain.

Trois messages forts

A travers les différentes thématiques abordées (la LOM, transports scolaires, transitions écologique et numérique, marchés publics

et Europe), la fédération a pu faire passer au moins trois messages forts concernant ses attentes et ses besoins. Le premier est la nécessité de laisser du temps aux industriels et aux entreprises pour participer pleinement, et sans chaos, à la transition écologique. Le deuxième aura consisté à rappeler le besoin de contrats de transport plus longs, pour que les opérateurs puissent investir comme il se doit dans la transformation des besoins de mobilité. Enfin, il a aussi été clairement rappelé qu'une des pistes permettant de faire face à la grave pénurie de conducteurs vécue par l'ensemble des secteurs du transport collectif, devait être la révision des modalités d'accès au permis Transport en commun. ■ **PIERRE COSSARD**

ENTREPRISE **OPÉRATEUR DE L'ANNÉE 2019**

Ocelorn remporte la mise



Le 15 octobre dernier, à Paris, dans le cadre d'une soirée de gala organisée par Mobilités Magazine, le jury décernant le titre d'Opérateur de l'Année a distingué l'entreprise bretonne Ocelorn.



Quelque 110 professionnels avaient répondu présent à l'appel de Mobilités Magazine et des sponsors de la soirée de l'Opérateur de l'année 2019, organisée le 15 octobre dernier à la Fabrique de l'Événement, dans le X^e arrondissement parisien.

Dans une ambiance à la fois festive et gastronomique, l'ensemble du secteur des transports routiers de voyageurs a célébré la mise en valeur de la société bretonne Ocelorn,

elle prend ainsi le relais de LK Voyages, distinguée en 2018.

Deux challengers de poids

Aux côtés d'Ocelorn, deux entreprises sont aussi arrivées dans le trio de tête et ont eu les honneurs de l'assistance. En premier lieu, se trouvait donc Be Green, qui a par ailleurs reçu le Prix Spécial de la Rédaction, pour avoir été nommé deux années consé-

cutives. La troisième entreprise mise en valeur lors de la soirée était le Groupe Beltrame. Cette entreprise familiale existe depuis 1969, et dispose aujourd'hui de 4 sociétés implantées dans le Sud Est de la France comptabilisant 260 véhicules et 320 salariés. Rendez-vous est d'ores et déjà pris pour la troisième édition de la soirée de l'Opérateur de l'Année 2020 à Lyon, en marge du futur salon Autocar Expo. ■ **PIERRE COSSARD**

ENTREPRISE SOCIAL



La contestation du bonus-malus sur contrats courts

« Pas clair, flou et injuste ». C'est ainsi que Jean-Sébastien Barrault, président de la FNTV (Fédération nationale des transports de voyageurs), décrit le bonus-malus sur les contrats courts, pour le secteur du transport de voyageurs.

Cette disposition entre en application le 1^{er} janvier prochain. Le 27 septembre dernier, la FNTV a demandé au conseil d'Etat de l'annuler, en compagnie de neuf autres organisations professionnelles*. Il doit se prononcer d'ici la fin de l'année.

Cette mesure a été décidée par le gouvernement dans une sorte d'équilibre dans sa réforme de l'assurance-chômage, chômeurs moins indemnisés d'un côté, entreprises incitées à moins les licenciés de l'autre. L'incitation prend la forme d'une modulation de la cotisation-chômage. Alors qu'elle est de 4,05% actuellement, elle pourrait atteindre 5% pour celles qui « abusent ». Descendre à 3% pour les autres. L'« abus » est mesuré par l'écart avec le « *taux de séparation* » moyen dans la même branche. Le « *taux de séparation* » est le nombre de ruptures de contrats de travail donnant lieu à une inscription à Pôle Emploi divisé par l'effectif total.

Une mesure sélective

Le gouvernement n'applique ce bonus-malus qu'à sept branches professionnelles : l'agro-alimentaire, les activités scientifiques et techniques, le transport et l'entreposage, la fabrication de produits en caoutchouc et en plastique et autres produits non métalliques dont l'industrie cimentière, le travail du bois, l'industrie du papier et l'imprimerie. Celles, employant a priori, le plus de personnel en contrats de courte durée. Problème, le ministère du travail n'a pas précisé les modalités d'application. En particulier pour le transport de voyageurs. Par exemple, un salarié refusant le transfert de son contrat après la perte d'un marché est-il compté ?

