

Car&Bus News

COLLECTIVITÉS

RÉSEAU

ENTREPRISE

INDUSTRIE

LE MAGAZINE DES MOBILITÉS COLLECTIVES



LE MARCHÉ DES AUTOCARS ET AUTOBUS : DES NUAGES À L'HORIZON



EXCLUSIF !

**PHILIPPE TABAROT
RÉPOND AUX QUESTIONS
DE CAR & BUS NEWS**



**MINI, MIDI, MAIS
ILS FONT LE MAXIMUM !**



**LES W-SMILE S6 & S7
D'OMNICAR EN ESSAI**

Il a conquis toute l'Europe !



airtdm

NAVIGO
Le midibus
préféré en
Europe



7.80 m

8.40 m

9.20 m

Avec plus de 3 500 véhicules vendus dans toute l'Europe, NAVIGO a parcouru d'innombrables routes et lignes de transport, qu'il s'agisse de voyages touristiques, de trajets interurbains ou scolaires. **Sa robustesse, son confort, sa grande polyvalence d'usage et son faible c t d'exploitation ont d j conquis de nombreuses entreprises.** Pourquoi pas la vôtre ? Envie de découvrir ses performances par vous-même ? Contactez dès maintenant votre distributeur OTOKAR pour une présentation complète du NAVIGO, qui est aujourd'hui une référence incontournable sur le marché des midibus.

www.otokareurope.com

Otokar



PRIS EN TENAILLE...

En ce début d'année 2025, tout observateur attentif des différents secteurs industriels qui alimentent le transport public a autant de raisons de s'inquiéter que de se rassurer. Au chapitre des bonnes nouvelles, on remarque en premier lieu que le bilan des immatriculations d'autocars et d'autobus des douze derniers mois est resté dans une fourchette assez classique, que les « mini » sont dans une phase particulièrement positive, tandis que les carnets de commandes semblent être pleins pour l'avenir proche. Autant d'éléments qui prouvent une certaine bonne santé des opérateurs, dont une partie est notamment portée par le retour remarqué du tourisme en autocar. Au-delà de ce premier constat, les choses se gâtent. La décarbonation à marche forcée des transports reste toujours et encore - traduite en langage réglementaire européen - synonyme de la seule électrification des modes, au mépris de toute analyse digne de ce nom et de la réalité des usages. Mieux (ou pire, selon les points de vue) les normes font encore l'objet à Bruxelles (et Paris soit dit en passant...) d'un productivisme bureaucratique que ne renierait pas Alekseï Stakhanov. Face à cette marée d'acronymes, de contraintes et de coûts, les industriels commencent visiblement à perdre confiance dans « un avenir vert qui chante » et, comme leurs collègues de l'automobile, tentent (un peu tard peut-être) de le faire savoir. Une situation délicate, d'autant qu'elle se combine dans l'Hexagone avec une instabilité politique et économique qui met les Autorités Organisatrices de Mobilités face à un quantum d'incertitudes quant à leurs réelles capacités à investir demain dans les transports collectifs dont elles ont la charge. En bout de chaîne, coincé entre le marteau réglementaire et l'enclume économique, l'opérateur de transport a lui, bien du mal à se construire une stratégie réjouissante... En attendant, et pour l'instant, ça va !

Pierre Cossard,
Directeur de la rédaction

ÉDITO



Finkbeiner®

Levez sans limites

SINCE 1927



LEADER ALLEMAND DES SOLUTIONS DE LEVAGE BUS ET CARS



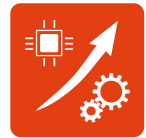
Fabrication durable



Innovations
& Brevets



Fonctions exclusives



Technologie, Autonomie
& Communication

Finkbeiner France

43 Route d'Ilhauseurn, 68970 Guémar
www.finkbeiner-france.fr info@finkbeiner-france.fr 03 69 85 05 65

SCANNEZ MOI





16



22



06



36



12



34



26



40



44

Directeur de Publication
Yann Saint Denis

Directeur de la rédaction
Pierre Cossard

Directrice Commerciale
Laurence Fournet

Ont contribué à ce numéro
Olivier Meyer
Miika Takahashi
Marc Fresso
Olivier Maffre

Direction artistique et création
David Derolez

Graphistes et Maquettistes
Anna Chaldjian
Alice Girard

Car & Bus News,
un magazine édité par :
Les Clés de la Comm
43 Avenue Saint Mandé - 75012 Paris.

Parution : février 2025
Dépôt légal : février 2025

Couverture : Photo Olivier Meyer

POLITIQUE

Entretien avec Philippe Tabarot **06**

INDUSTRIE

Les constructeurs entre pluie de normes et espoir d'éclaircie **12**

Bilan des immatriculations de bus et cars en 2024 **16**

Entretien avec Jean-Sébastien Barrault **22**

Marché des mini et midi bus et cars : un segment en pleine évolution **26**

POLITIQUE

Comment développer l'autocar en milieu rural ? **34**

TRIBUNE

Financement de la décarbonation : le défi d'investissement dans les infrastructures de recharge électrique **36**

INDUSTRIE

Daimler Buses présente son futur eIntouro **40**

Les challengers W-Smile S6 & S7 d'Omnicar **44**



Entretien avec **PHILIPPE TABAROT**

« Tous les leviers de décarbonation doivent être mis en œuvre pour atteindre la neutralité carbone »

La France des transports collectifs doute. Le budget qui vient d'être voté lui laissera-t-elle les ressources nécessaires à la transition énergétique qui lui est imposée, et au choc d'offre qui lui paraît obligatoire ? Qui de mieux placé pour répondre à ces questions que le nouveau ministre des transports ? Car & Bus News est donc allé en quête des éléments de réponses de Philippe Tabarot.

PROPOS RECUEILLIS PAR : PIERRE COSSARD

Car & Bus News : Le contexte économique actuel oblige semble-t-il le secteur des transports collectifs à faire mieux avec moins. Pouvez-vous nous donner des exemples concrets de ce qui est envisagé au niveau de votre ministère ?

Philippe Tabarot : Je me réjouis, avant toute chose, qu'un budget, même imparfait, ait été adopté. Faute de budget, la France fonctionnait en service minimum depuis plusieurs mois. Cela pénalisait les Français et la vie économique de notre pays, qui dépend en partie d'investissements publics.

Ce budget repose sur l'idée que notre pays doit rationaliser ses dépenses publiques pour retrouver la maîtrise de sa dette. L'objectif visé est de réduire notre déficit public à 5,4% en 2025. Pour y parvenir, des efforts doivent être faits, partagés, et le secteur des transports y contribue.

Je veux, néanmoins, dire qu'il y a des motifs pour se réjouir : la création du versement mobilité régional, que je porte depuis longtemps et que de nombreux élus, de tous bords, réclament, en est un. Il permettra de développer l'offre de transports dans les régions comme par exemple les SERM, à la fois ferroviaires et routiers. A noter que 10% de ce versement mobilité sera dédié au développement de la mobilité rurale.

