



EVÉNEMENT

RENDEZ-VOUS À EUMO EXPO STRASBOURG



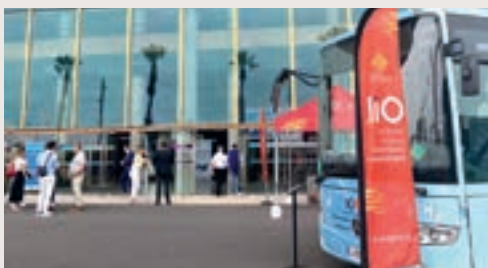
ACTUALITÉS

p. 6

- Belfort commande des Solaris Urbino hydrogène de 18 m
- Nantes Métropole attribue à Iveco France le marché d'acquisition de nouveaux bus électriques à batteries

SALON

p. 12



Retour sur les Journées Agir à Montpellier

30^e ANNIVERSAIRE

p. 24

Évolution des cars et bus : le choc des générations !



IVECO
BUS

HEULIEZ



En route vers le changement

IVECO BUS est toujours à vos côtés et vous offre une gamme complète de produits, solutions et services à la pointe, avec un mix énergétique adapté à toutes vos missions. Conduisons le changement, ensemble.



**Le seul magazine de la profession
toujours édité en format papier**
et également disponible en version numérique

Siège social :

94, rue Jules Guesde,
92300 Levallois-Perret – France
Tél. : 01 41 27 97 37
Fax : 01 41 27 97 30

www.autocar-et-bus-infos.com
autocar-et-bus-infos@sejt.com

**Directeur de la publication
et rédacteur en chef :**

Laurent de Saulieu

**Coordinateur et
conseiller à la rédaction :**

François Gilbert

**Coordinateur des
essais véhicules :**

François Deneuter

Responsable matériel :

Loïc Fieux

Secrétaire de rédaction :

Marie-Caroline de Saulieu

A collaboré à ce numéro :

Claude Cibille

Maquette :

Kevin Hohler et Rosabelle Murcia

Directeur de la publicité :

François Deneuter
01 41 27 97 32

Publicité – Secrétariat

01 41 27 97 35
Fax : 01 41 27 97 30
pub@sejt.com

**Autocar & Bus Infos est
édité par SEJT Éditions**

SARL au capital de
7 800 € et détenu par
3^e Episode

(Laurent de Saulieu,
François Deneuter
et Olivier de Saulieu)

Flashage / Photogravure :

BLG Toul, SEJT

Imprimerie :

BLG Toul
54200 Toul

Abonnement :

01 41 27 97 90
abonnements@sejt.com

1 an : 57 €

Le numéro : 11 €
ISSN 2103 – 7442

Crédits photos de couverture

Stirnweiss/CTS, archives A & B Infos
et X D.R.

30 ans, 233 numéros !

Cela fait 30 ans qu'*Autocar & Bus Infos* informe les professionnels du transport routier de voyageurs à travers ses articles divers et variés.

Depuis 1994, *Autocar Infos*, devenu *Autocar & Bus Infos* par la suite, présente, avant tout, les matériels roulants récents, à la suite de prises en main, d'essais ou de présentations presse.

C'est ainsi que dans son numéro 1 daté de Juillet-Août-Septembre 1994, la rédaction a fait le compte-rendu d'un autocar de tourisme légendaire, le Mercedes-Benz O404 15 RHD. Cet autocar surélevé (d'où l'appellation RHD) est doté du moteur OM402 LA de 381 ch associé à une boîte mécanique Mercedes.

Dans le cadre du 30^e anniversaire de votre magazine, nous republions cet essai avec ses détails techniques. Par la suite, la présentation des essais et des prises en main a évolué, comme d'ailleurs la maquette générale de la revue.

Bonne lecture.

François GILBERT



Autocar & Bus Infos / Journal



Suivez-nous sur @AutocarInfos



Scannez et découvrez
www.autocar-et-bus-infos.com

Membre du jury

3 Édito

30 ans, 233 numéros !

4 Abonnement

Autocar & Bus Infos en version papier et/ou numérique

6 Actualités Matériel

- Agenda
- Belfort choisit le Solaris Urbino 18 m hydrogène
- Iveco France fournira des bus électriques à Nantes Métropole
- MAN renouvelle son environnement de conduite
- Autocar Expo 2024 - Tous à Eurexpo en décembre !

12 Salon

Compte-rendu des Journées Agir (18 au 20 juin)

Les solutions alternatives à Montpellier

16 Anniversaire

Les 30 ans d'Autocar & Bus Infos

« Les cars et bus ont une place primordiale »

20 Événement

EuMo Expo à Strasbourg

Le rendez-vous du transport public

22 Transporteur

L'écosystème 100 % décarboné

B. E. green l'a fait !

24 Anniversaire

30 ans de cars et bus

Le choc des générations

30 Valorisation

Les autocars et minicars d'occasion

La présentation des valorisations par profil s'affranchit de la notion de millésime ou d'année de mise en circulation



32 Conseil en entreprise

La politique des ressources humaines en exploitation

L'importance de construire une « démarche compétences »

34 Tableau de bord

Données TRV

Prix du gazole, indices, salaires, frais de déplacement

AGENDA

2024

17 AU 22 SEPTEMBRE

IAA Transportation

Parc des expositions, Hanovre

24 AU 27 SEPTEMBRE

Innotrans

Parc des expositions, Berlin

1^{ER} AU 3 OCTOBRE

EuMo Expo

Parc des Expositions, Strasbourg

3 AU 6 DÉCEMBRE

Autocar Expo

Eurexpo, Lyon

Des Solaris Urbino articulés à l'hydrogène pour Belfort

Solaris livrera 8 Urbino H2 articulés au Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort (SMTC).

Les nouveaux bus livrés au territoire de Belfort contribueront à la transition énergétique de la région. Ils seront exploités par la Régie des Transports du Territoire de Belfort (RTTB), qui gère les services de mobilité et de bus incluant Belfort. « Nous sommes extrêmement

fiers de collaborer avec SMTC à Belfort et de fournir à la ville la haute technologie, des bus à hydrogène zéro émission. Les Urbino 18 à hydrogène ne sont pas seulement un moyen de transport innovant mais aussi un pas vers un avenir durable. Grâce aux nouveaux bus Solaris, les citoyens pourront bénéficier d'un air plus pur et de transports publics modernes et fiables », a déclaré Brice Bonavia, directeur général de Solaris France.

Les Urbino 18 hydrogène seront équipés d'une pile à combustible de 100 kW et de réservoirs composite de 50 kg à 350 bar. Des batteries Solaris High Power

seront associées à un moteur électrique de 240 kW. Les bus sont également aménagés d'un système modulaire permettant à la fois d'améliorer l'installation des équipements sur le toit et à l'intérieur, l'espace passagers. Ils répondent par ailleurs avec les standards de sécurité et d'alertes GSR2 et le eSConnect (monitoring and remote fleet management).

C'est la 3^e commande pour Solaris en France ces derniers mois après Artois Mobilités et 22 bus pour IDFM (Île-de-France Mobilités). 220 Urbino hydrogène circulent dans 25 villes européennes.



Iveco France fournira des bus électriques à Nantes

Nantes Métropole vient d'attribuer le marché d'acquisition de nouveaux autobus électriques à batteries à Iveco France.

La commission d'appel d'offres de Nantes Métropole a attribué le marché d'acquisition de nouveaux autobus électriques à batteries au constructeur Iveco France pour remplacer les bus en fin de vie et accompagner le développement du réseau Naolib. La Semitan a été mandatée pour piloter ce projet d'acquisition par Nantes Métropole qui le finance pour un budget de 62 millions d'euros HT - commande prévisionnelle de 70 bus. Les modèles de véhicules retenus sont le GX 337 Elec (12 m) et le GX 437 Elec (18 m), de marque Heuliez. Une trentaine de bus

standards sera mise en service entre fin 2025 et le premier trimestre 2026 sur le Cetex (centre technique et d'exploitation) de Saint-Herblain. Pour Pascal Bolo, président de la Semitan : « Avec l'acquisition de ces nouveaux bus électriques, la Semitan continue d'accompagner Nantes Métropole dans sa volonté de transition énergétique pour une mobilité plus vertueuse. Pour l'entreprise, cela représente un défi pour la conduite de projet et de maintenance, d'une part, pour adapter à cette nouvelle énergie les centres techniques et d'exploitation existants sans perturber l'exploitation du quotidien du



réseau Naolib, et, d'autre part, pour maintenir ces nouveaux véhicules, impliquant une évolution des métiers techniques au sein de la Semitan ».

Pour Solène Grange, directrice générale d'Iveco France « l'expertise d'Iveco France en matière de véhicules propres nous permet de garder la confiance de la Semitan et de Nantes Métropole. Nous les

remercions d'avoir porté leur choix sur notre offre d'électromobilité dernière génération, qui représente une solution pertinente et performante pour faire face aux défis de la transition énergétique. Nous sommes très fiers de ce nouveau succès qui conforte un partenariat fort et engagé de longue date avec nos solutions GX et Urbanway au gaz naturel et maintenant nos modèles GX Elec ».

350 cars de Transarc deviendront électriques

Retrofleet va rétrofiter une flotte de cars de Transarc.

Transarc, spécialiste de la location d'autocar avec conducteur, présent sur 25 départements, vient d'inaugurer le premier véhicule rétrofité en électrique par Retrofleet, « le premier d'une longue série de 350 véhicules sur les prochaines années » a précisé Emmanuel Flahaut, président de Retrofleet, sur LinkedIn. Par ailleurs, il annonce le déploiement de solutions de recharges dynamiques et solarisées sur 12 sites Transarc par Mona Energy, filiale de Retrofleet. Les équipes tech-



niques de Transarc seront certifiées pour installer les kits de conversion Retrofleet (made in Savoie) sur leur site de Lons-le-Saunier. Besset Grand Lyon est le site historique d'installation des kits électriques de conversion Retrofleet et aussi le centre de compétences pour les nouveaux installateurs.

Otokar s'implante outre-Rhin

Otokar a désormais une filiale en Allemagne.

Après l'Italie et l'Espagne, Otokar Europe, basé en France, veut se positionner durablement outre-Rhin. Selon Kerem Erman, responsable des véhicules commerciaux, cette décision stratégique devrait

permettre au constructeur d'être parmi le Top 5 des manufacturiers de cars et de bus en Europe. La marque veut mettre en avant ses solutions zéro émission avec des modèles de 6 à 21 m.



En 2023, le Territo s'est vu décerner le prix international premium du Conseil allemand du design. Otokar a ajouté à son catalogue l'e-Territo U zéro émission (13 m, jusqu'à 63 places).

NEGOBUS

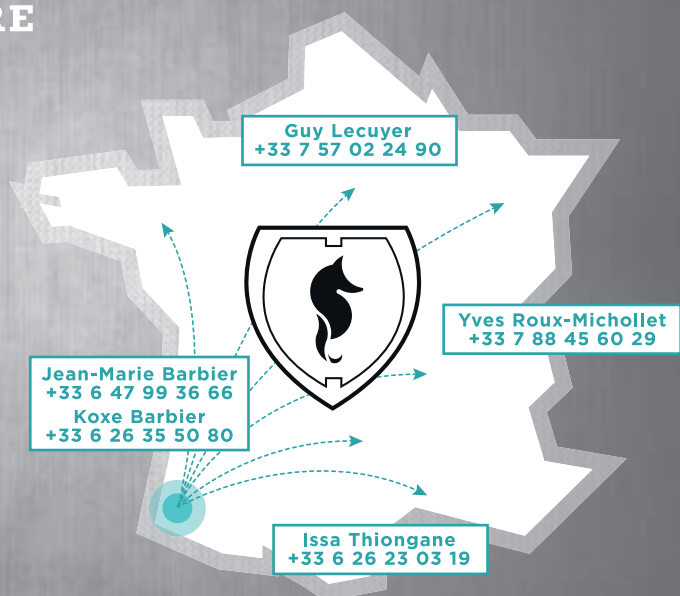
MINICAR & BUS

LA RÉPONSE SUR MESURE
À VOS BESOINS,
PARTOUT EN FRANCE

Tél : +33 5 59 70 15 10
contact@negobus.com
www.negobus.com



Capacités des véhicules : 16 à 40 places
Gammes : Scolaire, Ligne, Urbain, Semi-urbain, Tourisme
Energies : Diesel / GNC / Electrique



Negobus remet les clefs d'un Shaula à Autocars Le Monnier

Nouvelle livraison chez Negobus : Autocars Le Monnier vient de recevoir les clefs d'un Shaula, élu minicar de l'année 2023...

Ce minicar de tourisme grand confort, carrossé sur châssis Mercedes Sprinter 519, avec boîte automatique 9G-Tronic, est configuré pour accueillir

24 passagers + guide + conducteur. Ce minicar est notamment doté de la suspension pneumatique, de prises USB ou encore de sièges de cuir.



Pour les bagages, il y a des soutes latérales droite et gauche, ainsi qu'une soute arrière.

Une flotte d'Iveco Bus Crossway pour ÖBB Postbus

Iveco Bus a signé un troisième accord avec ÖBB Postbus pour fournir plus de 900 Crossway.

Iveco Bus a annoncé la signature d'un nouvel accord-cadre pluriannuel avec Österreichische Postbus AG, la plus grande entreprise de transport de voyageurs en Autriche et leader du marché des services régionaux. Ce troisième contrat porte sur la fourniture d'un nouveau lot de plus de 900 véhicules Crossway et Crossway LE, dont 550 unités seront livrées au cours des deux prochaines années. Les 350 unités restantes seront livrées d'ici fin de 2028.

Les nouveaux modèles viendront s'ajouter aux 1 300 déjà présents dans la flotte d'ÖBB Postbus, qui est désormais la

plus grande flotte de Crossway en service dans la région DACH (Allemagne, Autriche et Suisse) et l'une des plus importantes d'Europe.