Par ailleurs, la branche professionnelle des transports est si disparate que le taux de séparation moyen risque de ne pas correspondre du tout à la situation du transport de voyageurs.

« *Ce sera injuste* », estime Jean-Sébastien Barrault.

Le calcul des taux de séparation (entreprises et branche) commence le 1^{er} janvier. Pour une modulation des taux de cotisation débutant le 1^{er} janvier 2021. A priori, dans le transport de voyageurs, ils seraient plutôt bons. Dans la branche, les déménageurs, par exemple, emploient plus de personnel temporaire. Mais personne n'en sait rien. En tout état de cause, la FNTV estime, avec les neuf autres fédérations professionnelles en appelant au conseil d'Etat, que « *le gouvernement se trompe de combat* », et que les sept secteurs visés, en étant surtaxés, ne seront pas dans la situation pour développer l'emploi. Mais devant le conseil d'Etat, elles plaideront ensemble la rupture d'égalité. ■

HUBERT HEULOT

*L'agroalimentaire, la plasturgie, le bois, le ciment, la logistique, le carton, l'imprimerie et la communication.

INDUSTRIE ZOOM

Revue de détails sur les Volvo 9700 et 9900



Les nouvelles générations de Volvo 9700 existent depuis le salon Busworld Europe en version 15 m, 3 essieux et sont ouverts à la commande, y compris en France, où l'on se doute que ce ne sera

pas la plus grosse vente de la gamme Volvo Buses. Pour l'intégration de l'élévateur UFR, il bénéficie également au choix d'une porte arrière élargie ou d'une 3^{ème} porte au-dessus de l'essieu avant. Le Volvo 9700 est également disponible en 13 m avec porte arrière dans le porte-à-faux, départ usine, ce qui libère de l'espace supplémentaire en soutes. Dans ce cas, les toilettes sont reportées

tout à l'arrière. Le Volvo 9900 roule « *zéro pétrole* » à la demande puisqu'une option le rend compatible avec le B100 (Bio-gazole issu d'ester méthyliques d'acides gras d'origine végétale). Celle-ci est disponible avec le moteur Volvo D11 réglé à 460ch. Cela complète l'offre Volvo en la matière, puisque les moteurs Euro VI étaient déjà tous compatibles avec le HVO. ■

JPP

ENTREPRISE

LOCATION

TudingBus devient BusHunter



Tuding SAS, créée à Paris en 2016, change le nom de sa plateforme de réservation de cars et de bus, TudingBus est donc devenu BusHunter depuis le 31 octobre 2019. La plateforme de réservation donne toujours accès à un large éventail de sociétés d'autocars en Europe et au Royaume Uni avec plus de 600 sociétés partenaires et un nombre grandissant de véhicules disponibles qui rejoignent la plateforme chaque jour.

PC

Découvrez

Voyages & groupe Magazine



Voyages & groupe magazine,
La référence presse
du tourisme de groupe

INDUSTRIE
EQUIPEMENT

Une nouvelle caméra latérale



Dometic lance en 2020 un nouveau système d'assistance aux virages intelligent pour aider à prévenir les accidents mortels dus à l'angle mort. La nouvelle caméra latérale Dometic CAM1000 est annoncée comme distinguant de manière fiable les piétons et les cyclistes des objets extérieurs tels que les poteaux de feux de signalisation. Elle est conçue pour attirer rapidement l'attention du conducteur, de plus en plus assailli par une surdose d'alarmes et de signaux d'avertissement provenant du tableau de bord de son véhicule. La caméra CAM1000 peut être utilisée sur presque tous les véhicules commerciaux et s'adapte parfaitement à la gamme de moniteurs Dometic de 2019.