CBN : Dans cette nouvelle logique, quelle place l'autocar, express, mais pas seulement, pourrait-il tenir ? Reprenez-vous à votre compte le « plan car express » promis par votre prédécesseur ?

PT : Aujourd'hui, alors que 15 millions de français sont en situation de « précarité de mobilité », une de mes ambitions en tant que ministre des Transports est de favoriser le développement des services express entre les périphéries et les grandes aires urbaines. L'autocar est une brique de notre stratégie, car il peut être une réponse de premier plan aux problématiques de mobilité du quotidien (10 à 80 km), mais aussi de plus longue distance. Je souhaite notamment encourager l'émergence de services express routiers, c'est-à-dire des services de cars express, et de lignes de covoiturages régulières qui permettent des liaisons directes, rapides, fréquentes et régulières sur les distances longues du quotidien.

Pour convaincre nos concitoyens de préférer ces services à l'usage individuel et quotidien de la voiture, j'ai donc choisi de poursuivre le déploiement d'un plan national pour les cars express, qui porte l'avantage d'un développement rapide et peu onéreux, au bénéfice d'un public qui ne bénéficie actuellement pas d'offre de trains. Ce n'est pas l'État qui passera commande, ce sont les collectivités qui doivent décider là où développer des cars express est pertinent ; l'État sera là pour accompagner les ambitions des élus à faire. Une des premières lignes de ce type a été mise en place dans ma région d'origine, entre Aix et Marseille, il y a 10 ans et elle montre toute son efficacité au quotidien.



CBN : Les régions, qui ont la compétence en matière de mobilité, s'élèvent contre les quelque 5 Md€ d'économie qui semblent devoir leur être demandés dans le dernier projet de PLF 2025. Que leur répondez-vous spécifiquement aujourd'hui ?

PT : Il s'agit de 2,2 milliards d'euros d'économies demandées à l'ensemble des collectivités. Les régions ne sont pas seules concernées. Mais elles prennent leur part aux efforts de manière importante, c'est la réalité.

Parallèlement, la création d'un versement mobilité, c'est-à-dire de ressources financières qui bénéficieront aux régions, est une mesure extrêmement positive, même si le montant définitif peut être jugé décevant par certains. Le principe est acté, c'est essentiel. Je peux d'autant plus en parler, que j'ai été moi-même élu de région en faveur du dispositif. Ce dispositif, introduit par Michel Barnier, a été conforté par François Bayrou. Dans le contexte budgétaire actuel, c'est un choix politique fort d'assumer de créer de nouvelles recettes.

CBN : La nécessité de décarboner les transports est régulièrement mise en avant. Concernant les autobus et autocars, quels pourraient être les processus de financement et de subvention maintenus dans le budget 2025, et à quelle hauteur ?

PT : La décarbonation de tous les modes de transport doit être une priorité collective. Sa mise en œuvre pouvant s'avérer complexe, elle doit nécessairement s'accompagner d'un soutien de la puissance publique vis-à-vis des acteurs qui engagent des transformations profondes de leur activité.

J'ai souhaité que le budget 2025 comporte plusieurs mesures en ce sens. L'acquisition de bus et cars à motorisation électrique neufs bénéficie, depuis le 1er janvier 2025, d'un soutien financier fortement renforcé, opéré via des certificats d'économie d'énergie (CEE). Les montants d'aide, qui ont été multipliés par un facteur environ 8 par rapport au dispositif précédemment en vigueur, peuvent s'élever à environ 75 k€ pour les cars, et 100 k€ pour les bus de grande capacité. Les aides sont également accessibles aux véhicules d'occasion rétrofités en électrique.

Par ailleurs, les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés qui acquièrent des bus et cars électriques neufs, ou rétrofités en électrique, peuvent bénéficier d'une déduction fiscale exceptionnelle, qui a été prolongée jusque 2030, et que le projet de loi de finances pour 2025 a permis de renforcer, permettant notamment que son bénéfice ne soit plus limité par le régime d'encadrement européen des aides de minimis, qui plafonnait le montant de l'avantage à 300 k€ sur 3 ans.

CBN : Dans un registre parallèle, de nombreux projets de production de batteries sur le sol européen sont aujourd'hui revus à la baisse, voire clairement remis en question (je pense ici au cas de Northvolt). Cette évolution négative ne risque-t-elle pas de nous rendre encore plus dépendants d'acteurs asiatiques pour nous fournir nos outils de décarbonation ?

PT : La courbe d'apprentissage est certes longue et difficile, mais une capacité de production de batteries est en train d'émerger en Europe, et tout particulièrement en France, grâce au soutien résolu de l'Etat.

La France compte 5 projets de gigafactories pour véhicules électriques. Il s'agit de plus de 10 milliards d'euros d'investissements privés, soutenus à hauteur de 2,6 milliards d'euros par les pouvoirs publics. Ces projets sont dans la phase finale de mise en œuvre. Le groupe Envision AESC, par exemple, a débuté sa phase de tests en novembre 2024 et débutera sa production commerciale à Douai en septembre prochain. Le premier bloc de la gigafactory de Billy-Berclau-Douvrin de l'entreprise ACC livre déjà des constructeurs, dont Stellantis.

Outre les gigafactories, près de 550 millions d'euros ont été consacrés à plus de 80 projets sur l'ensemble de la chaîne de valeur des batteries, de l'extraction des métaux au recyclage. Ces projets jouent un rôle majeur pour réduire la dépendance européenne aux matières premières. Pour ne citer que quelques exemples, Orano/XTC sur la production de pCAM et de CAM, et Mecaware sur le recyclage.

Enfin, l'Union Européenne est en train de se doter d'outils juridiques pour réduire la dépendance envers les acteurs asiatiques. A partir de 2028, le règlement sur les batteries imposera un seuil maximum d'empreinte carbone pour les batteries mises sur le marché européen. C'est un outil puissant pour soutenir la production locale, qui a de meilleures performances environnementales que la production asiatique. Et, dès fin 2025, le règlement NZIA va imposer des critères environnementaux et de résilience qui soutiendront l'accès des producteurs européens à la commande publique, aux mécanismes de soutien à la demande et aux appels d'offres.

“

Ce n'est pas l'État qui passera commande, ce sont les collectivités qui doivent décider là où développer des cars express est pertinent



CBN : La combinaison d'une baisse des investissements et d'une obligation de décarbonation des transports ne risque-t-elle pas aussi de pousser les réseaux et les opérateurs dans les bras des industriels chinois, ou indiens à termes, les constructeurs européens ne pouvant lutter en matière de tarifs ? N'est-ce pas là un enjeu de souveraineté ?

PT : La concurrence extra-européenne sur le segment des autobus et des autocars est croissante. La concurrence asiatique, principalement sur la mobilité électrique, devrait ainsi croître dans les prochaines années.