En bref

2 752 cars et bus neufs au premier semestre 2024

Les immatriculations de cars et bus neufs en France ont été en légère hausse de janvier à juin, mais n'ont pas dépassé le seuil des 3 000 unités constate le Comité des constructeurs français d'automobile (CCFA) qui vient de publier ses chiffres. En juin, la hausse a été de 10,8 % et le cumul 2024 est de +5,6 %. Iveco Bus prend la tête avec 847 immatriculations et la marque bus d'Iveco France, Heuliez, affiche 198 unités. Mercedes-Benz reste en deuxième position, MAN Truck & Bus en troisième position. On notera l'excellente performance d'Otokar et de Bluebus.

3 premiers cars électriques Temsa LD SB E à Voyages Gal

Temsa France vient de remettre les clefs des 3 premiers 100 % électriques LD SB E à Voyages Gal. « Cette acquisition marque un tournant décisif dans notre enga-



gement pour un transport plus durable et respectueux de l'environnement » précise le constructeur. Rappelons que le LD SB E est proposé en 2 longueurs, 12,36 m et 13,08 m, avec des capacités allant de 59 places à 63 places respectivement. Le LD SB E est doté d'un moteur électrique d'une puissance de 250 kW, associé à 6 packs de batteries offrant une capacité de 210 kW. Pour davantage de performance, il est possible de l'équiper de 8 ou 10 packs de batteries offrant respectivement 280 et 350 kW avec une autonomie allant jusqu'à 350 km selon le pack choisi. Il se recharge facilement par une prise Combo2 CCS, un dispositif qui offre plusieurs options de charge rapides et efficaces.

Quid de la production des Volvo Bus 9700 et 9900 ?

Volvo Bus ayant décidé de ne plus produire ses autocars 9700 et 9900 chez Sunundegui, on ne connaissait pas encore, à ce stade, ce qu'entendait faire le constructeur suédois. Volvo continuera cependant de fournir des châssis à son partenaire carrossier Sunundegui. Le double étage 9700 sera réalisé par le finlandais Carrus. Volvo Bus France poursuit-



vra, pour sa part, la commercialisation sur châssis Volvo du SC5, SC7 et SB3 de Sunundegui et des modèles Beulas.

Otokar livre des Kent à Star Mobility en Italie

Otokar a joué un rôle de premier plan dans le renouvellement de la flotte de Star Mobility - Trasporto pubblico in Lombardia. La marque a récemment livré 6 Otokar Kent C10, diesel Euro 6 E. Aménagés avec 92 places (22 assises + 70 places debout) et des emplacements pour les personnes en fauteuil roulant, les Kent disposent d'un système anti-incendie et du dispositif de freinage EBS.



PRÊTE À RELEVER TOUS LES DÉFIS

GAMME D'AUTOCARS VOLVO 9000



Confort, sécurité, agrément de conduite et rentabilité
constituent les fondements de notre gamme d'autocars.

Les Volvo 9900, 9700 DD, 9700
sont personnalisables dans les moindres détails
pour répondre à tous vos besoins opérationnels.

En version B100 Exclusif, la puissante motorisation D13K
est éligible à la vignette Crit'air 1.



MAN renouvelle son environnement de conduite

La gamme tourisme de MAN se dote des équipements de sécurité exigés par le règlement GSR2, désormais entré en vigueur. L'architecture électrique et électronique a été revue. Le car électrique devrait être révélé cet hiver...

A l'échelle européenne, le marché des cars de tourisme peine à retrouver son niveau d'avant-Covid. La priorité pour les constructeurs survivants consiste donc à se conformer aux obligations réglementaires comme le GSR2 (règlement UE 2019/2144) plutôt qu'à consacrer des moyens au car de tourisme électrique dont le marché reste limité.

Ecrans, molette et volant, tout est innovant

L'environnement de conduite des cars MAN et Neoplan évolue avec le remplacement du traditionnel bloc d'instruments par un écran 12 pouces, adapté aux multiples informations suscitées par les systèmes GSR2. Il y a parmi elles, la répétition au tableau de bord de la signalisation routière « lue » par caméra, en particulier la dernière limitation de vitesse. Les nouveautés ne s'arrêtent pas là. Le conducteur dispose à la fois d'un nouveau volant multifonctions, d'un nouveau commodo ralentisseur-boîte et d'une molette SmartSelect destinée à naviguer dans les menus de l'écran secondaire. Ces équipements sont semblables à ceux révélés en 2020 sur les camions MAN de la génération TG3.

Des cars diesel Euro VII

Pour l'heure, les cars profitent d'une évolution du moteur D26, plus puissant, apportant davantage de couple et réduisant sa consommation (-2,5 %). La version EfficientCruise 3 du régu-

Photos ci-dessous : la détection de présence sur les côtés du car se traduit par l'allumage d'un témoin lumineux intégré aux montants de pare-brise. L'environnement de conduite « tout écran » est contrôlé par le volant multifonctions et par la molette SmartSelect.



Ci-dessus : les cars MAN et Neoplan produits depuis mars 2024 sont équipés de radars latéraux visibles ici sur les portes de soutes.

lateur prédictif et l'abaissement des suspensions pneumatiques à grande vitesse ne sont pas étrangers à cette sobriété. À l'horizon Euro VII, c'est-à-dire au plus tard en 2029-2030, le 13 l D26 sera remplacé par le nouveau moteur D30 commun à toutes les marques PL de Traton. Sur les camions MAN, le D30 est associé à une boîte d'origine Scania. Il est donc vraisemblable qu'il en sera de même à moyen terme sur les cars.

Quant au moteur MAN H45 à combustion hydrogène, il présente un intérêt économique en longue distance par rapport à la pile à combustible, mais son encombrement obligera à revoir l'arrière des véhicules. D'autre part, la filiale française de MAN nous avait annoncé l'arrêt du Neoplan Cityliner. Cette information est erronée. La production du Cityliner est suspendue pendant environ un an, mais elle

reprendra. Il en résulte un délai de livraison d'environ deux ans pour ce modèle.

Car électrique fin 2024

Confronté à la concurrence asiatique, MAN a l'ambition d'être le premier constructeur européen à proposer un car de tourisme électrique. Un prototype est attendu fin 2024, suivi par une dizaine d'autres en 2025, puis par une production progressant au rythme de 50 unités par an. Encore faut-il s'entendre sur la signification de « tourisme ». MAN ne destine pas le véhicule à la longue distance, mais à la desserte des « zones sensibles » et aux navettes aéroportuaires. L'ambition de MAN est d'offrir avec ce véhicule un nombre de sièges et une capacité en soute identiques aux standards actuels du marché diesel. L'autonomie visée est de l'ordre de 300 à 400 km

et MAN ne dissimule pas les interrogations provoquées par la recharge des batteries. A ce jour, ni les hôtels, ni les parkings pour autocars des lieux touristiques ne sont équipés de bornes de recharge adaptées. Contrairement à Scania qui se concentre sur la fourniture de soubassements à des carrossiers, y compris européens comme Irizar, MAN a choisi de ne pas livrer ses « e-châssis » à des carrossiers européens, préférant vendre des véhicules complets. A propos de véhicules électriques à batteries, MAN est particulièrement dynamique sur le segment des bus urbains et annonce pour eux une nouvelle chaîne cinématique électrique ainsi qu'une nouvelle génération de batteries. Le car électrique reprendra au bus ce qui lui est adapté, notamment la future charge rapide 375 kW.

Loïc FIEUX

Autocar Expo 2024 - Tous à Eurexpo en décembre !

La 8^e édition d'Autocar Expo se déroulera cette fois-ci non pas en octobre mais du 3 au 6 décembre. Une centaine d'exposants sont inscrits pour cet événement 100 % professionnel.

C'est donc une fois de plus au parc Eurexpo à Lyon que se déroulera Autocar Expo, le grand rendez-vous des autocaristes. Au moment où nous terminons ce numéro, le hall 6 accueillera 100 exposants dont une dizaine de nouveaux. 22 constructeurs et plusieurs dizaines d'équipementiers et de prestataires dans le TRV seront présents.

Yann Saint-Denis, PDG de La Clef de l'événement et commissaire général de cet événement 100 % professionnel, nous en dit davantage.

Autocar & Bus Infos – Pourquoi décembre plutôt qu'octobre pour cette édition biennale ?

Yann Saint-Denis – C'est très simple : il y avait des événements en octobre en Italie notamment aux mêmes dates que les nôtres, c'est pourquoi, en concertation avec certains des constructeurs participant à Autocar Expo, nous avons décidé de décaler l'événement France.



Autocar & Bus Infos – La disposition des stands change-t-elle par rapport à 2022 ?

Yann Saint-Denis – Sur 20 000 m², ce sera sensiblement la même configuration, avec les constructeurs sur les côtés et deux contre-allées qui accueilleront les équipementiers et prestataires de service.

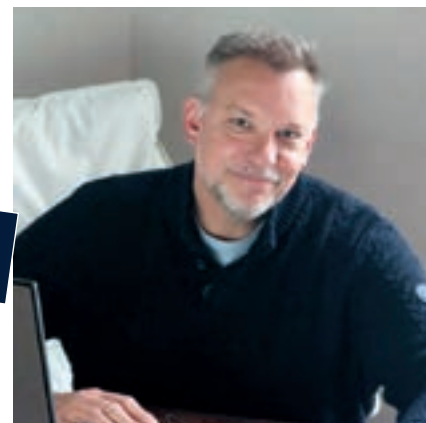
Par rapport à 2022, nous avons plusieurs constructeurs qui font leur grand retour ou bien qui viennent pour la première fois : parmi eux, à titre d'exemple, il y a Scania et Yutong et chez les prestataires, Bridgestone et BlaBlaCar. A l'extérieur, répartis sur deux parkings (3 000 m²), il

y aura des véhicules pour des essais dynamiques. Pour sa part, l'Aftral apportera un de ses simulateurs de conduite.

Autocar & Bus Infos – Du mardi 3 au vendredi 6 décembre quel sera le programme pour les visiteurs ?

Yann Saint-Denis – Tous les jours, les horaires d'ouverture et de fermeture seront identiques, 10 h - 18 h, sauf pour le jeudi 6 décembre, où après 18 h, nous tiendrons notre traditionnelle nocturne jusqu'à 23 h.

Cette année, il y aura des tribunes. Une le 4 décembre et deux autres le 5 décembre.



Plusieurs thèmes seront abordés : la transition avec le mix énergétique, l'autocar comme service de mobilité rurale ou encore la responsabilité sociale et environnementale et leur impact sur les appels d'offres.

Deux autres événements se tiendront durant Autocar Expo, soit l'assemblée générale de l'Aftral (le 3 décembre) et le conseil de territoires de la FNTV (le 4 décembre).

Enfin, d'ici le début de l'événement, nous serons présents sur les réseaux sociaux (LinkedIn et Facebook). Les visiteurs peuvent d'ores-et-déjà se pré-inscrire sur le site autocar-expo.com. A suivre.

Propos recueillis par
La RÉDACTION

ALTAS AUTO

Toute une gamme de **minibus** :
urbain, tourisme & scolaire

BG
MOTOR GROUP

Nord
Benoît Bellier · 06 40 37 12 07
b.bellier@bgmotor.fr

Sud
Laurent Dunand
l.dunand@bgmotor.fr

www.bgmotor.fr

Les solutions alternatives à Montpellier



Près d'une quinzaine de constructeurs étaient réunis aux Journées Agir au parc des expos de Montpellier. Les bus zéro émission étaient les vedettes de l'exposition de véhicules.

Avec plus de 1 400 personnes présentes à Montpellier, les Journées Agir ont permis de rassembler des professionnels de la mobilité (élus, agents de collectivités, opérateurs, fournisseurs de matériels et de services, bureaux d'études, etc.). Sur les 120 exposants présents, une quinzaine ont présenté des bus, cars et minis... Une grande majorité à batteries. Le réseau

de Montpellier (TAM) a d'ailleurs fait l'acquisition d'un lot important de bus MAN Lion's City électriques, dont un exemplaire était exposé.

Placés tout autour d'autres stands, on a pu découvrir le **Volvo Bus 7900** zéro émission en version standard. Il dispose maintenant d'un poids à l'essieu avant à 8 t (pour un PTAC à 20 t). Concrètement le 7900



L'e-Centro était la vedette du stand Otokar. La capacité pour ce mini électrique est de 32 personnes.



L'eCitaro de Mercedes-Benz était exposé en version avec prolongateur hydrogène... Jusqu'à présent, l'étoile a mis en avant la version 100 % électrique de son eCitaro.

peut accueillir 10 personnes de plus (soit 105). Côté chaîne cinématique, on retiendra une capacité de stockage jusqu'à 470 kWh. Les batteries lithium-ion, avec contrôle automatique de la température, sont associées à un moteur électrique de 200 kW.

Otokar est venu avec son e-Centro C électrique de 6,60 m. D'une capacité max de 32 pas-

sagers, ce mini est doté du moteur Dana-TM4, des batteries de 110 kWh (55 kWh x 2) procurant une autonomie de 200 km. Le véhicule est aménagé, à l'avant, avec un poste de conduite en position haute et, à l'arrière, d'un plancher bas et plat et, au fond, de sièges montés sur podest.

La vedette du stand **Mercedes-Benz** était l'eCitaro fuel cell, exposé pour la première fois en France. Pour ce modèle, le constructeur à l'étoile met en avant l'autonomie, soit plus de 400 km sans recharge. Il utilise des batteries NMC3 comme source d'énergie principale pour un entraînement puissant. La pile à combustible compacte sert uniquement à prolonger l'autonomie (le module de pile à combustible d'un poids d'environ 240 kg est monté sur le toit). Il



Volvo Bus a présenté son bus 7900 électrique en 3 portes et un poids sur l'essieu avant plus élevé.