PC
CONSTRUCTEUR

L'Otokar Ulyso T s'ouvre aux UFR



L'autocar Ulyso T devient réellement polyvalent en apparaissant dans une exécution H qui le rend compatible avec la loi de 2005 sur l'accessibilité des personnes handicapées. Il conserve sa porte médiane mais prévoit une prédisposition pour un élévateur UFR jusqu'à présent indisponible sur l'Otokar Ulyso T. Attention, malgré cette version spécifique, il s'agit d'être précis sur les mots : ce n'est toujours qu'une prédisposition intégrant une 3^e porte dédiée sans l'élévateur UFR. L'Otokar Ulyso T, purement tourisme, reste au catalogue d'Otokar Europe.

JPP
INDUSTRIE RÉCOMPENSE


Les jurés ont rendu leurs verdicts

Les lauréats du Sustainable Bus Award ont été révélés lors de la soirée de gala de Busworld Europe. Pour EvoBus et Iveco Bus, cela commence à être une tradition. La surprise vient en catégorie autocars avec le VDL Futura FHD2-135 à boîte ZF TraXon.

JEAN-PHILIPPE PASTRE

Une fois de plus, les finales auront été très disputées. En autobus urbain, c'est le Mercedes-Benz eCitaro qui remporte le prix. Il le doit à son confort, tant pour le conducteur que les passagers (au prix d'une sophistication technique certaine), et à un contenu sécuritaire particulièrement riche (Side Guard Assist, freinage d'urgence automatique ABA4, ESP, etc). Pour autant l'Heuliez Bus GX 437 Elec n'a pas démerité, puisqu'il impressionna le jury au chapitre de l'environne-

ment et de l'architecture électrique. Mais le SBY ne se limite pas à ces seuls aspects. Le très spectaculaire Irizar ie Tram répondait bien aux critères « *d'image positive pour le transport public* », mais certains détails d'ergonomie, et son système de recharge propriétaire, l'auront pénalisé dans l'évaluation finale.

Iveco Bus gagne le challenge interurbain

En catégorie autocars interurbains, c'est l'Iveco Bus Crossway

Natural Power⁽ⁿ⁾ à plancher normal qui prend le titre après l'avoir déjà pris en version Low Entry en 2018. Il devance, de peu de points, une nouveauté : le Solaris Bus Urbino 12 LE Lite Hybrid. Deux véhicules très innovants sous une apparence anodine : le Crossway profite à plein de ses bouteilles de GNC intégrées dans le pavillon. Un coup de génie technique dont les ingénieurs tchèques de l'ex-Karosa peuvent être fiers. En face, le Solaris Urbino LE Lite Hybrid reprend à son

Le Coach of the Year revient au MAN Lion's Coach

Autre prix européen remis lors de la soirée de gala de Busworld Europe, le titre de Coach of the Year 2020. Et cette fois-ci c'est le titre officiel qui revient au MAN Lion's Coach C4 après un vote impliquant 22 revues européennes. Indirectement, c'est ZF qui fait l'unanimité puisque c'est le dénominateur commun entre les autocars vainqueurs du Sustainable Bus Award et du Coach of the Year. Le communiqué de MAN évoque le fait que le jury a relevé la cohérence globale du véhicule. Le MAN Lion's Coach actuel a été dévoilé lors du salon Busworld 2017 à Courtrai. Il est disponible en quatre longueurs : 12,1 m et 13,09 m pour un 2 essieux et 13,36 m et 13,9 m pour un 3 essieux. Avec ses six sièges supplémentaires par rapport à la version 12 m, le véhicule de 13 m à 2 essieux (présenté lors du Coach Euro Test) est une option typiquement française. Son poids total maximum autorisé de 19,5 tonnes contribue également à sa flexibilité en termes d'aménagements. L'élévateur UFR optionnel joue un rôle important dans la répartition de la charge car il repose sur l'essieu avant, soulageant ainsi l'essieu arrière tout en ne restreignant pas les soutes. Les nouveaux modèles MAN Lion's Coach peuvent accueillir jusqu'à 53, 57, 59 ou 63 passagers (sans WC). Les compartiments à bagages ont un volume compris entre 11,7 et 14,3 m³ selon les options et modèles.