Toutefois, les constructeurs européens se positionnent également fortement sur cette technologie, avec de très nombreux investissements en Europe, y compris en France, qui accueille plusieurs sites de production d'autobus électriques. C'est ainsi que de nombreuses collectivités ont recours à des autocars et autobus français, qui sont innovants et compétitifs : c'est le cas par exemple de Nantes Métropole, qui a acquis après appel d'offre 98 bus Iveco France, dont une moitié électrique. Ces bus sont fabriqués dans les Deux-Sèvres.

Par ailleurs, dans le cadre du règlement CO₂ sur les véhicules lourds (2019/1242), la France notamment a obtenu l'inscription de critères visant à favoriser une offre européenne dans les marchés publics d'achats d'autobus urbains neufs zéro émission. Les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices des marchés susmentionnés peuvent ainsi tenir compte, au titre d'un critère relatif à la sécurité d'approvisionnement (valorisé alors pour entre 15 et 40% de la note), de la proportion, dans les offres, des produits qui sont originaires de pays tiers.

CBN : Si les technologies de l'hydrogène appliquées aux transports gagnent en fiabilité, tout en restant très chères, la production de ce carburant reste, et semble devoir rester encore longtemps très (trop) onéreuse pour un usage économiquement viable. Le secteur des transports collectifs a-t-il toujours les moyens de s'investir dans cette technologie ?

PT : Les technologies mobilisables pour la mobilité ont grandement évolué ces dernières années, et l'électrification à 100% des véhicules à batteries la rend potentiellement plus attractive qu'auparavant, y compris pour certains types de transport collectif.



... la création d'un versement mobilité, c'est-à-dire de ressources financières qui bénéficieront aux régions, est une mesure extrêmement positive

Les carburants alternatifs et notamment l'hydrogène peuvent néanmoins répondre de manière techniquement pertinente à certains cas d'usage qui n'ont pas de réponse 100% électrique, en particulier, dans la mobilité lourde.

Le coût des technologies de l'hydrogène reste aujourd'hui élevé compte tenu d'un degré d'industrialisation limité et de prix élevés sur la fourniture d'hydrogène. Le soutien aux technologies de l'hydrogène, pour les usages le nécessitant, doit permettre de contribuer à réduire ces coûts.

C'est dans cet objectif que la stratégie hydrogène a été publiée en 2020, pour répondre à la fois à des objectifs de décarbonation et de souveraineté énergétique et industrielle, soutenant une filière française de la chaîne de valeur de l'hydrogène. Une actualisation de cette stratégie est attendue pour le premier semestre 2025.

CBN : Dans ce contexte, de nombreux acteurs industriels européens commencent à militer à l'échelle européenne pour un rééchelonnement du processus de décarbonation, quel est votre point de vue sur ce sujet ?

PT : La réduction de nos émissions de gaz à effet de serre et la neutralité carbone sont des priorités impératives pour répondre aux objectifs de lutte contre le changement climatique. La France est, et doit rester pleinement engagée dans ce défi, en déployant des stratégies de déploiement des différents leviers et technologies pertinents : électrification, report modal, biocarburants, biométhane, H2 décarboné, CCUS...

Nous avons adopté une vision stratégique de long terme au travers d'une stratégie pour l'énergie et le climat (SFEC) qui a récemment fait l'objet d'une large concertation publique. D'importants soutiens publics sont mobilisés tant sur l'offre que sur la demande pour accompagner les filières industrielles et les consommateurs dans la mise en œuvre des solutions qui permettront de relever les défis qui se posent à nous.

CBN : Pourrions-nous imaginer, notamment dans l'autocar, plutôt qu'une électrification massive, voire totale, jugée peu en adéquation avec les usages, un recours sur une plus longue période que prévue à une combinaison d'énergies plus vertueuses que le classique gazole : HVO, B100, GNV « vert », mais bien plus faciles à mettre en œuvre ?

PT : Tous les leviers de décarbonation doivent être mis en œuvre pour atteindre la neutralité carbone. Toutes les technologies présentent des limites dont la France tient compte, en particulier dans l'élaboration de la SFEC : disponibilité de la biomasse, coût et perspectives de coût, bouclage électrique, etc.

La France soutient d'ores et déjà un panel large de technologies dont les biocarburants, en mettant l'accent sur les biocarburants avancés. La taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable dans les transports (TIRUERT) est en particulier l'outil dédié, fixant des objectifs d'incorporation d'énergie renouvelable dans les carburants. Elle soutient aussi l'utilisation de l'énergie renouvelable dans la mobilité électrique.

L'évolution de la TIRUERT est à l'étude pour mieux répondre aux objectifs de la directive RED 3. Il y sera en tout état de cause prévu d'y soutenir le plus largement possible les solutions de décarbonation, en tenant compte de leurs limites et état d'industrialisation.

CBN : L'ensemble du secteur attend par ailleurs beaucoup des SERM. Dans le contexte financier du moment, maintenez-vous la conférence de financement en 2025, et si oui, à quelle date ?

PT : Les projets de service express régionaux métropolitains (SERM) répondent à un triple objectif de justice sociale, de prise en compte des enjeux environnementaux, et de renforcement de l'égalité entre les territoires, avec un aménagement équilibré entre les centres-villes, les communes périurbaines et les villes moyennes.

Dès lors que l'amélioration des déplacements longs du quotidien est une de mes priorités, je considère que leur développement est un impératif. Il devra nécessairement passer par une forte coopération entre l'Etat et les collectivités, à commencer par les régions et métropoles, qui devront travailler main dans la main.

Pour sécuriser le financement des 24 projets labellisés à ce jour, nous devons organiser la conférence de financement des SERM, dont j'ai encouragé le caractère obligatoire lorsque j'étais sénateur. Ces travaux, que je souhaite lancer au printemps 2025, se dérouleront concomitamment à une réflexion plus large visant à refonder le modèle de financement des infrastructures, dans le cadre d'une conférence nationale de financement des mobilités.



CBN : Enfin, quelle politique sera la vôtre pour soutenir le développement des gares routières en France ?

PT : Dans cette même logique de développer des services transports collectifs routiers efficaces et attractifs, il faut également des aménagements de qualité, qui facilitent l'intermodalité. Or, aujourd'hui, cette offre se heurte à plusieurs difficultés : une couverture du territoire incomplète, une gouvernance hétérogène, une mauvaise insertion des gares dans le tissu urbain du fait, notamment, d'une image dévalorisée, ou encore un manque d'harmonisation de la tarification des opérateurs.

C'est la raison pour laquelle j'ai jugé indispensable de poursuivre la mission de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) sur les gares et les haltes routières, qui doit s'attacher à lever les difficultés liées à l'inadaptation des infrastructures existantes. Je veillerai à ce que ses conclusions, qui me seront rendues au printemps, proposent des solutions renforçant la qualité de service aux usagers, avec, notamment, un développement des aménagements multimodaux dès lors que c'est possible, et offrent une meilleure visibilité et flexibilité aux opérateurs et aux gestionnaires.