La gamme d'autobus zéro émission d'Irizar e-mobility comprend des modèles classiques (baptisés ie) ou BHNS (dénommés ie tram). Ils sont disponibles en 3 longueurs.

dispose de 5 réservoirs à hydrogène d'une capacité totale de 25 kg. À cela s'ajoutent 3 packs de batteries d'une capacité totale de 294 kWh.

Dans la gamme d'autobus électrique d'Irizar e-mobility, l'ietram, version BHNS du constructeur a été présenté en 12 m. Doté de batteries lithium ion jusqu'à 510 kWh, l'ietram offre 350 km d'autonomie. Le moteur électrique du groupe Irizar est de 206 kW. Le bus a une capacité de 105 personnes (dont un espace poussette et UFR) sans oublier des espaces pour sacs et petits bagages.

Iveco Bus a exposé son Urbanway hybride gaz avec la nouvelle face avant. Le bus aménagé avec 3 portes (dont la médiane et arrière à ouverture métro). Il est à noter les principales fonctions suivantes : l'Urbanway Hybride est caractérisé

par sa simplicité d'usage et de maintenance, très proche des versions diesel et GNV traditionnelles. Grâce à sa capacité à assister le moteur thermique, à récupérer de l'énergie au freinage et réaliser du Stop&Start, l'hybridation de l'Urbanway permet une réduction significative de sa consommation de carburant,



Iveco Bus a exposé son Urbanway en version hybride gaz, le seul du salon dans cette configuration...

Le système d'hybridation est principalement composé d'une batterie mild hybride de 48V ainsi que d'un moteur électrique de 35kW couplé à la boîte de vitesses. L'ensemble est piloté par une unité de contrôle permettant une gestion intelligente et efficace de l'énergie au cours des différentes phases de fonctionnement.

de TCO ainsi que de son impact environnemental. Il est en effet doté d'une batterie de 48 V, et d'un convertisseur 24/48V.



La gamme de bus électriques GX Elec d'Heuliez est proposée en version courte (photo ci-contre, le 137), longue, standard et articulée...



De son côté, Heuliez a présenté son GX 137 Elec de 9,50 m (version courte). Il est équipé de batteries de 210 kWh (option de 245 kWh) et d'un moteur électrique de 160 kW. La recharge des batteries se fait par prise type CCS Combo.

Solaris est venu avec son Urbino 12 hydrogène. Ce modèle sans émissions, est alimenté par une pile à combustible à hydrogène de 70 kg. Ce véhicule offre une





CGI Formation
ORGANISME CERTIFIÉ

Performance optimisée de conduite, gain de consommation, plus de sécurité et de confort pour les passagers

Cette offre de formation est éligible à :






Formation
présentielle sur
toute la France

Formation
distancielle

Aucune
interruption
de vos activités

-1,78 L*
/ 100 KM

cgi-formation.fr
05 57 89 24 14

NOTRE APPLICATION FUEL COST CONTROL EST
COMPATIBLE AVEC DE NOMBREUX FLUX TÉLÉMATIQUES



* Carburant moyen économisé grâce à nos formations, relevé sur 2021, source CGI Formation

D'autres solutions de mobilité...

HCI – Karsan e-Jest

Le minibus e-Jest de Karsan commercialisé en France par HCI a une capacité max de 22 passagers. Ce 5,80 m de long procure jusqu'à 210 km d'autonomie... Sa technologie repose sur le moteur BMW 100 % électrique qui garantit de fortes capacités d'accélération. Grâce à leur expérience largement éprouvée, les batteries BMW Li-Ion et la technologie de charge embarquée du constructeur automobile allemand, l'e-Jest se charge facilement par la prise de charge de la grille frontale au moyen de deux types de courant alternatif /continu : les batteries de 44 kWh peuvent être rechargées jusqu'à 80 % de leur capacité en 110 minutes avec un chargeur rapide.



CBM Retrofleet avec un Iveco Crossway électrique



Vedette du stand CBM-Retrofleet, spécialiste du retrofit, il y avait un Iveco Bus Crossway reconverti de diesel en électrique. Selon le groupe Retrofleet, l'objectif était de montrer toutes les compétences du groupe CBM « pour une offre unique en Europe allant de la pièce détachée (CBM), le service (CBM Service, Besset : rénovation, carrosserie, SAV, installation de kits), les données constructeur avec Stimio, le retrofit avec Retrofleet et les solutions de recharge solarisées de toutes puissances (Mona Energy by Retrofleet) ». Il annonce d'autre part « qu'un véhicule est rétrofité chaque semaine et il est prévu une montée en capacité pour en produire un par jour d'ici le dernier trimestre 2024. Près de 2 500 élèves

seront transportés dès septembre grâce à nos solutions et beaucoup le sont déjà aujourd'hui. »

Safra Hycity et H2 pack

Entièrement conçu et fabriqué en France, le bus hydrogène Hycity est doté d'un moteur électrique (2 x 125 kW), de batteries NMC de 130 kWh et d'une pile à combustible de 45 kW. Le stockage de l'hydrogène (35 kg) est assuré par 6 réservoirs situés sur le pavillon (à 350 bars).

A l'extérieur, était exposé un Mercedes-Benz Intouro reconverti à l'hydrogène avec le H2 Pack de Safra. Cette solution permet de réaliser une recharge entre 10 et 15 min et fournir une autonomie de 500 km. Le kit comprend



6 réservoirs de 350 bars et une pile à combustible de 100 kW (OPmobility), une batterie de 71 kWh (Microvast) et un groupe motopropulseur de 350 kW (Dana TM4).

Dietrich Véhicules Modulis



La gamme Modulis est spécialement dédiée au transport de personnes à mobilité réduite et en fauteuil roulant. 3 modèles sont sur base Citroën Jumper, les Modulis 10, 30 et 50, et 1 modèle sur Renault Master (Modulis 50). Aux Journées Agir, Dietrich Véhicules a présenté son Modulis 30 avec une capacité max de 9 personnes. Son système de sièges modulables permet de transporter jusqu'à 4 personnes en fauteuil roulant.

autonomie allant jusqu'à 350 km tout en préservant tous les avantages d'un moteur électrique. Le bus se caractérise notamment par un faible niveau de bruit et l'absence de vibrations lors du déplacement. De plus, le seul produit de la réaction chimique qui a lieu dans la pile à combustible à hydrogène est l'eau. Le temps de remplissage prend quelques minutes et garantira ainsi la flexibilité et l'élasticité de l'opérateur du véhicule.

Au moteur électrique ZF AVE130 (2x125 kW) est associé des batteries lithium-ion et 5 réservoirs en composite de 312 l.

Le Lion's City électrique (Lion's City E) de **MAN**, référencé par



Solaris était présent à Montpellier avec son Urbino hydrogène...

...et MAN avec son Lion's City électrique (ici le 12 E).



la Centrale d'achat du transport public, était présenté dans sa version standard en mettant l'accent sur son autonomie. En effet, selon le choix d'utilisation de la batterie, on peut parcourir jusqu'à 350 km. Lors de la eBus Efficiency Run, ce modèle a même réussi à parcourir 550 km...

Rappelons que Lion's City 12 E est doté de 4 à 6 modules de batteries lithium-ion avec une capacité de 320 à 480 kWh. Le moteur électrique central fournit 160 kW.

Ce salon avait pour but de présenter des solutions clé en main et d'accompagner les opéra-

teurs dans leur transition énergétique. Enfin, les organisateurs annoncent que les « *les coulisses des Journées Agir 2025 se préparent* » mais ne dévoilent pas encore le lieu au moment où nous terminons ce numéro.

La RÉDACTION



GOVERNEMENT

Liberté
Égalité
Fraternité

LA PESTE PORCINE AFRICAINNE TUE LES PORCS



La peste porcine africaine (PPA) est une maladie virale hautement contagieuse des porcs et des sangliers, contre laquelle il n'existe pas de vaccin. Elle ne représente pas de danger pour la santé humaine mais peut occasionner de sévères pertes économiques dans les élevages.

RESPECTEZ LES PRÉCAUTIONS



Jetez vos restes de repas dans des poubelles adaptées et fermées afin qu'ils ne soient pas consommés par les sangliers.

Vous revenez de l'étranger ?

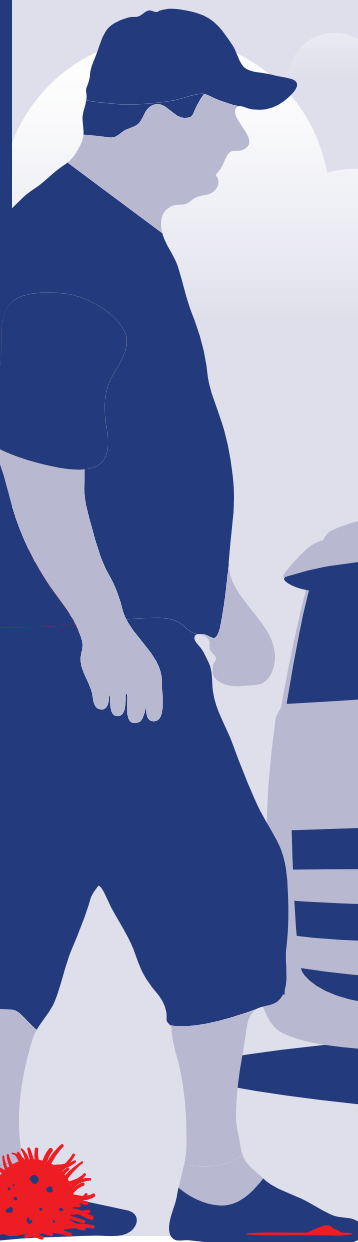
Ne rapportez pas de produits d'origine porcine.

Vous travaillez dans la filière porcine ?

Nettoyez et désinfectez votre véhicule après le déchargement de votre cargaison.

Transporteurs ne propagez pas la maladie

[agriculture.gouv.fr/
peste-porcine-africaine](http://agriculture.gouv.fr/peste-porcine-africaine)



Cofinancé par
l'Union européenne

« Les cars et bus ont une place primordiale »

Laurent de Saulieu, directeur de la publication et rédacteur en chef d'*Autocar & Bus Infos*, fait le point des 30 années de votre magazine et de son évolution.



Publié par SEJT Editions, le premier numéro de votre magazine, qui est alors lancé sous le nom d'*Autocar Infos*, paraît en juillet 1994. C'est un trimestriel. A l'occasion de son 30^e anniversaire, nous avons interrogé Laurent de Saulieu, directeur de la publication et rédacteur en chef d'*Autocar & Bus Infos*.

A & B Infos – Comment est né Autocar Infos ?

Laurent de Saulieu – D'une manière presque naturelle : notre groupe de presse, qui publie le magazine *Les Routiers* depuis 1934, spécialisé dans le camion, a constaté, dès les années 90, une évolution rapide du marché des cars et bus en France. La libéralisation du marché européen, l'arrivée en France de grandes marques dans le car et le bus comme Bova, Volvo,

Mercedes-Benz, Setra ont incité mon père, Patrice, et Colette Fontanilles, secrétaire générale, à s'intéresser de près à ce secteur. D'où le lancement du deuxième magazine du groupe.

A & B Infos – A ses débuts, Autocar Infos s'adresse surtout aux conducteurs...

Laurent de Saulieu – Oui. Une fois une maquette et un contenu arrêtés, il a fallu un réseau de distribution. L'idée a été de le faire avec les restaurants sur autoroute baptisés « Relais » avec un service « Bus à la carte » qui proposait un parking aux autocars, une priorité de passage, des cadeaux, la gratuité de repas pour les conducteurs... Ce fut un succès.

Par la suite, *Autocar Infos* est devenu un bimestriel puis un mensuel, a évolué avec un nou-

veau nom, *Autocar & Bus Infos* (incluant les autobus), pris une orientation plus matériel, s'adressant, cette fois, à l'ensemble de la profession : exploitants, chefs d'entreprise, etc. Ses abonnés n'ont cessé de grossir.

Côté numérique, il est associé à un site Internet (www.autocar-et-bus-infos.com) où, en moyenne, les internautes peuvent trouver 10 à 15 news par semaine sur le secteur du car, du bus et du minibus, les événements, les nouveautés, les annonces des constructeurs et équipementiers...

A & B Infos – Le contenu aussi évolue...

Laurent de Saulieu – Absolument. Plusieurs nouvelles rubriques apparaissent, on fait

évoluer la maquette, la couverture... Les comptes-rendus des essais sont particulièrement lus par les lecteurs, d'autant plus que la revue conserve le même circuit normand de 370 km pendant 30 ans ! C'est essentiel pour les comparatifs de consommation, par exemple, et c'est un point de repère pour les passionnés.

Pour les prises en main des autobus et minibus, il a aussi un circuit urbain / péri-urbain. Au cours de l'année, il propose des dossiers (cars, bus, minibus-minicars...).

Le magazine est aujourd'hui orienté matériel. Il a son essayeur attitré, Loïc Fieux. Il est également membre du jury international du car, du bus et du mini de l'année pour la France.

A & B Infos – Le mot de la fin...

Laurent de Saulieu – Je souhaite à *Autocar & Bus Infos* une longue vie... Je rappelle qu'il reste pratiquement le seul magazine papier, ce qui est très apprécié par ses lecteurs.

Propos recueillis par François GILBERT



Quelques couvertures du magazine avec, à la une, les véhicules testés et des événements incontournables...

30^e
année

AUTOCAR *infos*

N° 1 • TRIMESTRIEL • JUILLET-AOÛT-SEPTEMBRE 1994

Les **accidents** au cœur
des débats du premier
Printemps de l'autocar

Les classifications
et les **salaires** dans
le transport public

Contact :
Mercedes
0404 15 RHD

Pour ou contre
la ceinture
obligatoire pour
les passagers ?