Le MAN Lion's Coach C TipMatic Coach a fait l'objet d'un comparatif dans **Mobilités Magazine n°29** daté de septembre 2019.

compte un concept connu chez VDL avec le Citea LLE : un véhicule à la tare optimisée. Solaris Bus allant ici assez loin dans la démarche puisque cela inclut une hybridation parallèle. Mais en France, un tel véhicule pourrait se heurter dans certaines aires métropolitaines aux fameuses (et absurdes) vignettes Crit'Air pénalisant les moteurs Diesel, qu'ils soient hybrides ou pas. Le Scania Interlink LD déjà primé par le Sustainable Bus Award en 2017 en version GNC revenait ici en version GNL. Le gaz naturel liquéfié avait autant d'atouts que de handicaps. Et ces derniers n'ont pas échappé au jury, en particulier le dégazage en période d'inactivité.

VDL pour l'autocar

En autocars, c'est le VDL Futura FHD2-135 Euro VI-d à boîte ZF TraXon⁽²⁾ qui devance le Mercedes-Benz Tourismo RHD Safety Coach⁽³⁾. Face à un rival aussi homogène, le VDL a pu compter sur les exceptionnelles performances de sa chaîne cinématique et son poids contenu. Deux gages de compétitivité pour les entreprises. En prime, le VDL peut se targuer d'une fabrication 100% européenne, ce qui réduit les impacts logistiques et sociaux défavorables lors de sa production. Le Mercedes-Benz Tourismo Safety Coach pouvait lui opposer des équipements de sécurité, tant passive qu'active, de très haut niveau et un réseau d'après-vente parfaitement rôdé et largement présent en Europe. Quant au Scania InterLink MD alimenté au GNL, si la démarche énergétique est extrêmement intéressante, la motorisation un peu « tendre » face aux autres finalistes, et l'encombrement des réservoirs de GNL dans les soutes lui ont coûté de précieux points. Le jury du Sustainable Bus Award comprend 8 magazines repré-



(1) L'Iveco Bus Crossway NP à plancher normal a fait l'objet d'une prise en mains dans **Mobilités Magazine** n°30 d'octobre 2019.



(2) Le VDL Futura FHD2-135 a fait l'objet d'un essai dans **Mobilités Magazine** n°22 daté de janvier 2019.



(3) Le Mercedes-Benz Tourismo RHD M/2 a fait l'objet d'un essai publié dans **Mobilités Magazine Autocars** n°1 daté d'octobre 2019.

sentants autant de pays : *Autobus* (Italie) *Bus & Coach Professional* (Royaume-Uni) *Busfahrt* (Allemagne Fédérale) *CarrilBus*

(Espagne) *InfoBus* (Pologne) *Infotrucker* (Roumanie) *Mobilités Magazine* (France) et *OV-Magazine* (Pays Bas). ■

INDUSTRIE

ELECTRIQUE

Aux USA, Van Hool mise sur Proterra



Le CX45E, présenté lors du salon Busworld Europe, est un autocar à propulsion entièrement électrique destiné au marché américain. Van Hool a choisi l'entreprise américaine Proterra, fabricant majeur de technologie de batteries pour véhicules lourds, pour fournir la technologie de batteries E2. Le véhicule 100% électrique présentera une autonomie de +300 km et sera principalement affecté aux déplacements domicile-travail d'employés ou au transport régulier de personnes sur des distances plus courtes. Depuis plus de trente ans, Van Hool collabore avec son partenaire et distributeur exclusif ABC Bus Companies Inc. pour implanter l'entreprise belge en Amérique. Aujourd'hui, plus de 10 000 autobus et autocars Van Hool circulent déjà sur les routes américaines.