Les constructeurs entre pluie de normes et espoir d'éclaircie

La coupe est-elle pleine ? 2025 voit s'accroître pour les constructeurs l'obligation d'intégrer de nouvelles normes en matière de développement durable, normes qui entraînent des répercussions économiques pour les exploitants de bus et de cars. Mais dans un contexte où l'Europe est en perte de compétitivité, beaucoup de voix appellent à donner la priorité aux enjeux industriels sur la transition énergétique.

TEXTES : MARC FRESSOZ



ALEXIS GIBERGUES

C'est sur une route sinueuse et couverte de brouillard que se sont engagés cette année les professionnels du bus et de l'autocar. En l'absence de budget de l'Etat, 2025 a débuté dans le flou, reflet d'une « *instabilité politique et institutionnelle qui empêche toute forme d'action durable et féconde* », pointe Alexis Gibergues, le président de l'OTRE. À l'inverse, ajoute-t-il, les « *impératifs écologiques, réglementaires, administratifs, économiques parfois impossibles à tenir* » touchant les entreprises sont bien réels.

Le gouvernement Barnier renversé en décembre, le projet de loi de finances 2025 du gouvernement Bayrou est en passe d'être adopté par 49.3 à l'heure où sont écrites ces lignes. Parmi les rares bonnes nouvelles doit figurer la création d'un versement mobilité régional, d'un taux de 0,15%. A la satisfaction de la présidente (PS) de Régions de France Carole Delga, il doit apporter aux régions un moyen de cofinancer les TER et les SERM avec leur volet car express. Mais cette nouveauté sème la zizanie entre élus des champs et élus des villes, opposés à un partage de cette ressource. Fin janvier, la présidente de France Urbaine, Johanna Rolland (PS) et Sébastien Martin, son homologue (PS) d'intercommunalités de France, ont alerté le Premier ministre contre les « *graves conséquences qu'aurait la création d'un versement mobilité (VM) régional sur leurs politiques de*

mobilités ». Pas question que « *la seule ressource dont elles disposent pour financer leurs actions de développement des transports publics, soit fragilisée* », ont-ils tentés en vain.

Quid de la décarbonation ?

La loi de finances doit aussi dégager l'horizon sur la politique publique de soutien à la décarbonation des flottes. Le secteur ne pourra se contenter de vivre sur les résultats de l'appel à projets e-trans de l'Ademe, tournée vers les véhicules lourds, et dont les lauréats seront désignés cette année. Il attend avec impatience le déploiement des fiches CEE (Certificat d'Economie d'Energie), un système d'aides extra-budgétaires beaucoup moins compliquées à décrocher. Au même chapitre, les autorités organisatrices obtiennent une victoire aigre-douce. Certes, elles pourront bénéficier cette année des crédits carbone (ETS), mais l'enveloppe devrait être réduite à 50 millions d'euros au lieu des 250 espérés.





SÉBASTIEN MARTIN, PRÉSIDENT DU
GRAND CHALON

Dans l'écosystème, c'est certainement sur les épaules des constructeurs que les contraintes réglementaires s'avèrent les plus pesantes. « *Nous sommes soumis à une liste quasiment sans fin la réglementation et de directives auxquels nous devons nous conformer* », décrit Jean-Marc Boucheret, responsable de la mobilité durable chez Iveco bus France. La pression s'accroît progressivement. Depuis juillet 2024, les industriels ont commencé à concrétiser l'intégration d'aides à la conduite (ADAS) dans les véhicules neufs. Détecteurs, caméras de recul etc. ont dû être intégrés dans les carrosseries existantes avec évidemment, un surcoût pour le client. Ce n'est pas fini, une nouvelle salve d'équipements sécuritaires sera obligatoire en 2026.

Le couperet CO₂...

Autre obligation nouvellement intégrée : l'affichage de l'émission de CO₂. « *Contrairement aux véhicules particuliers et à certaines catégories de poids lourds, jusqu'en 2024 les émissions de CO₂ pour les cars bus n'étaient pas déclarées. Le règlement européen oblige désormais à ce que pour chaque véhicule vendu, la valeur d'émission de CO₂ soit indiquée lors de la vente* », décrit Jean-Marc Boucheret. Lors de l'immatriculation, l'acheteur doit avoir en main le certificat de conformité et la déclaration des émissions de CO₂ du véhicule.

L'EUROPE TENTÉE DE LEVER LE PIED SUR LE PACTE VERT

Et si l'Europe commençait à mettre de l'eau dans son vin quant aux contraintes imposées aux entreprises dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique ? Plusieurs signaux attestent de l'amorçage d'une évolution. « *Nous sommes allés récemment à Bruxelles rencontrer plusieurs services de la Commission et un certain nombre de parlementaires, relate en début d'année André Broto, l'un des membres du conseil scientifique de TDIE, et il est apparu que la tendance est clairement à un rééquilibrage les politiques entre le pacte vert et les enjeux de réindustrialisation. On nous a fait comprendre que le Green Deal sera sans doute moins prioritaire pour tenir compte de l'évolution Parlement sortie des urnes après les élections de juin* ». D'ailleurs la présidente de la Commission, Ursula Von der Leyen a consenti à ouvrir des discussions avec les constructeurs quant aux éventuelles amendes liées aux émissions de CO₂. De son côté, le Premier ministre polonais Donald Tusk, qui vient de prendre la présidence de l'Union européenne jusqu'en juillet, a clairement plaidé pour un report de l'entrée en vigueur de la taxation carbone prévue en 2027 avec le système ETS 2, mettant en garde contre « *les conséquences d'une introduction aussi rapide* » du marché du carbone pour la route et les bâtiments.

Dans ce contexte où le rapport de force évolue, les constructeurs de bus et de car espèrent obtenir un desserrement de l'étau. « *Loin de nous l'idée de dire non à la transition énergétique dans laquelle nous sommes engagés. La feuille de route du Green Deal est claire, mais il existe beaucoup d'obstacles et beaucoup d'incertitudes car les conditions sont loin d'être réunies* », explique ce membre de l'ACEA. Et de lister les principales conditions : des infrastructures de recharge suffisante, une fiscalité sur le gazole qui incite à la transition, des aides à l'acquisition sous différents formats. On en est encore loin.

“

... les autorités organisatrices obtiennent une victoire aigre-douce. Certes, elles pourront bénéficier cette année des crédits carbone (ETS), mais l'enveloppe devrait être réduite à 50 millions d'euros au lieu des 250 espérés.



JEAN-MARC BOUCHERET

Cette création bruxelloise n'est pas exempte de défauts, car elle nie les efforts de décarbonation des exploitants consistant à intégrer des bio carburant (HVO, etc.), mais dont l'apport en matière de réduction des émissions n'est pas pris en compte. De quoi conduire Jean-Sébastien Barrault, le président de la FNTV, à réclamer, comme il l'a fait lors des vœux de la fédération, une rapide évolution du règlement européen sur la transition énergétique. Objectif : intégrer le mix-énergétique et modifier le mode de calcul des émissions de CO₂. La clause de revoyure de ce règlement prévue en 2027 doit ouvrir une fenêtre de tir. C'est la perspective de nouvelles sessions de palabres entre les constructeurs avec la Commission européenne, un sport qui finit par être épuisant.