La réponse des
professionnels



MERCEDES O404 15 RHD

Le confort avant tout



Outre la souplesse de la suspension, le confort du O404 passe par une insonorisation haut de gamme dû en partie par la fluidité de ses lignes et d'un double vitrage.

Se positionnant en concurrent des luxueux Setra de la série S300 de Kassbohrer, mais aussi du très beau Lion's Star de Man et des productions haut de gamme des Drogméiller et autres Auwärter le O404 de Mercedes vise assurément un segment supérieur à celui de son prédécesseur le bien connu O303. D'où la raison de l'importation sur nos marchés du O340, construit dans l'usine turque de la marque à l'étoile, compte tenu de l'arrêt de la fabrication du O303 dès août 1992. Une année 1992 qui devait d'ailleurs voir le O404 officiellement distingué peu après sa présentation par le titre d'Autocar de l'année. Mais depuis cette sortie très remarquée, une véritable gamme s'est articulée autour du véhicule initial (voir encadré).

Calculée par ordinateur la structure de la carrosserie du O404 fait principalement appel à des pièces embou-

La gamme O404

La gamme Mercedes O404 comprend quatre types différents ; à savoir en version de base : • un autocar d'excursion à plancher surélevé, le RH (3,278 m de haut) ; • un autocar de tourisme surélevé, le RHD (3,518 m de haut) ; • un autocar de grand tourisme surélevé, le SHD (3,748 m de haut) ; • un double-étage à trois essieux (4 m de haut), le DD.

Les types RH et RHD sont proposés en trois variantes d'équipements (K, L et S), selon qu'ils reçoivent des volets de soute à bagages basculants ou à effacement, un chauffage avant à deux ou trois canaux, un chauffage-passagers à convection ou radiatif (plancher, parois latérales), des sièges classiques ou trois étoiles (avec banquette arrière de quatre places) et enfin des freins avant et arrière pouvant être au choix à tambour ou à disque.

Précisons enfin que ces modèles RH et RHD sont disponibles en trois longueurs : 9,22 m pour les types 10, 10,72 m pour les 13 et 12 m pour les 15, tandis que le grand tourisme surélevé SHD et le double-étage DD n'existent qu'en maxicode - 12 m - avec dans ce cas possibilité d'implantation des sièges en dix, treize ou quinze rangées. Côté mécanique, on compte huit motorisations (six-cylindres en ligne et VS) s'étendant de 205 à 503 ch.

Avec le O404 15 RHD, Mercedes a conçu un autocar de tourisme aussi séduisant que sécurisant. Nous avons essayé la version surélevée de la gamme O404 équipé du moteur Mercedes VS OM402 LA de 381 ch.

ties extrêmement rigides et solides au lieu du treillis d'habituels tubes à section carrée. Outre un poids optimal, la solidité y gagne et, par voie de conséquence, la sécurité. A ce propos, notons le nouveau train avant multibras à suspension confort (pneumatique à coussins d'air comme celle de l'arrière) et roues indépendantes, comparable à ce qui se fait sur les voitures haut de gamme de la marque.

Evidemment, ce châssis-structure, avec les parties tôlées qui viennent le compléter en le renforçant, bénéficie d'un bain miracle pour une longue vie (le trempé cataphorétique). Dans cette carrosserie, où des matériaux synthétiques de qualité supérieure sont également employés, la priorité a été donnée au confort. Et, c'est bien connu, outre la souplesse de la suspension (et aussi des sièges), celui-ci passe par une insonorisation haut de gamme, qui a été un des soucis majeurs des concepteurs du O404.

Si la fluidité des lignes et l'utilisation généralisée d'un double vitrage suppriment les sifflements d'air le fait d'avoir installé l'appareil climatiseur et les ventilateurs de chauffage et d'aération sur le toit (qui, comme les parois, reçoivent intérieurement une couche de mousse de 40 mm) a eu une incidence plus que favorable sur l'atténuation des bruits.

Idem pour les autres bruits, ceux à l'arrière qu'occasionne le groupe propulseur malgré un encapsulage supplémentaire, ou ceux au plancher engendrés par le roulement et les sollicitations de la suspension. Tous sont remarquablement diminués, voire supprimés, par une isolation des plus soignées que nous aurons tout le loisir d'apprécier pendant près de 400 km à l'occasion d'un essai-contact durant lequel - en bras de chemise malgré la fraîcheur de la journée - il nous sera possible de tranquillement converser sans être obligés de hurler...



A l'avant, le chauffeur dispose d'un chauffage individuel avec système de climatisation et de ventilation.

De chaque côté des marches, deux poignées facilitent l'accès. Le siège du guide s'efface entièrement contre la cloison de séparation.



La planche de bord reçoit un équipement des plus complets avec des commandes tombant bien sous la main. La manipulation du disque a été simplifiée grâce au tachygraphe (placé sous le compteur de vitesse) équipé d'un chargeur électrique.

portière avant avec petit vestiaire et divers espaces de rangement, d'un chauffage-climatisation d'appoint et d'une radio, tous les deux indépendants de ceux du compartiment passagers, ainsi qu'en option sur les versions RHD et SHD, d'une confortable cabine-couche. Bien sûr la vitre de portière, le store, les rétroviseurs (même le central) se règlent de l'intérieur, tandis que la manipulation du tachygraphe a été simplifiée, le disque étant mis en place automatiquement dans l'appareil par un chargeur électrique.

Quant à l'espace passager, il a visiblement été l'objet de tous les soins des stylistes, tant dans sa conception que dans ses finitions. Garni de tissus clair le pavillon dispose d'un éclairage nouveau une bande lumineuse qui traverse tout le compartiment dispensant une lumière agréable et uniforme. Les racks à bagages de type aviation sont fermés par des couvercles et reçoivent en leur partie inférieure les commandes individuelles de ventilation et des veilleuses.

Très ergonomiques et équipés d'un amortisseur de choc, les sièges épousent parfaitement les formes du corps. En plus d'être confortables, ils peuvent facilement se régler dans plusieurs positions.

Dans un tel véhicule, les distances deviennent courtes, et nous ne verrons guère passer les kilomètres sur l'ensemble de notre circuit, tant sur autoroute que sur nationales et départementales. Pourtant, les choses avaient bien mal commencé, car pour cause de travaux sur l'A12, nous tomberons sur des bouchons monstres qui nous contraindront à annuler cette première étape. Heureusement, les deux suivantes connaîtront moins d'incidents et nous permettront d'enregistrer d'excellentes performances, compte tenu d'un assez fort vent de trois quarts face sur presque toute la durée du parcours et aussi d'une circulation plutôt encombrée. Sur la totalité du circuit, la vitesse moyenne obtenue a été de 76,82 km/h pour une consommation moyenne relevée de 27,04 litres aux 100 km, ce qui est plus que satisfaisant.

Gilbert LECAT

Rompant heureusement avec les premiers modèles d'un grenat vaguement métallisé (pas toujours très apprécié en France), le Mercedes O404 type 15 RHD Super Luxe et qualification trois étoiles de notre essai était agréablement présenté en deux tonalités blanc cassé pour la carrosserie et crème pour le pavillon et le soubassement. Le moteur était le V8 OM402 LA développant 381 ch.

Avec son vaste vitrage teinté, largement échancré vers le bas (ce qui offre au chauffeur une meilleure visibilité sur le trottoir), la portière avant s'efface sur le côté faisant découvrir trois marches éclairées. En montant, on remarque sur la gauche le nouveau siège hôtesse qui s'efface entièrement contre la cloison de séparation.

Le chauffeur a droit à un siège suspendu pneumatiquement et réglable (tout comme la colonne de direction). En s'installant au volant, il ne pourra être que séduit par l'espace et l'aménagement du poste de conduite. D'un design à la fois élégant et fonctionnel, la planche de bord reçoit un équipement des plus complets avec des commandes tombant bien sous la main. Soulignons que le conducteur dispose entre autres « plus » d'une

Fiche technique

O404 15 RHO SL. Maxi-code 12 m de long, 2,50 m de large et 3,518 m de haut ; voie avant : 2,054 m ; arrière : 1,822 m. Empattement : 6,25 m ; porte-à-faux AV : 2,595 m ; AR : 3,135 m. Volume maximum de la soute : 11,5 m³ Réservoir de carburant : 323 l + 217 l = 540 litres.

Moteur Mercedes OM402 LA ; 12,763 litres de cylindrée ; va suralimentation interrefroidie par turbocompresseur ; alésage/course : 125/130 mm ; rapport volumétrique : 16,75. Puissance maxi : 381 ch à 2100 tr/mn. Couple maxi : 174 mkg à 1 200 tr/mn.

Embrayage Fichtel & Sachs monodisque à sec de 430 mm.

Boîte de vitesses Mercedes G0160 mécanique à six rapports AV + 1 AR.

Suspension AV : roues indépendantes ; deux coussins pneumatiques ; deux amortis-

seurs télescopiques de type hydraulique ; dix bras de guidage ; valve de niveau ; barre stabilisatrice ... en option (vu le prix de l'ensemble, elle pourrait tout de même être de série !). AR : essieu rigide à quatre coussins pneumatiques ; quatre amortisseurs télescopiques hydrauliques ; quatre bras de guidage ; valve de niveau ; barre stabilisatrice de série ; en option, dispositif permettant de descendre ou monter les suspensions A V et AR avec témoin sur tableau de bord.

Direction : vis à circulation de billes et assistance hydraulique intégrée ; diamètre de braquage : 21,60 m.

Freinage pneumatique avec assistance ; double circuit agissant respectivement sur les roues AV et AR, frein de secours et frein de stationnement (mécanique à ressorts sur roues AR) ; ralentisseur sur échappement ; ralentisseur électromagnétique Telma MS 2000 ; ABS et ASR.

Le rendez-vous du transport public



Du 1^{er} au 3 octobre, les acteurs du transport public et de la mobilité durable se retrouvent à Strasbourg autour d'un salon réunissant près de 250 exposants dont plusieurs constructeurs de cars, bus et minis, français et internationaux. On y attend près de 11 000 participants des différentes filières de la mobilité.

Les constructeurs présents

CBM-Retrofleet
 Ebusco
 HCI-Karsan
 Hess
 Irizar e-mobility
 Iveco France (Iveco Bus et Heuliez)
 Lohr Industrie
 Mercedes-Benz
 Otokar
 Safra
 Solaris
 Volvo Bus
 Plus d'infos : www.eumo-expo.com, onglet « Visitez ».

EuMo Expo c'est d'abord une immense vitrine du transport public et de la mobilité durable. Cette année, en raison de la tenue des JO à Paris, cet événement prend exceptionnellement ses quartiers à Strasbourg, donnant ainsi une dimension européenne comme l'explique Charles-Eric Lemaigen, président du GIE Objectif transport public, structure commune au Gart et à l'UTP pour l'organisation des grands événements : « La dimension européenne de notre salon prend d'autant plus de sens au sein d'une capitale européenne, qui est à la frontière de l'Allemagne. Par ailleurs, la proximité



EuMo Strasbourg sera l'occasion pour les constructeurs de présenter leurs toutes dernières innovations et solutions pour accompagner les opérateurs dans leur transition énergétique.

avec le Parlement européen de Strasbourg sera une opportunité pour les collectivités territoriales et les professionnels du secteur présents de nouer des liens durables avec l'institution, et on l'espère, avec les futurs députés européens élus en juin ».

Outre des conférences, des débats, des échanges et des

visites techniques, EuMo Expo présente sur 20 000 m² au nouveau parc des expos de Strasbourg (avenue Herrenscheidt, tramway arrêts Lycée Kléber, Wacken, Parlement européen) les dernières innovations autobus et minibus. Parmi les marques roulant aux couleurs de la Compagnie des transports



Le confort des passagers reste une des grandes préoccupations des réseaux avec une bonne répartition des places debout et assises, ainsi que l'accès (usager en fauteuil roulant, personne à mobilité réduite, poussette...).

strasbourgeois (CTS), il y a Iveco Bus et Heuliez (sous la bannière Iveco France). Avec son nouveau GX 337 H2 de 12 m, autobus à pile à combustible à hydrogène (Hyundai), le constructeur dispose d'un concept hybride unique qui permet à la fois le ravitaillement en hydrogène et la possibilité de recharger la batterie. La pile à combustible est implantée dans le compartiment arrière et alimentée par 4 réservoirs d'hydrogène situés en toiture. Il peut accueillir jusqu'à 110 passagers en fonction des options retenues et parcourir jusqu'à 450 km dans des conditions de fonctionnement normales.

Le stand présente aussi Energy mobility solutions (EMS), spécialement pour aider les clients d'Iveco Bus à passer leur flotte au tout électrique ou hydrogène avec une solution complète. La marque élargit son offre au-delà de la fourniture de véhicules pour offrir également des activités de conseil spécialisées, de la conception à la mise en oeuvre de logiciels et d'installations.

Irizar e-mobility, pour sa part, expose ses solutions intégrales d'électromobilité pour les villes ie bus et ie tram. Sa gamme comprend des autobus urbains

de 10, 12 et 18 m qui sont en circulation dans différentes villes européennes depuis 2014.

Avec son Urbino, Solaris a mis en avant sa solution hydrogène, en 12 et 18 m, le premier lancé en 2019 et le deuxième en 2022. Ce modèle procure moult avantages : un plein d'hydrogène en quelques minutes seulement, une capacité de transport importante (plus de 85 personnes pour le 12 m et 140 pour le 18 m) et des autonomies de 600 km (en un seul plein, résultats basés sur les tests e-Sort 2).