PC

ADL

Un Enviro500 interurbain



Alexander Dennis Limited (ADL), filiale de NFI Group Inc. («NFI»), a lancé le 17 octobre 2019 la version européenne et interurbaine de classe II de son bus à deux étages Enviro500 à trois. Le véhicule, destiné au client suisse PostAuto, est l'un des 32 Enviro500 construits à ce jour pour les opérateurs en Suisse. Il est disponible en classe I pour les voies urbaines, et en classe II pour l'interurbain

PC

INDUSTRIE

EQUIPEMENT

Neoplan passe aux MirrorsCams



C'est officiel depuis le salon Busworld Europe 2019 : l'option MirrorCams (caméras de rétrovision en bon français) est livrable sur l'ensemble de la gamme Neoplan, à savoir le Cityliner, le Tourliner et le Skyliner (certainement le modèle qui en retire le plus grand bénéfice pour la vision). Une option qui n'est, assurément, pas bradée : 8 000€ H.T ! L'équipement provient du spécialiste français Vision Systems. Outre la réduction significative du risque de casse de l'équipement de rétrovision, il y a également un bénéfice aérodynamique qui se traduira forcément en consommation finale, surtout pour qui fait beaucoup d'autoroute. Rappelons que *Mobilités Magazine* put tester cet équipement, encore en statut de prototype, lors d'une prise en mains publiée dans le **N°25 daté d'avril 2019**. JPP

STRATÉGIE

Un nouveau nom pour Daimler Buses



La création fin octobre 2019 de filiales séparées entre voitures, utilitaires et véhicules industriels dans l'empire Daimler a des conséquences pour l'univers de l'autocar et autobus. On ne doit plus parler de Daimler Buses depuis le 1^{er} novembre 2019, l'entité étant intégrée dans Daimler Truck AG. Outre les aspects financiers, cela impacte la communication, avec **un site internet** désormais global. JPP

INDUSTRIE

INTERVIEW

Filip Van Hool, PDG de Van Hool

Je crois en l'avenir de l'autocar



Filip Van Hool, Président Directeur Général de la société éponyme, évoque sa vision d'industriel lors d'un entretien réalisé début novembre 2019 sur le circuit de Mortefontaine (Oise). Morceaux choisis...

PROPOS RECUEILLIS
PAR JEAN-PHILIPPE PASTRE

Mobilités Magazine autocars : Malgré le contexte hostile aux autocars tant en France qu'en Europe, ou le désengagement de certains constructeurs, quelle est votre vision de l'avenir ?

Filip Van Hool : L'image de l'autocar évolue. Je crois beaucoup dans le développement de celui-ci. Les liaisons longue distance ont y contribué à travers une nouvelle clientèle. Et l'activité de tourisme n'est pas morte, j'y crois vraiment !

MMA : Dans ce contexte, comment se place Van Hool ?

FVH : On aura une croissance des immatriculations de Van Hool en Europe pour l'année 2019. Et les carnets de com-

mandes sont bien remplis pour 2020 : nous sommes en avance par rapport à la même période de l'an dernier. On a désormais une gamme bien équilibrée pour laquelle nous avons noté un réel intérêt lors du salon Busworld Europe qui vient de se clôturer.

MMA : DAF, votre partenaire pour vos gammes autoportantes, mise résolument sur le moteur Diesel. N'est-ce pas dangereux ?

FVH : Tout d'abord, nous travaillons toujours sur châssis Scania pour certains pays et nous sommes très contents de travailler avec DAF qui contribue à nos excellents résultats en

consommation. J'attire votre attention sur le fait que nos efforts conjoints ont abouti à la réduction de 700 à 800kg de la masse des autocars EX 2 essieux. L'hybride, nous sommes disposés à le développer dans un délai court si besoin. Nos partenaires, comme ZF, sont prêts techniquement. Mais le marché doit demander ce que les constructeurs peuvent construire.

MMA : Van Hool s'intéresse beaucoup au marché nord-américain (projet d'usine dans le Tennessee, accord avec Proterra). Qu'en est-il commercialement ? L'investissement du groupe Daimler dans Proterra a-t-il des conséquences pour Van Hool ?

FVH : Nous arriverons à un équilibre de notre activité entre Europe et Etats-Unis d'Amérique. L'accord avec Proterra pour les autocars CX dédiés aux « commuters » représente une niche d'environ 20 unités. Nous avons convenu de construire un autocar avec eux, ils respectent leurs engagements. Et rien n'interdit de penser qu'ils puissent nous aider à développer un autocar électrique pour l'Europe. Mais il faudra, là-encore, qu'il y ait un marché et une réelle demande. ■



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, 9 rue du Gué - 92500 Rueil Malmaison