L'obligation d'affichage constitue une facette des textes majeurs portant sur le CO₂ des véhicules légers et celui des poids lourds adoptés à Bruxelles mi 2024, juste avant l'élection du nouveau Parlement. Ils font couler énormément d'encre en raison du risque d'amendes colossales menaçant les constructeurs qui n'auraient pas vendu assez de véhicules électriques en 2025. « *Mais cette épée de Damoclès ne pèse pas encore sur les industriels du bus et du cars* », tempère le dirigeant d'Iveco. Ils bénéficient d'un calendrier moins serré, on commencera à comptabiliser leurs efforts en 2030. Reste que la distinction entre autocar et autobus soumis à deux méthodologies différentes introduit de la complexité et des efforts économiques accrus pour les constructeurs. En même temps que l'électrification de leur flotte, ils doivent négocier le passage à la nouvelle norme Euro VII pour réduire l'empreinte carbone.



JOHANNA ROLLAND

“

Le règlement européen oblige désormais à ce que pour chaque véhicule vendu, la valeur d'émission de CO₂ soit indiquée lors de la vente

Enfin, pour couronner le tout, des nuages s'annoncent à l'horizon suite à l'adoption en 2024 d'une directive européenne la CS3D (Corporate Sustainability Due Diligence Directive) qui serre encore la vis en matière de durabilité, les États pouvant sanctionner les entreprises mauvaises élèves. « *Mais les règles du jeu ne sont pas encore stabilisées, explique Jean-Marc Boucheret, les États membres ayant jusqu'en 2026 pour la transposer dans leur droit* ». Le vent pourrait-il disperser la menace ? Les discussions prévues au niveau communautaire pour débattre d'un éventuelle allègement des contraintes de l'actuelle CSRD, devraient faire office de baromètre.



Bilan des immatriculations de bus et cars en 2024

Au cours de l'année 2024, 6 625 véhicules de transport en commun de personnes neufs ont été immatriculés en France d'après les chiffres publiés par le service des données et études statistiques (SDES) des ministères chargés de l'environnement, de l'énergie, de la construction, du logement et des transports.

TEXTES & PHOTOS : OLIVIER MEYER (TRANSBUS.ORG)

VOLVO 9700



Les immatriculations de 2023 s'élevaient à 6 062 en excluant les immatriculations frauduleuses générées au détriment de l'État pour une escroquerie aux subventions accordées pour l'électrification du parc des véhicules lourds. Entre 2023 et 2024, le marché des autobus et autocars est donc en forte hausse : + 9,3%. Géographiquement, les évolutions sont contrastées, avec des augmentations marquées, + 50% dans les régions ultramarines, + 44% en Bourgogne-Franche-Comté, + 33% en Ile-de-France, mais aussi avec des baisses importantes notamment - 32% dans les Hauts-de-France et - 20% en Centre Val-de-Loire et en Occitanie. Ces variations régionales s'expliquent principalement par l'effet des appels d'offres dans le transport interurbain, selon que les contrats viennent d'être renouvelés ou non.

Pour les bus et les cars, la principale évolution réglementaire a eu lieu le 7 juillet 2024 avec l'entrée en vigueur du règlement européen GSR II pour tous les autobus et autocars neufs. Les constructeurs ont dû faire évoluer leurs modèles pour s'y conformer. Le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA) a publié le détail des immatriculations bus et cars en France par marque sur un périmètre limité aux véhicules de la catégorie M3 en France métropolitaine.

Bluebus, le constructeur français de bus électriques, voit ses immatriculations bondir avec la livraison du solde de la commande RATP (modèle de 12 mètres) et les ventes de son modèle de 6 mètres.

La marque Heuliez, qui produit uniquement des bus électriques, termine l'année avec 310 bus neufs immatriculés en France, en hausse de plus de 20% par rapport à 2023.

Le constructeur MAN Truck & Bus (marques MAN et Neoplan) a enregistré peu d'immatriculations d'autocars depuis le passage à la norme GSR II en juillet 2024. La marque MAN termine l'année 2024 avec 404 immatriculations de bus et cars (566 en 2023).

Les constructeurs turcs tirent leur épingle du jeu avec leur politique de stocks et des délais de livraison courts. Le CCFA indique une hausse de 37% des immatriculations pour Tamsa et de plus de 14% pour Otokar. Seul Isuzu voit ses immatriculations diminuer très légèrement.

L'année 2024 est aussi celle des dernières immatriculations pour quelques modèles, comme l'autobus électrique Alstom Aptis, les autobus Scania Citywide, les cars de tourisme Volvo 9700 (qui reviendra en 2026) et 9900, et certains autocars des gammes EX et T de Van Hool. C'est aussi l'arrivée sur le marché français de nouveaux modèles, comme l'autobus électrique Kasran eATA, les minibus électriques Tremonia City 45 Electric et W-Smile (commercialisé par Omnicar), les autocars électriques Tamsa (LD 12 SB E et LD 13 SB E) et Yutong T12E.

Autobus, un marché stable en volume

Sur le marché de l'autobus, le nombre d'immatriculations évolue peu par rapport à 2023. Le volume reste insuffisant pour faire baisser la moyenne d'âge du parc de bus qui dépasse les 8 ans au niveau national. La transition énergétique se poursuit avec une hausse des immatriculations de bus électriques à batteries. En parallèle, le nombre de bus neufs au gaz naturel diminue plus fortement que celui des bus diesel (y compris hybrides). Aucun bus à hydrogène n'a été immatriculé en 2024.



QUELLES NOUVEAUTÉS EN 2025 ?

Busworld Europe 2025, qui se déroulera à Bruxelles du 4 au 9 octobre, sera sans conteste le grand rendez-vous de l'industrie du transport collectif cette année. Fort logiquement, c'est à cette occasion que les constructeurs présenteront la plupart des nouveautés déjà programmées. Si toutes les marques ne communiquent pas encore sur ce sujet, quelques pistes sont déjà connues.

- Si, par exemple, le **Mercedes** eIntouro est disponible à la commande en ce premier trimestre 2025, le lancement public aura lieu au Busworld Europe 2025. Ce lancement marquera les débuts de Daimler Buses sur le marché naissant des bus électriques interurbains.
- Il en sera de même pour **MAN**, qui annonce le lancement de son nouveau eCoach, dont on ignore pour l'instant les caractéristiques. L'industriel présentera aussi sa nouvelle génération de batteries, produite par à Nuremberg.
- Selon notre confrère italien *Sustainable Bus*, l'indien **JBM** devrait présenter pour l'occasion une nouvelle version de son autocar Galaxy électrique.
- Enfin, l'espagnol **UNVI** vient d'annoncer qu'elle présentera une nouvelle carrosserie urbaine et suburbaine pour son véhicule C26 à Busworld.