Otokar dispose d'un catalogue avec moult solutions en électrique et hydrogène. Il avait en effet présenté à Busworld Bruxelles, rappelons-le, le Kent hydrogène (standard 12 m) et son e-Centro (minibus) autonomie destinés à l'activité urbaine. Le constructeur a pour objectif d'introduire dans son portefeuille des matériels roulants en zéro émission sur le marché européen.

Ce salon devrait donc présenter une foule de solutions pour la mobilité propre permettant aux visiteurs d'avoir une vision globale du secteur. Vienne est l'invitée d'honneur cette année.

La RÉDACTION

Les événements à ne pas rater

Les Talents européens de la mobilité

Les Talents européens de la mobilité récompensent les femmes et les hommes qui œuvrent pour le transport public et la mobilité durable en Europe. Ces prix donnent un vrai coup de projecteur sur des acteurs européens qui méritent la reconnaissance de toute la profession, à différents moments de leur carrière.

Les Trophées de l'innovation du transport public

Les Trophées de l'innovation du transport public récompensent les meilleures innovations des

industriels, des opérateurs et des sociétés de service. Ils ont un double objectif : montrer en quoi l'innovation au service des transports collectifs de voyageurs est un facteur important en faveur de transports plus performants (confort, rapidité, sécurité, accessibilité, économie de coûts, protection de la santé et de l'environnement...); valoriser les entreprises les plus dynamiques, mais aussi l'ensemble de la profession. Les quatre catégories récompensées sont : les systèmes d'exploitation et de billettique ; ITS Information et service aux voyageurs ; l'accessibilité, l'aménagement, le confort et le design ; l'énergie et l'environnement. - FG



ActiConcept

Logiciels
intégrés
de gestion

Anticiper
et s'adapter
à vos besoins

ActiCar
autocaristes

ActiVoyage
voyagistes



www.acticoncept.fr
info@acticoncept.fr

B. E. green l'a fait !



B. E. green Events a réuni plusieurs partenaires à Buc pour que des initiatives dans le zéro émission se poursuivent, et ce, au-delà des jeux d'été. La société a présenté ses solutions de mobilité propres.

L'entreprise de location de véhicules 100% propres, B. E. green à Buc (78), a montré la voie dans la décarbonation depuis 2010. Elle a commencé avec le BredaMenarinibus Zeus, dont la toute première présentation a été réalisée par votre magazine, *Autocar & Bus Infos*. A l'époque, ce mini électrique était distribué par Alva à Tours. Patrick Mignucci, fondateur de B. E. green, a été le premier client à l'exploiter.

Et, aujourd'hui, avec une flotte de 40 véhicules (multimarques) il poursuit son activité. Son credo ? « Plus que jamais impliqué dans les enjeux de la transition énergétique, B.E. green poursuit sa contribution active au développement et à l'accessibilité du transport collectif 100 % décarboné, tout en réduisant

considérablement les émissions de CO₂, de NOx et de particules fines ! » peut-on lire sur son site.

Des partenariats et des initiatives

Un peu avant le grand événement sportif de l'été dans la capitale, B. E. green a réuni transporteurs, élus (dont le maire de Buc, Stéphane Grasset), représentants d'autorités organisatrices et de marques de cars, bus et minibus pour démontrer qu'il y a plusieurs formes de transition. Une initiative rendue possible par des partenariats, ce qu'a très bien résumé Mathieu Gardies, PDG de Hype : « Les JO représentent un événement unique pour réunir des partenaires et partager des initiatives pour aller dans le sens de la transition énergétique », chose quasi



De gauche à droite : Mathieu Gardies, PDG de Hype, Patrick Mignucci, fondateur de B. E. green, Stéphane Grasset, maire de Buc, Cédric Borremans, directeur division Olympique et Paralympique de Toyota Motor Europe et Chaouki Sidhoum, président du groupe SDH-Cars Nedroma.

impossible à mettre en place si l'on est seul. Pourquoi ? « Car il y a des risques et, heureusement, on est accompagné de parte-

naires financiers » a souligné Patrick Mignucci qui espère que l'écosystème 100 % décarboné se poursuive bien au-delà des





Devant le château de Buc, Hype a présenté un minibus hydrogène (conçu sur la base des Peugeot e-Expert, Citroën ë-Jumpy...).

jeux d'été. L'approvisionnement en hydrogène est assuré par Air Liquide à Buc et Hype ouvrira prochainement une station multi-énergies dans la même ville.

Flotte zéro émission

La flotte de véhicules B. E. green présentée était constituée de bus, cars et minis électriques et à l'hydrogène.

Pour l'événement sportif planétaire, Toyota (qui est, pour info, le partenaire de mobilité officiel des JOP) fera rouler 9 Caetanobus H2 CityGold et, en ce qui concerne les autocars, 10 Iveco Bus Crossway rétrofités en hydrogène par GCK (avec la pile à combustible Toyota), 11 Yutong (ICE 12) et 2 Temsa (les nouveaux LD SB élec-

triques). Parmi les minibus, il y a 2 Altas BG Motor électriques également. De quoi largement afficher chez B. E. green une flotte 80 % décarbonée...

Le constructeur japonais a pour sa part précisé qu'il a 2 bus spécialement aménagés pour les athlètes paralympiques. Toyota soutient avant tout les athlètes avec sa campagne « Start your impossible » qui célèbre la transformation de la marque en une entreprise de mobilité et ses 8 années de partenariat avec les Comités Internationaux Olympique et Paralympique. Les cars et les bus étaient d'ailleurs spécialement recouverts, pour l'occasion, de sa campagne « Start your impossible ».

François GILBERT

Ci-dessous, démonstration d'un plein d'hydrogène à la station d'Air Liquide de Buc avec un Iveco Bus Crossway rétrofité en hydrogène par GCK. Il est doté de la pile à combustible de Toyota.



Rachat - B. E. green change de mains



Autocars Dominique, B.E. green et Bluestation ont été repris par SDH-Cars Nedroma.

Après plus de 50 années à la tête de la société familiale Autocars Dominique, Patrick et Carole Mignucci transmettent l'ensemble des sociétés du groupe Eureka (sociétés Autocars Dominique, B.E. green et Bluestation) au groupe SDH présidé par Chaouki Sidhoum (Cars Nedroma). Fondée en 1971 avec 1 autocar par Dominique Mignucci, Autocars Dominique est un acteur incontournable sur le marché du transport de voyageurs. Au fil des années, la société a évolué et s'est développée de manière innovante, notamment avec la création de sa filiale verte B.E. green en 2010 (écomobilité, accompagnement de ses clients en transition énergétique et location de véhicules 100 % décarbonés) et Bluestation, opérateur de transport de voyageurs assurant un service d'exploitation 100 % électrique, qui a rejoint l'aventure et le groupe en 2022.

A ce jour, le groupe Eureka représente un parc de 160 véhicules dont 80 % sont bas carbone grâce à un mix énergétique thermique, GNV, électrique et hydrogène : une transition énergétique proposant des solutions de mobilité zéro émission à ses clients et en réduisant l'empreinte carbone

liée au transport collectif. Patrick Mignucci déclare : « L'heure étant venue pour Carole et moi de transmettre dans les meilleures conditions afin de permettre à l'ensemble de nos collaboratrices et collaborateurs des perspectives professionnelles sereines et stables. Ce point fort était pour moi une priorité et je suis heureux de pouvoir le réaliser (...) Chaouki Sidhoum partage notre vision du service client et de l'excellence, et je suis persuadé qu'il continuera à développer cet héritage et ainsi, assurer la pérennité de mes entreprises ». Pour sa part, Chaouki Sidhoum déclare : « J'ai la volonté sincère de poursuivre l'aventure et de nouer entre le groupe des Autocars Dominique et les Cars Nedroma, que j'ai créé il y a bientôt 25 ans, un ensemble cohérent d'entreprises de transport de demain. Je suis animé par l'ambition de faire évoluer nos PME familiales en une entreprise de taille intermédiaire, qui conserve sa dimension humaine et nos valeurs partagées comme atout majeur ». Ce changement n'engendrera aucune répercussion opérationnelle pour les clients des différentes sociétés du groupe Eureka. Les équipes en place restent mobilisées dans la réussite de leurs missions au plus proche des clients.

Evolution des cars et bus : le choc des générations



Contraints à la fois par leurs faibles volumes de production et par le délai d'amortissement des bases techniques, les constructeurs font volontiers évoluer celles-ci pendant deux décennies, voire davantage. Cela signifie-t-il que rien ne change pendant ce temps qui est à l'échelle d'une génération humaine ? Certainement pas.

Depuis la naissance de votre magazine, tout a changé, parfois insensiblement. Faire le plein d'AdBlue, acheter un voyage inter-villes par autocar sur appli, être maintenu dans sa voie par une direction contrôlée par caméra ou encore, utiliser un GPS et un tachy numérique étaient du domaine de la science-fiction il y a 30 ans !

Depuis trois décennies, le monde du transport est pleinement acteur de la transformation numérique de la société. Internet a en effet révolutionné non seulement la gestion du temps de repos et de conduite des conducteurs, mais aussi les systèmes d'exploitation des cars et bus, les plannings, l'info voyageurs... Moutils systèmes ont vu le jour qui ont été intégrés dans les véhicules : sécurité active, régulateur prédictif, navigation, exploitation, vente du voyage ou information du voyageur, tout a été numérisé, connecté...

Des évolutions

Qu'y a-t-il de commun entre le transport routier de voyageurs d'il y a 30 ans et celui d'aujourd'hui ? A l'époque, un

voyage s'achetait en agence après consultation d'un catalogue imprimé. Il est aujourd'hui choisi et payé en ligne. Pour les transports urbains, le ticket carton magnétique est remplacé par des cartes rechargeables qui communiquent sans contact, voire par des applis ou des cartes bancaires (Open Paiement).

Bien qu'évident aujourd'hui, l'Internet sur téléphone mobile n'a qu'un quart de siècle (rappelez-vous du Nokia 7110 de 1999), tandis que les smartphones ont à peine vingt ans puisque le premier Apple iPhone a introduit l'interface tactile multipoint en 2007. Fulgurante, la conquête du marché par les smartphones Samsung sous Android n'a que 15 ans ! Aujourd'hui, tout est appli, y compris la mobilité.

L'acquisition de Mappy par RATP DEV en 2020 témoigne du caractère stratégique des applis de mobilité. En 1997, James Bond, interprété par Pierce Brosnan est obligé d'expliquer au spectateur néophyte ce qu'est le GPS ! Depuis, le positionnement par satellite de nos smartphones est devenu banal. Avant 2006, conduire était précédé et suivi par quelques travaux d'écriture pour le remplissage du disque. La carte du conducteur insérée dans le tachy voit tout et enregistre tout, y compris la localisation par satellites depuis 2019.

La transformation n'est pas seulement numérique

Parce que la société devient inclusive, les nouvelles normes facilitent l'accès des PMR aux

transports en commun. C'est pourquoi le plancher bas intégral est devenu le standard du marché pour les bus urbains.

La libéralisation et l'ouverture du marché sont en cours. Depuis la loi 2015-990 du 6 août 2015, les autocaristes peuvent se lancer dans le transport longue distance par autocar entre villes françaises selon le principe du service librement organisé (SLO). Il en résulte le développement des marques BlaBlaCar (ex-BlaBlaBus et Ouibus) et FlixBus après concentration du secteur. Dès 2016, les SLO totalisaient 5 millions de voyageurs en France. Ils continuent aujourd'hui de souffrir d'un manque d'infrastructures (gares routières) car l'aspect foncier du SLO a du mal à suivre le mouvement.



Lors des jeux olympiques d'Albertville, la star est le Renault FR1 GTX qui équipe de nombreux transporteurs au cours des années 90.



Avant la création d'Irisbus, Renault disposait déjà de sa solution « gaz naturel » adaptée au modèle Agora.



Le Recreo est l'intégration à la gamme Renault du Karosa C935/C955 afin de proposer un véhicule à petit prix au marché du car scolaire.



Lors de la refonte du FR1, l'Iliade sera remplacé par le Magelys (photo page précédente, le modèle HDH en 3 essieux).



Chronotachygraphe à disque papier, levier de vitesses traditionnel, absence d'écran GPS et d'aides à la conduite, le poste de conduite des premiers Iliade nous replonge dans les années 1990.

En corollaire, la société s'ubérise, ce qui signifie que de nouveaux acteurs s'intercalent en tant qu'intermédiaires de référence entre les offreurs de prestations (transport, voyage, etc.) et leurs clients finaux. Ils promettent à ces derniers une vision panoramique de l'offre. Busbud est aux cars longue distance ce que Booking est aux hôtels. L'ubérisation est propice à l'émergence d'un acteur hégémonique dans chaque secteur d'activité, avec toutes les dérives que cela implique.



Photo ci-contre, à bord d'un Iliade. Au milieu des années 90, les autocars ne sont pas encore équipés de ceintures de sécurité et encore moins de prises USB.

La réglementation a transformé le parc !

La longueur maximale des autobus et autocars non articulés était limitée à 12 m jusqu'à la publication du décret n°2003-468 au JORF le 31 mai 2003. Ce jour-là, elle est passée à 13,50 m pour les véhicules à 2 essieux et à 15 m pour les véhicules à 3 essieux.

L'évolution des gammes est rythmée par la réglementation

liée aux systèmes de sécurité et aux émissions polluantes. En trois décennies, nous sommes passés d'Euro I à Euro VI afin de réduire les émissions d'hydrocarbures, de particules et d'oxydes d'azote. Conséquences techniques, la pompe en ligne a disparu tandis que la dépollution par SCR et par filtre à particules s'est imposée.

Délaissé en contexte urbain au profit de la propulsion électrique ou du moteur à allu-

mage commandé fonctionnant au méthane, le moteur diesel reste une solution technique rationnelle à bord des autocars. Il améliore son bilan carbone grâce aux agrocarburants (B100 proposé par MAN, Scania, Volvo, voire Iveco) et biocarburants de deuxième génération (HVO compatible avec tous les moteurs diesel).