La part de marché du constructeur Iveco Bus dépasse les 55 % avec ses marques Iveco et Heuliez. Plus de 45 % des autobus immatriculés en 2024 appartiennent à Île-de-France mobilités ou à l'EPIC RATP. L'année 2024 a été la dernière avec des immatriculations d'autobus par l'EPIC RATP. Les bus et cars sont désormais tous achetés par Île-de-France mobilités via la CATP et mis à disposition des opérateurs. À noter que la RATP vient de dépasser les 1 000 bus électriques en exploitation sur le réseau francilien.



IVECO BUS EVADYS

Autocars, un marché en croissance

Concernant les autocars, on observe un net effet JO de Paris 2024 avec la forte hausse des immatriculations de minicars et d'autocars de tourisme, conjugué à la reprise du tourisme et au renouvellement d'autocars pour des services librement organisés (SLO). Cette tendance est notamment visible avec la hausse des immatriculations des marques Setra (66 autocars) et Irizar (130 immatriculations, sans compter celles des véhicules sur châssis Scania). En volume, le Mercedes-Benz Tourismo RHD est le leader sur le segment des autocars de tourisme, suivi du MAN Lion's Coach. Le très réduit marché des autocars à étage est dominé par le Setra S 531 DT. Pour le transport interurbain et scolaire, l'Iveco Crossway avec ses multiples longueurs et motorisations devance largement ses principaux challengers Mercedes-Benz Intouro, Tamsa LD SB et MAN Lion's Intercity. Le segment de l'autocar low-entry est aussi dominé par Iveco avec le Crossway LE.

L'Otokar Navigo est le leader du marché des minicars. Enfin, sur le créneau des minicars, le Mercedes-Benz Sprinter, aménagé par différents carrossiers, dépasse l'Iveco Daily. On note également l'immatriculation de près de 200 minicars Ford Transit.

Le marché des bus et cars évolue dans un contexte de lente reprise de l'industrie suite à la crise Covid-19 qui avait mis à l'arrêt plusieurs chaînes de production, de changement de stratégie de plusieurs constructeurs et d'industrialisation difficile de la production de nouveaux modèles de bus électriques par des acteurs émergents. En fonction des modèles et de leurs spécificités, les délais entre la commande d'un véhicule et sa livraison peuvent atteindre deux ans dans certains cas.

ESCROQUERIE À LA SUBVENTION. LE TRANSPORT PUBLIC N'Y ÉCHAPPE PAS...

Le Monde a révélé le jour de Noël 2024 l'existence d'une vaste fraude aux immatriculations qui n'avait pas épargné l'univers des transports collectifs. Sous le titre évocateur « *Comment de faux bus électriques ont permis de détourner des millions d'euros de primes écologiques* », le quotidien du soir a en effet mis en lumière le fait que plusieurs centaines de bus électriques étaient concernés par cette escroquerie.

L'analyse détaillée des immatriculations d'autobus de 2022 et 2023 réalisée par notre confrère transbus.org permet de déterminer avec précision que plus de 500 bus électriques ne correspondant pas à des véhicules réels ont été immatriculés entre mai 2022 et juin 2023. Trois modèles de bus ont été utilisés pour cette fraude : Karsan eJest (véhicule de catégorie M2, 492 cas), BlueBus 6m (catégorie M3, 11 cas fin 2022) et Heuliez GX 337 Elec (catégorie M3, 1 seul cas en 2022).

Toujours selon transbus.org, les numéros de série utilisés (VIN) s'intercalent entre ceux des véhicules réels ou présentent parfois des incohérences. « *Les autres champs relatifs à la description de ces véhicules sont étonnamment tous identiques pour un même modèle. Certains jours, jusqu'à 45 bus électriques fictifs ont ainsi été immatriculés* », explique même notre confrère. La fraude aurait donc commencé début 2022 lorsque, dans le cadre du plan France Relance, le gouvernement a mis en place un bonus pour l'achat ou la location de longue durée de véhicules lourds alimentés à l'électricité ou à l'hydrogène.

Ce bonus, fixé à 30 000 € pour les autobus et autocars, a finalement été réservée aux minibus électriques (catégorie M2) à compter du 1^{er} janvier 2023. Pour obtenir cette subvention, les demandeurs devaient compléter le formulaire Cerfa 13621*15 « *Bonus écologique et prime à la conversion* » était à compléter et à envoyer par email à l'Agence de services et de paiement (ASP), l'accompagner du certificat d'immatriculation du véhicule acquis, de la copie de la facture du véhicule acquis/copie du contrat de location, de la copie du bon de commande daté, d'un extrait Kbis et d'un RIB.

La demande devait être formulée dans les six mois suivant la date de facturation du véhicule ou de versement du premier loyer dans le cas d'une location. Le versement de l'aide était ensuite effectué par l'ASP au nom de l'État. L'enquête du Monde révèle que plus de la moitié des dossiers déposés l'ont été en Île-de-France, et plus spécifiquement à Paris et en Seine-Saint-Denis, avec des codes APE parfois tout à fait éloignés de ceux qui caractérisent les entreprises de transport collectif. Enfin, les services de l'État ont indiqué au Monde avoir détecté ces escroqueries de sorte que « *les montants fraudés sont restés bien inférieurs à 10 M€* », sans toutefois donner plus de précisions...

Dans la gamme électrique
la plus complète du marché,
découvrez la navette électrique urbaine

e-JEST

Avec le groupe COSMOBILIS, actionnaire majoritaire, HCI ouvre une nouvelle page de la mobilité durable et économique avec la même expertise et la même passion. Pour vous, au plus près de vos besoins, nous innovons pour une mobilité vertueuse au service de tous les territoires.



La navette e-JEST KARSAN, c'est la garantie d'une mobilité sûre, performante, accessible et durable. Pour les trajets de tous les jours, au cœur des communes, partout et pour tous. Elle a déjà conquis plus de 300 communes et bientôt la vôtre.

Livraison garantie sur 2025 *

* dans la limite du stock disponible.

Réservez votre essai au 06 34 54 76 68







MARCHÉ DU NEUF : LA CSIAM PUBLIE SES CHIFFRES 2024

La Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motocycle (CSIAM) a dévoilé son bilan annuel du marché des véhicules industriels le 28 janvier dernier. Pour mémoire, rappelons que ses 11 adhérents* représentent un total de 70% des immatriculations de poids-lourds, autocars et autobus sur le marché français. Selon les données présentées, en transport de voyageurs, le marché des bus neufs progresse de +2,5% à 1 623 immatriculations, tandis que celui des autocars se stabilise à 3 655 unités, avec le maintien du volume de vente des véhicules interurbains, et une remontée marquée des autocars dédiés au tourisme. Pour le marché des minis, la CSIAM constate une diminution des immatriculations en urbain (-68% avec 127 immatriculations), tandis que les minicars progressent de 86,1% par rapport à 2023 avec 843 unités, « un effet JO », imagine la CSIAM. Concernant la transition énergétique, l'autobus apparaît comme exemplaire en la matière, avec plus de 80% des immatriculations reposant sur des motorisations gaz (46,6%) et électriques (35,5%). En ce domaine, la situation est plus complexe pour le marché des autocars, puisque le gazole remonte à 86% des immatriculations, en gagnant sur le gaz. « La transition des autocars cherche sa voie », conclue la CSIAM, qui annonce travailler avec les énergéticiens afin de fournir aux opérateurs un support administratif simplifiant les démarches du dispositif CEE.