L'hybridation a été envisagée à bord des autocars de tourisme (VDL), notamment à l'aide de

l'équipement ZF proposé en complément de la boîte Traxon, sans succès. En revanche, elle complète souvent le moteur thermique des autobus et prend position sur le segment interurbain (MAN, Mercedes) avec une micro-hybridation.

Les équipements contribuent à la sécurité

Entre 1994 et 2023, le nombre de morts sur les routes de France métropolitaine est passé de 8 533 à 3 398. Cette baisse de 60,1 % de la mortalité routière doit en partie être mise au crédit de l'amélioration de l'équipement des véhicules. Parmi les véhicules routiers, l'autocar est parmi les plus sûrs, sinon le plus sûr.

Le port de la ceinture de sécurité n'est obligatoire pour le conducteur et les passagers d'un autocar que depuis 2003 si le véhicule en est équipé⁽¹⁾. Depuis le 1^{er} septembre 2015, tous les autocars en service doivent obligatoirement posséder des ceintures de sécurité⁽²⁾ et être équipés d'un éthylotest anti-démarrage (EAD). C'est là l'une des très rares réglementations à effet rétroactif sur le parc roulant.

Moins visible, l'ABS est obligatoire sur les véhicules de transport en commun de plus de 12 t mis en circulation à compter du 1^{er} janvier 1992⁽³⁾, sauf lorsque leur puissance massique n'excède pas 9 kW/t, soit 232 ch



Le Tracer a eu la délicate mission de succéder à la série-fleuve des cars de ligne Renault-Saviem « à moteur sous le plancher » dont les plus célèbres sont les S45, S53 et S105.



Il y a une marche en trop à bord du R 312 (1987-1997) à l'heure de la généralisation du plancher bas intégral. L'Agora S lui succède donc.



Mercedes tente audacieusement de renouveler les midibus avec l'O520 Cito dont l'une des originalités est la transmission électrique, le moteur thermique placé verticalement à l'arrière et l'absence de porte-à-faux. Sa commercialisation commencée en 1999 s'arrête en 2003.



L'Aptis (NTL, puis Alstom) a tenté de réinventer le bus urbain à l'occasion de son électrification. Essai non transformé.



Produit jusqu'en 2020, l'Iveco Magelys n'a pas eu de successeur sur le segment tourisme. Iveco Bus se positionne sur l'urbain et l'interurbain...



Sorti sous la marque Renault, puis Irisbus, l'Agora dispose d'une version articulée qui faisait défaut au R 312.

pour 19 t. Le limiteur de vitesse est introduit par l'arrêté du 10 décembre 1993, mais il ne concerne initialement que les véhicules de plus de 10 t⁽⁴⁾.

La surveillance de la pression des pneus (TPMS), l'adaptation « intelligente » de la vitesse, les avertisseurs de somnolence et de distraction du conducteur, mais aussi la détection d'obstacle en marche arrière font partie de l'équipement standard depuis l'entrée en vigueur en juillet 2024 du GSR2⁽⁵⁾ pour tous les véhicules neufs.

Avant le GSR2, le véhicule avait déjà reçu de nombreux dispositifs dont un système aidant le conducteur à déclencher un freinage à puissance maximale si nécessaire⁽⁶⁾. En 2011, l'ESP devient obligatoire⁽⁷⁾ sur tous les nouveaux modèles, puis sur l'ensemble des véhicules neufs en 2014. Peu après, la détection de risque de collision avec déclenchement automatique du freinage AEBS⁽⁸⁾ et l'avertisseur

de franchissement de ligne⁽⁹⁾ s'installent systématiquement à bord de nos véhicules.

Numérisation du véhicule

Les systèmes imposés par le GSR2 incitent les constructeurs à remanier en profondeur les architectures électriques et électroniques de leurs véhicules. La diversité des messages à transmettre au conducteur provoque le remplacement du bloc d'instruments traditionnel par un écran, lui-même éventuellement complété par un écran secondaire pour les fonctions de navigation ou de confort.

Les branches du volant reçoivent boutons et molettes afin d'intervenir sur les menus des écrans et ajuster les paramètres du régulateur.

Après avoir été anticipatif (ACC) grâce à un radar qui ajuste la vitesse à celle du véhicule suivi, les régulateurs sont devenus

prédictifs (PCC ou PPC) en adaptant la vitesse selon le relief afin d'exploiter celui-ci au profit de la consommation.

Les systèmes les plus évolués, disponibles notamment chez Mercedes et Setra, intègrent les ronds-points et virages. Ils annoncent la distance à parcourir jusqu'à ces points singuliers et la vitesse à laquelle ils seront franchis. D'autre part, les paramètres techniques du véhicule sont transmis à son constructeur, aux équipementiers majeurs et aux gestionnaires de flottes dans le cadre d'une maintenance connectée qui doit maximiser la disponibilité de la flotte et minimiser son coût d'entretien en privilégiant le préventif au détriment du curatif, souvent plus cher.

Disparition du levier de vitesses

Le pilotage de la chaîne cinématique par l'électronique est désormais généralisé.

Seule la recherche d'un prix d'achat minimal justifie encore aujourd'hui le maintien d'une pédale d'embrayage et d'un levier de vitesses sur quelques véhicules de ligne. Globalement, les transmissions automatisées dominent. En trente ans, l'environnement de conduite de l'autocar a été totalement remanié. Rétroviseurs traditionnels, aide à la conduite limitée à l'ABS, carte routière en papier et boîte de vitesses manuelle ont laissé place aux caméras de rétrovision, à des détecteurs de collision tous azimuts, au GPS régnant sur le régulateur et à des chaînes cinématiques profondément numérisées.

Du côté des passagers, le remplacement des écrans à tubes cathodiques par des écrans plats au tournant des années 2000 est symptomatique de l'âge d'un véhicule pour le non-spécialiste. L'arrivée des prises 5 V USB-A pour la charge des appareils mobiles est déjà contrariée par la volonté



Iveco s'est résolument orienté vers les moteurs fonctionnant au méthane avant d'être obligé d'ajouter des modèles électriques à sa gamme.



Profitant du volume de ventes de ses camions, Daimler se donne les moyens d'être le premier à intégrer des systèmes de sécurité innovants.



Au cours de son cycle de vie, un modèle connaît à la fois des refontes esthétiques (face lift), l'amélioration de son efficacité énergétique et sa mise en conformité avec les réglementations qui entrent successivement en vigueur.



Les marques turques, dont Otokar, ont décidé d'être présentes sur le marché français. Otokar Europe, filiale basée en France, dispose d'une solide équipe commerciale et technique.



BYD et d'autres marques chinoises pénètrent le marché européen par le biais du véhicule urbain électrique. Peu de succès pour elles, en France, pour une raison évidente de SAV.



Le marché français du transport urbain se caractérise par un mix énergétique où le méthane, la propulsion électrique, l'hydrogène et l'hybride diesel ont tous leurs places.

européenne de généraliser l'USB-C⁽¹⁰⁾. L'accès WiFi à bord des véhicules perd de son intérêt avec le volume croissant de données 4G/5G accordé par les abonnements associés aux smartphones. Une innovation chasse la précédente et l'actualisation de l'équipement d'un véhicule devient souhaitable lorsqu'il doit rester en service pendant quinze ans. Le rythme de renouvellement du parc roulant est beaucoup plus lent que celui de l'évolution des usages numériques.

Quand Renault dominait le marché français...

La durée de vie des modèles ou la succession des séries 300, 400 et 500 chez Setra pourraient donner l'impression que notre environnement est stable. Il n'en est rien. En trente ans, les cartes ont été profondément rebattues. Nous sommes passés d'un paysage composé

exclusivement de constructeurs européens « de l'ouest » à un marché où la Pologne, la Turquie et la Chine occupent des positions importantes. Marché de petits prix, celui du car de ligne scolaire a facilité l'ouverture du marché ouest-européen à des constructeurs extérieurs à ce périmètre.

Retour en 1994. Le récent effondrement du bloc soviétique jette l'ex-Europe de l'Est dans les bras de l'Union Européenne qui doit intégrer ces nouveaux états membres à marche forcée pour éviter d'avoir un tiers monde à ses portes.

A cette époque, Renault occupe une position prépondérante sur le marché français des cars et bus avec une gamme relativement récente dont les têtes d'affiche sont le bus R312 (1987-1997), le car de ligne Tracer (1991-2002) et le car de tourisme FR1 (1983-1996). Leurs remplaçants et évolutions sont

respectivement les Agora (1995-2005), Ares (1998-2006) et Iliade (1996-2007).

Ouverture à l'Est

Dès 1993, Renault prend position chez le constructeur tchèque Karosa à hauteur de 34 %. 1999 est une année-charnière avec la création par Renault et Iveco de la coentreprise Irisbus et la prise de contrôle par celle-ci d'Heuliez Bus, du hongrois Ikarus (revendu en 2006) et de Karosa dont l'usine de Vysoké Mýto produit actuellement le best-seller, Crossway. Le Karosa C935 devient, en 1996, le Renault-Irisbus Recreo sur le marché français du car de ligne.

En 2001, Iveco acquiert les parts de Renault dans Irisbus qui devient Iveco Bus en 2013. L'histoire d'Iveco depuis son origine en 1975 est jalonnée par des opérations de croissance externe.

Cette concentration industrielle n'est pas un cas isolé, mais un principe général. Au Bénélux, les constructeurs belges Jonckheere et Van Hool (en fait, l'usine est en Macédoine du Nord) ainsi que le néerlandais Bova sont réunis autour de VDL dont l'activité cars et bus s'est préalablement fondée sur la marque Berkhof.

En 1995, Setra devient filiale de Daimler qui réunit les activités bus et cars de Mercedes et de Setra sous la marque EvoBus devenue Daimler Buses en 2023. Cela explique le passage de l'usine française de Setra à Ligny-en-Barrois sous la bannière d'EvoBus, puis sous celle de Daimler Buses. En 2001 MAN acquiert Neoplan (Gottlob Auwärter GmbH) dont l'usine polonaise est détachée et devient Solaris, contrôlé par le constructeur ferroviaire espagnol CAF depuis 2018. En 2009, MAN achète le constructeur polonais Star dont l'usine de Starachowice produit actuelle-

Depuis 1967, le double étage Neoplan Skyliner se vend au rythme moyen de 100 exemplaires par an, tous marchés confondus.



Le Citywide a disparu de la gamme Scania en raison de l'abandon de la production de véhicules complets par le constructeur suédois, hors partenariats extérieurs.

ment la gamme urbaine Lion's City. Après avoir finalisé l'acquisition de MAN en 2011, puis celle de Scania en 2014, le groupe Volkswagen les réunit au sein d'un pôle poids lourd, en 2015, appelé Traton depuis 2018.

La Turquie devient « l'usine de l'Europe »

Les constructeurs turcs Anadolu Isuzu, Karsan, Otokar et Temsa sont désormais bien implantés en France par le biais de distributeurs ou de filiales.

BMC, Güleriyüz ou Habas sont moins connus (cependant, par le passé, la marque BMC a été distribuée en France), mais leur existence témoigne de la position-clé acquise par l'industrie turque dans la production de cars et de bus. Les cars MAN et Neoplan sont assemblés en Turquie près d'Ankara, tandis que les cars Mercedes le sont près d'Istanbul depuis 1995. Après la Turquie, c'est vers l'Égypte que les regards se tournent puisque la production de la gamme urbaine Volvo est transférée en 2023 vers MCV. Quant à la production des cars 9700 et 9900 par Sunsundegui (Espagne), celle-ci a été remise en cause (voir Actualités). Le double-étage 9700 DD n'est pas concerné. Il est assemblé par le finlandais Carrus Delta Oy.

Les faibles volumes du marché européen des cars et bus contrastent avec le nombre d'acteurs présents. La recherche de compétitivité entraîne la mutua-

lisation de sous-ensembles, la concentration industrielle, la délocalisation vers des pays où le coût de la main d'œuvre est faible ou encore, l'élagage des gammes. Sur ce point, Iveco a délaissé le car de tourisme, Daimler a vendu son activité minibus à Aequita (marque Tremonia), Scania a cessé de produire des véhicules complets et commercialise les Fencer et Touring carrossés par le chinois Higer.

Repositionné en tant que fournisseur de soubassements et de chaînes cinématiques, Scania dynamise son partenariat avec Irizar qui utilise par ailleurs des moteurs Paccar-Daf pour ses véhicules « intégraux ». Le marché français n'est perméable aux carrossiers que sur le segment mini (Car-bus.net, Erenor, Ferqui, Indcar, etc.) et pour les produits de niche (double-étage cabriolet, etc.).

Chine : une longueur d'avance sur le véhicule électrique

La réglementation européenne oriente le marché vers les véhicules électriques. Captives, les flottes urbaines s'accommodent de cette transition énergétique généralement associée à une charge nocturne lente au dépôt. Incapables de supporter les coûts de plusieurs motorisations, les constructeurs de bus ont tendance à se concentrer sur la seule propulsion électrique. C'est le cas d'Heuliez, Irizar et VDL. Man a pour sa part annoncé que



Le Fencer (ici en version méthane comprimé) est un car de ligne produit en Chine par Higer à partir d'une mécanique Scania. Ce constructeur propose une grande diversité d'énergies.

les motorisations thermiques de ses bus ne passeront pas le cap d'Euro VII. La propulsion électrique incite les nouveaux acteurs à reconsidérer l'implantation des organes du véhicule en s'affranchissant totalement de l'héritage thermique. C'est ce qu'a tenté l'Alstom Aptis (ex-NTL, issu de Translohr), sans succès. Chez Safra, le choix radical consiste à se concentrer sur la seule motorisation électrique par pile à combustible fonctionnant au H2.

Les constructeurs chinois (BYD, Golden Dragon, Higer, King Long, Yutong, Zhongtong Bus, etc.) ont une longueur d'avance quant à la production en masse de véhicules électriques. Ils profitent donc d'économies d'échelle qui sont fréquemment hors de portée des constructeurs européens. Ces derniers n'ont pas dit leur dernier mot pour autant. Un véhicule de transport en commun exige un service après-vente sans faille. A ce propos, les constructeurs européens installés de longue date ont fait leurs preuves, ce qui n'est pas encore le cas de tous les nouveaux entrants. Et après ? Quelle orientation aura finalement pris

la transition énergétique lorsque nous nous retournerons sur elle dans 30 ans ? La conduite autonome se sera-t-elle fiabilisée au point de se généraliser ? Quel sera le besoin de transport et quels seront les nouveaux services proposés tant aux autocaristes qu'aux passagers ? Pour le savoir, rendez-vous dans 30 ans.

Loïc FIEUX

(1) Décret n°2003-637 du 9 juillet 2003 modifiant l'Article R412-1 du Code de la route.

(2) Article R317-24-1 du Code de la route.

(3) Directive 88/194/CEE du 24 mars 1988 traduite en droit français par modification de l'article 65 de l'arrêté du 18 août 1955 relatif au freinage des véhicules automobiles.

(4) Directives 92/6/CEE du 10 février 1992 et 92/24 transposées par l'Arrêté du 10 décembre 1993. La directive 2002/85/CE étend le limiteur de vitesse à tous les véhicules de transport en commun (catégories internationales M2 et M3).

(5) Règlement (UE) 2019/2144.

(6) Règlement 78/2009 du 14 janvier 2009.

(7) Règlement (CE) 661/2009 du 13 juillet 2009.

(8) Règlement 131 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU).

(9) Règlement (UE) 351/2012 du 23 avril 2012 mettant en œuvre le règlement (CE) 661/2009.

(10) Directive (UE) 2022/2380.

À chaque métier son magazine



ÉDITION ANNUELLE

Guide des Relais Routiers

Guide répertoriant tous les Relais Routiers avec adresses et conseils pratiques liés à l'univers de la route et du transport.



Autocar & Bus Infos

La référence matériels pour tous les professionnels du transport de voyageurs en autocars et autobus : essais, nouveautés techniques et sociales, circuits et sites à visiter, véhicules anciens, valeurs occasions.



Guide Lavage & Stations-Service Actualités

Outil indispensable à toutes activités lavage et carburant. S'adresse aux propriétaires et gérants de centres de lavage et de stations-service.

Groupe SEJT

PRESSE & EDITIONS

Service publicité

+ 33 (0)1 41 27 97 35
pub@sejt.com

Service abonnements

+ 33 (0)1 41 27 97 90
abonnements@sejt.com

94, rue Jules Guesde
92300 Levallois Perret
France

www.sejt.com



Carrosserie

Premier magazine national spécialisé et ciblé carrosserie industrielle et automobile.



Les Routiers

Le mensuel du transport routier depuis 1934, avec un maximum d'informations techniques et conventionnelles.

Valorisation des reprises des cars et minicars d'occasion

Les valorisations présentées par profil s'affranchissent de la notion de millésime ou d'année de mise en circulation. Sont pris en compte pour la valorisation d'un véhicule : la catégorie, la conformité aux différentes normes, l'âge en nombre de mois et le kilométrage.

Les valeurs publiées correspondent à des profils de cars construits en série, strictement conformes aux spécifications de base du véhicule neuf d'origine et équipés d'un ralentisseur électrique ou hydraulique et d'un système ABS.

moins 7-8 t et disposant de plus de 30 places. La base est établie pour 4 500 km/mois.

Catégorie « 2 » ou cars scolaires. La base est établie pour 2 500 km/mois.

Catégorie « 3 » ou Low entry. La base est établie pour 4 500 km/mois.

Catégorie « 4 » ou Ligne. La base est établie pour 4 500 km/mois.

Catégorie « 5 » ou Ligne / Mixte. La base est établie pour 4 500 km/mois.

Catégorie « 6 » ou Tourisme. Ces autocars se caractérisent par divers types d'équipements: double-vitrage, leurs sièges inclinables, leur vidéo et leur réfrigérateur. La base est établie pour 6 500 km/mois.

Catégorie « 8 » ou Tourisme Premium. Les véhicules sont équipés en plus d'un système de climatisation. La base est établie pour 6 500 km/mois.

Etat standard

Les cours-moyen sont exprimés hors TVA. Au jour de la restitution, un autocar en état standard est un véhicule en bon état de marche, de sécurité et de présentation. La carrosserie (peinture banalisée) est vierge de toute inscription et l'état des sièges correspond à une utilisation moyenne. L'entretien a été effectué selon les normes du constructeur. Les pièces d'usure et les pneumatiques présentent une usure maximale de 50 % et le carnet de visite périodique bénéficie encore d'une validité de deux mois.

Kilométrage

Pour les kilomètres parcourus inférieurs ou supérieurs au kilométrage standard, déduire ou ajouter 1 % de la cote par tranche de 10 000 km. Pour ceux dont le kilométrage est trop éloigné du standard il y a lieu de considérer d'autres critères par un examen approfondi du véhicule, les factures d'entretien, etc.

Énergies

Le marché intégrant de plus en plus de cars interurbains au gaz et de modèles diesel homologués B100, compte tenu de la transition énergétique à venir, ces véhicules mériteront une appréciation supplémentaire en vue de leur valorisation.

Valorisation

Etablissement de la valorisation par la matrice :

Etape n°1 : détermination de la catégorie.

Etape n°2 : détermination de la base en fonction de l'âge en nombre de mois depuis la première mise en circulation.

Etape n°3 : correctif éventuel si le kilométrage du véhicule diffère du standard de la catégorie.

Etape n°4 : déduction des frais de remise en état standard.

Dans la majorité des cas, des travaux s'avèrent nécessaires (remplacement des pneuma-

PRÉCISIONS

Ces valeurs sont à nuancer en fonction de la notoriété du modèle, de la qualité et de la capillarité du réseau de service de la marque, de la phase de vie du modèle, de sa représentativité sur le marché et de la continuité de production des modèles.

Huit profils valorisés

Catégorie « 0 » ou Mini. Ont été prises en compte les versions pour le scolaire.

Catégorie « 1 » ou Midi. Caisse autoportante ou châssis dédié au car dont le PTAC est d'au

Cat	EURO 6 C / EURO 6 D								
	12 mois	18 mois	24 mois	30 mois	36 mois	42 mois	48 mois	54 mois	
Mini scolaire Clim 22 pl	0s	37 000 €	34 700 €	32 900 €	30 900 €	29 200 €	27 400 €	25 900 €	24 300 €
Mini tourisme Clim 22 pl	0t	55 000 €	51 700 €	48 900 €	45 900 €	43 500 €	40 800 €	38 700 €	36 300 €
Midi 33 pl	1	69 000 €	64 800 €	61 400 €	57 700 €	54 600 €	51 300 €	48 500 €	45 500 €
Scolaire	2	73 000 €	68 600 €	64 900 €	61 000 €	57 700 €	54 200 €	51 300 €	48 200 €
Low Entry	3	113 000 €	106 200 €	100 500 €	94 400 €	89 400 €	84 000 €	79 500 €	74 700 €
Ligne BVA	4	109 000 €	102 400 €	97 000 €	91 100 €	86 300 €	81 100 €	76 800 €	72 100 €
Ligne Mixte BVA	5	115 000 €	108 100 €	102 300 €	96 100 €	91 000 €	85 500 €	80 900 €	76 000 €
Tourisme 53 pl BVA	6	150 000 €	141 000 €	133 500 €	125 400 €	118 800 €	111 600 €	105 700 €	99 300 €
Tourisme Premium > 13 m	8	190 000 €	178 600 €	169 100 €	158 900 €	150 400 €	141 300 €	133 800 €	125 700 €
Equipement PMR		8 000	7 500	7 000	6 500	6 000	5 500	5 000	4 500

Les autocars (1)

Marque	Modèle	Cat	Marque	Modèle	Cat	Marque	Modèle	Cat
Bova	FLD 13 Ligne/Mixte	5	Irizar	i4 Interurbain	4	Setra	Setra S 431 DT	8
Bova	Futura Tourisme	6	Irizar	i6	6	Sunsundegui	SC7	6
Bova	Magic MHD 1220 Tourisme Premium	6	Kapena - HCl	Moveo	2	Temsa	Opalin 9 Clim Midi	1
Fast	Scoler Scolaire	2	Karsan - HCl	Star	1	Temsa	MD9 Tourisme	6
Fast	Scoler Low Entry	2	King Long	Citeor	4	Temsa	Maraton	5
Fast	Starter Ligne	4	King Long	Fortem	4	Temsa	MD7 Scolaire	6
Isuzu - FCC	Novo Eco	2	King Long	6127 Altior Tourisme	4	Temsa	MD7 Tourisme	8
Isuzu - FCC	Turquoise Eco	2	Man	Regio 12 m / 13 m Clim Ligne	4	Temsa	Tourmalin Ligne	8
Isuzu - FCC	Visigo Ultra	3	Man	Lion's Intercity Ligne / Ligne+	4	Temsa	Tourmalin Scolaire	8
Isuzu - FCC	Visigo	1	Mercedes-Benz	Integro Ligne	4	Temsa	LD 12 SB Scolaire	8
Indcar	Next	1	Mercedes-Benz	Integro M Ligne/Mixte	5	Temsa	LD 13 SB Scolaire	6
Iveco Bus	Arway Ligne	4	Mercedes-Benz	Intouro Scolaire	2	Van Hool	Acron Tourisme Premium	1
Iveco Bus	Crossway 12.80 PMD 63 pl	4	Mercedes-Benz	Intouro M Optimum Ligne	4	Van Hool	Acron Tourisme 13>m	6
Iveco Bus	Crossway LE Low Entry 12.80 Car	3	Mercedes-Benz	Tourino	1	Van Hool	CL Ligne	6
Iveco Bus	Evadys H 12.PMD 57 pl	5	Mercedes-Benz	Travego L Tourisme Premium	6	Van Hool	TL Ligne/Mixte	2
Iveco Bus	Evadys H 12.80 PMD 61 pl	5	Otokar	Navigo	1	Van Hool	917 Astronef Tourisme Premium >13 m	4
Iveco Bus	Evadys HD 12 sans WC 59 pl	6	Otokar	Vectio S 1 Midi S	1	VDL Bus & Coach	FMD2-129	2
Iveco Bus	Evadys HD 12.80 sans WC 63 pl	6	Otokar	Territo Scolaire	2	VDL Bus & Coach	FMD2-135	2
Iveco Bus	Evadys HD 12.80 sans WC 63 pl	6	Otokar	Territo	4	VDL Bus & Coach	FDD2	2
Iveco Bus	Iliade RT/TE Ligne/Mixte	5	Scania	Century 1237 Tourisme	6	VDL Bus & Coach	Futura 63 places	6
Iveco Bus	Iliade RTX Tourisme	6	Scania	Interlink	6	Volvo	9500 H Tourisme	5
Iveco Bus	Magelys Line 12.80	4	Scania	Interlink HD	6	Volvo	9700 HD Tourisme	8
Iveco Bus	Magelys Pro 12.80 53 pl	6	Scania	Higer A30 Ligne	4	Yutong	TC 12	6
Iveco Bus	Midys 38pl Mini	1	Scania	Higer A30 Scolaire	2	Yutong	EC 9	2
Iveco Bus	Recreo 12.80 Scolaire	2	Setra	UL BR400 UL	5	Yutong	EC 10	2
Iveco Bus	Crossway 12 PMD 55 pl	2	Setra	ComfortClass BR500	6	Yutong	EC 12	2
Iveco Bus	Crossway 12.80 PMD 59 pl	2	Setra	HD BR500 HD ComfortClass	8	Yutong	EC 13	2
Irizar	635.35 12.9 m	6	Setra	HDH BR500 HDH TopClass	8			

1- Liste non exhaustive d'autocars. D'autre part, certains véhicules peuvent rentrer dans plusieurs catégories, en fonction de leur utilisation et de leurs aménagements.

tiques, nouvelle peinture). Le coût par autocar est de 8 000 € HT en moyenne, sans les éventuels frais de mécanique et de carrosserie.

Valeur de revente

Un autocar d'occasion dont la mécanique, la carrosserie, les sièges et les équipements de sécurité auront été contrôlés et reconditionnés avec des pièces d'origine par des pro-

fessionnels patentés, selon les normes du constructeur, présentera des caractéristiques au-dessus des standards correspondant aux valeurs publiées.