Zoom sur les typologies d'énergies pour les bus⁴

(en % de part de marché neuf - France métropolitaine - source AAA DATA)

	2022	2023	2024
 Gaz	58,1%	53,6%	46,6%
 Électrique	30,2%	24,1%	35,5%
 Gazole	11,4%	20,7%	17,9%
 Hydrogène	0,3%	1,6%	0%


Zoom sur les typologies d'énergies pour les cars⁶

(en % de part de marché neuf - France métropolitaine - Source AAA DATA)

	2022	2023	2024
 Gazole	80,8%	84,6%	86,6%
 Gaz	17,2%	12,6%	10,7%
 B1/B100 exclusif	0,2%	2,3%	1,6%
 Électrique	1,8%	0,5%	1,1%

Zoom sur les typologies d'énergies pour les Mini-cars⁷

(en % de part de marché neuf - France métropolitaine - Source AAA DATA)

	2022	2023	2024
 Gazole	95%	91,6%	95,3%
 Gaz	5%	6,8%	3,1%
 Électrique	0%	1,6%	1,6%



*Scania, Iveco, Volco, MAN, DAF, Daimler Truck France, Ford Trucks, Daimler Bus, Isuzu, Otocar, VDL.

Évolution des immatriculations des bus⁴ neufs de 2014 à 2024

(en volume par année et % de variation - France métropolitaine - Source AAA DATA)



Après 2 années de croissance négative, le segment du bus affiche une **légère croissance**. Les **volumes** sont **stables**, se situant dans la **fourchette haute**.

Évolution des immatriculations neuves des cars⁶ de 2014 à 2024

(en volume par année et % de variation - France métropolitaine - Source AAA DATA)



Le **marché** est **stable**, en **très légère baisse en 2024** (-0,7%).

Le segment de l'interurbain se maintient.

Évolution des immatriculations neuves des mini-cars⁷ de 2014 à 2024

(en volume par année et % de variation - France métropolitaine - Source AAA DATA)



L'année 2024 est une **excellente année pour le segment des minicars** qui affiche une croissance des immatriculations de plus de 86% par rapport à 2023.



Entretien avec JEAN-SÉBASTIEN BARRAULT

L'explosion des délais de livraison pose problème

Les opérateurs sont en première ligne face aux soubresauts réglementaires qui fragilisent aujourd'hui l'univers des industriels de l'autocar et de l'autobus. Comment la profession s'adapte-t-elle aux évolutions de ceux qui lui fournissent leur principal outil de travail ? Éléments de réponse avec Jean-Sébastien Barrault, président de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs.

PROPOS RECUEILLIS PAR : PIERRE COSSARD

Car & Bus News : Quelle est aujourd'hui « l'ambiance » des relations entre la profession et ses fournisseurs industriels ?

Jean-Sébastien Barrault : Il y a bien eu une vraie évolution. En tant que fédération, nous ne parlons plus aujourd'hui des difficultés d'investissement dans l'acquisition de nouveaux matériels, mais bel et bien de l'explosion des délais de livraison. Cet allongement constaté à peu près chez tous nos fournisseurs s'explique, à notre sens, pas plusieurs facteurs. Se sont ainsi combinés une forte demande à l'international ; une baisse réelle de production sur le sol européen, à cause de défaillances (on pense notamment à Van Hool, NDLR), de difficultés de recrutement rencontrées par les industriels, et par des choix stratégiques. Aujourd'hui, certains industriels nous annoncent une baisse de production de l'ordre de 25% en deux ans. Certains ont eu des difficultés à absorber les normes GSR2, d'autres ont subi les défaillances de certains de leurs sous-traitants. Enfin, nous commençons aussi à toucher du doigt les réalités de l'application de la réglementation sur le CO₂.

CBN : Justement, le principe des amendes dont les constructeurs devraient être redevables s'ils ne se conforment pas à la réglementation européenne CO₂, la norme dite CAFE (Corporate Average Fuel Economy) pour ne pas la nommer, risque d'assécher l'offre de véhicules autre qu'électriques. Comment la profession perçoit-elle cette évolution ?

JSB : Nous alertons en fait depuis plusieurs années sur les conséquences directes de cette réglementation. En substance, cette mesure aboutira à la limitation de la production des véhicules thermiques, dont le biogaz, avant de l'arrêter à termes. Dans cette logique, dommageable pour notre profession, nous estimons que la clause de révision prévue en 2027 arrivera trop tard. Peut-être qu'une des solutions consisterait à la mise en œuvre du « facteur de correction carbone », ce qui sauverait par exemple le biogaz. Mais nous ne sommes guère entendus. Aujourd'hui, nous sommes convaincus de la capacité de nos industriels à produire massivement des véhicules électriques à batteries, mais cette solution technologique ne répond clairement pas à tous les besoins.



CBN : Pour les multiples raisons que vous évoquiez, les délais de livraison des industriels spécialisés se sont donc fortement allongés, quelles sont les conséquences de cette nouvelle réalité pour le fonctionnement du secteur ? Vos donneurs d'ordres ont-ils intégré cette réalité dans leurs appels d'offres, notamment pour les marchés scolaires ?

JSB : Aujourd'hui, les donneurs d'ordres n'ont pas intégré cette nouvelle réalité dans leurs cahiers des charges. Les opérateurs sont donc toujours soumis aux pénalités qui vont avec ce type de contrats. Nous discutons donc avec les AOM pour que des délais soient accordés dans les prochains appels d'offres, notamment si l'opérateur peut prouver qu'il a bien commandé les véhicules prévus par le contrat.

CBN : Justement, à l'aune des appels d'offres publiés ces derniers mois, quelles tendances avez-vous pu relever concernant les types de véhicules demandés par les AOM, notamment au niveau des limites d'âge et des types d'énergies demandés ?

JSB : Nous observons en effet un relèvement des limites d'âges, notamment pour aider le rétrofit. En revanche, il nous semble nécessaire de cadrer ce phénomène, car nous risquons de prendre des précautions pour les véhicules non rétrofités. Concernant les énergies, il est vrai que l'on nous demande souvent un chiffrage avec des solutions de motorisations alternatives (HVO, B100, etc., NDLR). Un ensemble de solutions à coûts raisonnables, pertinentes à la fois pour la collectivité et l'opérateur.

CBN : N'êtes-vous pas inquiets à l'idée que ces mêmes AOM puissent rencontrer des difficultés de financement des services de transport, et donc vous freinent dans la transition qui vous oblige par ailleurs ?