A noter que cette mise à jour de la valorisation a pris en compte le fait que les véhicules de 96 mois (soit 8 ans) sont intégrés à la norme Euro 6. – AM et FG

Les minicars-minibus

Marque	Modèle	Cat
DCG	Ingwi 23 scolaire Clim	0s
DCG	Ingwi 23 tourisme Clim	0t
DCG	Maestro 33 scolaire Clim	0s
DCG	Maestro 33 tourisme Clim	0t
Iveco Bus	Daily Tourys Clim totale	0t
Iveco Bus	Daily Scolaire Clim totale 22 pl	0s
Indcar	Mobi	1
Indcar	Wing	1
Kapena - HCl	Thesi 33 pl	1
Mercedes-Benz	Sprinter 516 CDI Mixte Clim 22 pl	0t
Mercedes-Benz	Sprinter 516 CDI Tourisme Clim 19 pl	0t

						EURO 5	
60 mois	66 mois	72 mois	78 mois	84 mois	96 mois	108 mois	120 mois
23 000 €	21 600 €	20 400 €	19 100 €	18 100 €	15 200 €	12 800 €	10 800 €
34 400 €	32 300 €	30 600 €	28 700 €	27 200 €	22 900 €	19 300 €	16 200 €
43 100 €	40 500 €	38 300 €	36 000 €	34 000 €	28 600 €	24 100 €	20 300 €
45 600 €	42 800 €	40 500 €	38 000 €	36 000 €	30 300 €	25 500 €	21 500 €
70 700 €	66 400 €	62 900 €	59 100 €	55 900 €	47 100 €	39 700 €	33 500 €
68 300 €	64 200 €	60 700 €	57 000 €	54 000 €	45 500 €	38 400 €	32 400 €
72 000 €	67 600 €	64 000 €	60 100 €	56 900 €	48 000 €	40 500 €	34 100 €
94 000 €	88 300 €	83 600 €	78 500 €	74 400 €	62 700 €	52 900 €	44 600 €
119 000 €	111 800 €	105 900 €	99 500 €	94 200 €	79 500 €	67 000 €	56 500 €
4 000	3 500	3 000					

L'importance de construire une « démarche compétences »

1 - Contexte

L'opérateur de mobilité est basé dans un département et région d'outre-mer (DROM). Pour élaborer une offre de service commune et viable, il a répondu et remporté un appel d'offres ouvert sous la forme d'un groupement momentané d'entreprises (GME) solidaire (un mandataire et des co-traitants). Cet opérateur a su réunir des entreprises locales expérimentées pour relever les nouveaux défis d'une mobilité durable au service d'une Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) unique dans le cadre de la construction et le déploiement de lignes régulières. La clef de la réussite résidait en amont dans la rédaction d'un projet d'entreprise illustré dans la formalisation du mémoire technique, pierre angulaire des actes d'engagements contractuels et volontaires de l'opérateur de mobilité.

La pluralité et la complémentarité des opérateurs dans ce GME, la nécessaire prise en compte des transitions en matière de mobilité, l'exigence d'un Cahier des clauses techniques particulières (CCTP) ont nécessité une méthodologie de travail, des moyens et des compétences clés diverses.

C'est la démarche dite « démarche compétences » qui a été choisie notamment pour piloter le service exploitation. Cette démarche permet de piloter simultanément l'évolution des organisations et la professionnalisation des agents et des techniciens d'exploitation. Le grand intérêt de la démarche compétences est d'être en phase avec les mutations quotidiennes des organisations pour les services de transport et de mobilité : élaboration d'un cadre de travail, qualité de service, transformation de l'organisation, développement de la polycompétence...

Une démarche compétences est ainsi un moyen de placer l'opérateur de mobilité dans une dynamique concrète de développement. Seul le travail compétent permet de satisfaire durablement les attentes diversifiées des clients, usagers/voyageurs et de l'AOM.

2 - Questions

Comment cet opérateur de mobilité a pu s'engager dans la démarche compétences ?

Quels points de repère se forger sur le rôle des référentiels métiers en exploitation, la place des salariés et de dirigeants, actionnaires dans la démarche compétences ?

3 - Enjeux

Dans ce contexte d'une conception nouvelle de l'organisation du travail, il a fallu construire la démarche compétences et la déployer dans un délai très court. Les enjeux suivants ont servi de base stratégique.

■ Structurer et lancer le projet :

Constituer un groupe projet restreint composé de 2 comités (un comité de direction et un comité de pilotage) avant tout travail sur les compétences pour rédiger le cadre de cohérence de la démarche compétences ;

Analyser les compétences clés du service d'exploitation; la régulation et l'exploitation, la planification, le graphichage et l'habillage de services, l'encadrement du personnel de conduite, le parc roulant et le matériel embarqué.

■ Déployer la démarche compétences :

Définir clairement les attentes de l'opérateur envers les managers d'encadrement et de proximité ;

Faire bénéficier aux exploitants d'une formation action spécifique sur la démarche compétences et les associer dans la faisabilité.

4 - Actions

Assistance conseil d'un consultant-formateur et d'un coach sur le terrain

■ Modéliser les pratiques de travail

Cet opérateur a tiré parti de l'accompagnement d'un consultant Editions Conseil en Mobilité notamment pour rédiger avec les équipes d'exploitation le processus « Piloter et gérer l'exploitation et la régulation ». Ce travail a permis de formaliser les procédures, les processus et les modes opératoires et de les mettre en application via l'identification des tâches de travail par poste de travail. Un logiciel de base de données a été acquis pour garantir au quotidien une gestion documentaire intelligente des données et la fiabilité des fonctionnalités d'automatisation des tâches.

■ Coacher du personnel d'encadrement

La responsable des ressources humaines et le responsable d'exploitation ont bénéficié d'un processus structuré interactif visant l'amélioration de leur performance professionnelle et personnelle. Une lettre de mission a fixé le cadre des objectifs à atteindre.

■ Assister le mandataire dans la relation avec les actionnaires

Des réunions individuelles entre le mandataire et le consultant ont contribué à mieux analyser les attentes des actionnaires. En outre, des rencontres de travail par thématiques (la qualité de services, le management du personnel de conduite, la gestion des ressources humaines, la situation économique du contrat public...) en présence des actionnaires, ont été mises en exergue pour les informer du respect des engagements contractuels.

Les managers d'encadrement et de proximité en exploitation, fil rouge du déploiement de la démarche compétences



1 - Positionner le rôle des managers

Fixer une « feuille de route »
Former à la démarche compétences
Evaluer, suivre, accompagner la pratique quotidienne de l'encadrement

2 - Informer et débattre de la démarche compétences

Développer un plan de communication structuré

3 - Evaluer les compétences

Conduire un entretien professionnel

4 - Développer les compétences

Créer des occasions d'apprentissage
Déléguer
Valoriser les initiatives et les coopérations

5 - Reconnaître les compétences

L'adaptation aux situations nouvelles
Les apprentissages réalisés
Les résultats obtenus

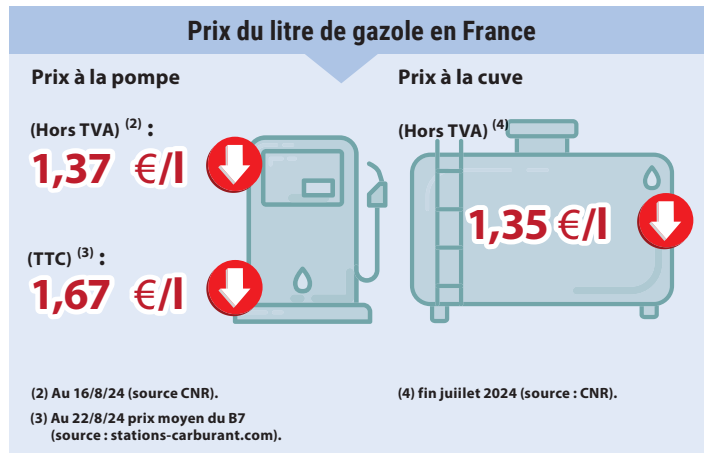
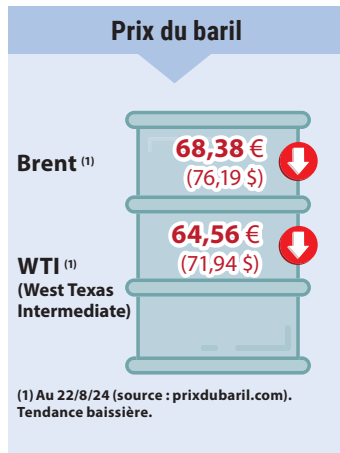
6 - Pérenniser la démarche compétences

Maintenance RH
Suivi paritaire
Pilotage managérial

Ce tableau est tiré d'un travail réalisé lors d'une formation sur le management des compétences avec ARACT Languedoc-Roussillon.



Le prix du baril de pétrole baisse. L'évolution défavorable du rapport entre l'offre et la demande expliquerait en partie cette situation. En France, le litre de B7 poursuit sa baisse : 1,67 € TTC en moyenne en août. Hors taxes, il était à 1,37 €/l (pompe) et 1,35 €/l (cuve).



SOCIAL - Taux horaire et rémunération des conducteurs pour 151,67 h/mois ⁽¹⁾ - Depuis le 1/1/24

Groupe	Cœf.	Tx horaire	A l'embauche	Après 1 an	Après 5 ans	Après 10 ans	Après 15 ans	Après 20 ans	Après 25 ans	Après 30 ans
8	138V	12,69 €	1 925,81 €	1 964,33 €	2 041,36 €	2 079,87 €	2 118,39 €	2 195,42 €	2 253,20 €	2 327,87 €
9	140V	12,79 €	1 939,891 €	1 978,61 €	2 056,28 €	2 095,08 €	2 133,8 €	2 211,47 €	2 269,67 €	2 327,87 €
9-bis	145V	13,05 €	1 980,02 €	2 019,6 €	2 098,82 €	2 138,42 €	2 178,02 €	2 257,22 €	2 316,62 €	2 376,02 €
10	150V	13,37 €	2 028,13 €	2 068,69 €	2 149,82 €	2 190,38 €	2 230,94 €	2 312,07 €	2 372,91 €	2 433,76 €

Salaire horaire minimum

Smic horaire (brut horaire/mensuel)	11,65 €/h – 1 766,92 €/mois ⁽²⁾
Plafond Sécurité sociale (jour/mois)	213 €/jr – 3 864 €/mois ⁽³⁾

NOUVEAU - Frais de déplacement

	Taux 2024 ⁽⁴⁾
Indemnité de repas	15,30 €
Indemnité de repas unique	9,44 €
Indemnité spéciale	4,27 €
Indemnité casse-croûte	7,56 €
Indemnité spéciale de petit-déj.	4,27 €
Indemnité de chambre + petit-déjeuner	32,45 €
Indemnité de repos (chambre + casse-croûte)	35,74 €

(1) Salaires - Rémunération mensuelle garantie. Avenant du 16/10/23 (en brut).
En application de la CCNA 1, majoration le cas échéant de :

- 3 % : qualification de mécanicien ou encaisseur (article 13, b et c du CCNA1) ;
- Ainsi qu'à compter du 1/1/24, de 47,27 € : travail un jour férié (autre que le 1^{er} mai) ou un dimanche quelque soit le nombre d'heures effectuées (article 2.1 et 2.2 de l'avenant 114 du 19/3/21). Étendu par arrêté du 29/12/23.

Ministère du Travail / Urssaf

- (2) Depuis le 01/01/24 pour 151,67 heures de travail (montant net mensuel : 1 398,69 € ; horaire : 9,22 €).
(3) Depuis le 1/1/24 (augmentation du plafond de +5,4 % en 2024).

Convention collective nationale des transports routiers (CCNA1)

- (4) Frais de déplacement - Avenant signé le 13/2/24. Applicable depuis le 1/3/24 (entreprises adhérentes FNTV et OTRE). En attente d'être étendu.

INDICES CNR - Référentiels indiciaires relatifs au « Transport scolaire par autocar standard » (50 à 63 places, alimentés au gazole)

2024 ⁽¹⁾	Gazole pro	Maintenance	Matériel	Conducteur	Coûts de structure
Indices analytiques					
Juin ⁽²⁾	117,73 ↘	120,48 ↗	110,13 ↗	128,15 →	112,70 ↘
Juillet	117,72 ↘	120,86 ↗	110,09 ↘	128,21 ↗	113,23 ↗

CNR - (1) Base 100 ou unité / 12/2019. (2) En comparaison avec avril 2024.

2024 ⁽¹⁾	Indice CNR TRV scolaire hors gazole	Indice CNR TRV scolaire
Indices synthétiques		
Juin ⁽²⁾	118,59 ↘	117,61 →
Juillet	118,78 ↗	117,78 ↗

Juillet - Les évolutions des indices du TRV sur 12 mois expliquées

Le Comité National routier a publié le 2 juillet la situation des évolutions des indices du TRV au 30 juin 2024. En moyenne sur 12 mois, il en ressort que 4 indices ont subi des augmentations : la maintenance du matériel, le matériel du TRV scolaire, le conducteur TRV scolaire, et les coûts de structure TRV scolaire. En ce qui concerne les hausses, elles sont de 5,6 %, de 2,4 %, de 12 % et de 3,3 % respectivement. Quant au gazole professionnel, l'indice diminue de 3,1 % sur 12 mois. La TICPE applicable au gazole professionnel TRV est intégrée à l'indice. Infos : www.cnr.fr

Gare routière de Bercy - La fermeture annoncée provoque des remous

La profession est vent debout depuis des mois contre la décision de la mairie de Paris qui souhaite la fermeture de la gare d'autocars de Bercy après les JO. Son déménagement dans le nord de la capitale est envisagée en raison des plaintes des riverains selon la mairie de Paris.

Les opérateurs FlixBus et BlaBlaBus, surpris de devoir déménager, réclament un site proche d'une station de métro. Le déménagement ne serait pas pour tout de suite : ils viennent de recevoir l'appui de l'Autorité de régulation de transports (ART) qui demande un délai de 12 mois.

EUROPEAN MOBILITY EXPO 2024

Le rendez-vous professionnel
des acteurs de la mobilité durable

250 exposants
et 11 000 participants
de 60 pays

+50 événements,
conférences, ateliers,
pitches innovation...

+100 intervenants,
experts et professionnels
du secteur

REJOIGNEZ-NOUS À
STRASBOURG
01 ▶ 03 OCTOBRE

Préparez votre visite et téléchargez gratuitement votre badge sur eumo-expo.com



Organisé par

GIE Objectif transport public
Groupement des Autorités
Responsables de Transport **GART** | **UTP** Union des Transports
Publics et Ferroviaires

Partenaires institutionnels



Invité d'honneur



Avec le soutien de



En collaboration avec