JSB : Nous considérons que le modèle de financement des transports publics est à bout, surtout avec les enjeux de mobilité qui sont devant nous : transition, SERM, choc d'offre, etc. Nous pensons que nous ne pourrions pas y arriver avec les ressources actuelles. Nous sommes convaincus de la pertinence d'un versement mobilité pour les régions et du relèvement de ce même VM dans le cas de la mise en œuvre des SERM. En attendant, la situation financière des AOM se traduit clairement par une optimisation très forte dans les réseaux.

CBN : Comment l'instabilité fiscale et réglementaire qui caractérise l'Hexagone depuis maintenant de nombreux mois pèse-t-elle sur la stratégie d'investissement des entreprises du secteur, plus spécialement en matière de renouvellement des flottes ?

JSB : Aujourd'hui, l'incertitude est globale au sein de nos entreprises adhérentes. Un exemple : lorsqu'une AOM nous demande aujourd'hui des véhicules fonctionnant au diesel, qu'en ferons-nous demain et qu'elle sera sa valeur à la fin du contrat si la politique européenne est maintenue en l'état ?

CBN : Qu'en est-il aujourd'hui, et dans le détail, des aides à l'achat fléchées vers les autocars s'inscrivant dans une logique de transition écologique ?

JSB : Nous disposons aujourd'hui de deux dispositifs. D'abord le principe du suramortissement, qui est toutefois plafonné depuis 2024 (selon un règlement européen) à 300 K€ sur trois ans par groupe d'entreprises. Dans le PLF 2025, nous avons fait passer un amendement sur le déplafonnement de ce dispositif. Nous verrons s'il est adopté.

Le second dispositif est un système d'aide à l'achat basé sur le CEE (certificat d'économie d'énergie). Il a le mérite d'exister, mais il reste complexe à mettre en œuvre, surtout pour les petites entreprises. La FNTV va donc travailler avec un énergéticien pour faciliter les démarches de nos adhérents. En revanche, nous militons toujours pour un dispositif plus simple de bonus-malus.

CBN : Le marché des véhicules d'occasion est lui aussi en forte tension, quel impact cette situation particulière a-t-elle sur vos adhérents ?

JSB : Il est clair à ce jour que le marché des véhicules d'occasion est quasiment asséché, ce qui est dû à un ensemble de facteurs divers. Après le Covid par exemple, les opérateurs ont conservé leur parc, par précaution. Dans le même temps, le retour de l'activité occasionnelle, combinée aux problèmes de délais de livraison évoqués plus haut a obligé les entreprises à se tourner vers les VO. Enfin, chez certains opérateurs, il est aussi possible que les véhicules soient conservés en vue d'une stratégie de rétrofit à plus ou moins longs termes. De toute façon, force est de constater que les opérateurs préfèrent aujourd'hui vendre en direct, à cause du renchérissement des tarifs du VO. Une situation qui ne devrait guère évoluer avant trois ou quatre ans.

IVECO
BUS

HEULIEZ

btscapv.com



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.





Marché des mini et midi bus et cars : un segment en pleine évolution

Le marché des véhicules de transport en commun de petit gabarit n'est pas simple à appréhender en raison du grand nombre d'acteurs : constructeurs de fourgons et de châssis, carrossiers et revendeurs. L'arrivée des déclinaisons électriques complexifie encore un peu plus le paysage. Car & Bus News dresse ici un panorama actualisé de ce segment de marché, bien différent de celui des véhicules de 12 mètres et plus.

TEXTES & PHOTOS : OLIVIER MEYER (TRANSBUS.ORG)

ALTAS - BG MOTOR



Deux événements majeurs permettent de découvrir les nouveautés de ce marché : le salon Autocar Expo qui s'est tenu à Lyon en décembre 2024 et le salon européen Busworld prévu en octobre 2025 à Bruxelles.

Deux véhicules utilitaires légers sont utilisés comme base pour la très grande majorité des minibus et des minicars : Mercedes-Benz Sprinter et Iveco Daily. MAN Truck & Bus propose aussi le fourgon TGE, mais cette base n'est pas à ce jour déclinée en mini sur le marché français. Certains modèles sont conçus sur un châssis spécifique. En fonction de leur configuration, ces véhicules de petit gabarit sont destinés à des usages très différents : le transport scolaire ou le transport premium.

En France, peu de « minis » sont produits : le minibus électrique Bluebus IT3 de 6 mètres, assemblé à Ergué-Gabéric dans le Finistère avec son propre châssis, les minibus diesel City 23 et City 29 de Dietrich Véhicules sur base Sprinter et le S'Cool 23 aménagé par Trouillet Mobilité également sur base Sprinter.

Tous les autres minibus et minicars sont importés. Les pays de production sont majoritairement l'Espagne, la Turquie, la Roumanie et la Pologne. Les véhicules de ces carrossiers étrangers sont distribués en direct ou via un réseau de revendeurs français avec ou non une clause d'exclusivité géographique. Les capacités de production de chacun vont de quelques dizaines de véhicules à plusieurs centaines par an.

L'étendue des gammes est très différente d'un carrossier à un autre, chacun privilégiant un ou plusieurs segments. Les constructeurs de fourgons et de châssis ont des programmes de certification pour accompagner les carrossiers dans le développement de leurs véhicules : Busmaster pour Iveco et Van Partner pour Mercedes-Benz.



Le marché français

Chaque année, il se vend en France environ 200 minibus et 700 minicars neufs. Les principaux revendeurs de « minis » en France sont EA Autocars (siège en Moselle), Négobus (siège dans les Pyrénées-Atlantiques), Omnica (Bas-Rhin), BG Motor Group (Ille-et-Vilaine), Ghistelinc (Nord).

D'autres sociétés sont actives dans ce domaine comme Bourgogne Autocars (Côte-d'Or), spécialisé dans les minicars scolaires Ford Transit, Dietrich Véhicules (Bas-Rhin) revend aussi des minicars Ford Transit en plus de la production de sa propre gamme de minibus. Quelques négociants de véhicules d'occasion proposent des minicars, parfois de manière ponctuelle, comme Atlantic Autocars (Vendée), Belgian Bus Sales ou bien Drôme Bus. Le concessionnaire Bacqueyrisse commercialise la gamme de l'entreprise slovaque Rosero à côté de celle d'Iveco.

Certains constructeurs distribuent aussi directement leurs propres minicars. C'est le cas d'Iveco France. Le carrossier espagnol Indcar possède une filiale dans l'hexagone, Indcar France ; ses modèles sont toutefois distribués par SPL dans le Nord de la France. Quelques carrossiers étrangers sont aussi actifs en France comme le polonais Auto-Cuby.

Fourgon ou châssis ?

Les aménagements de « minis » les plus économiques sont effectués sur la base des versions fourgon des véhicules utilitaires légers. Pour l'accès des passagers, les transformations les plus simples consistent en une modification de la porte passager de la cabine pour la rendre actionnable depuis le poste de conduite. Un accès plus confortable peut être aménagé avec une porte louvoyante vitrée, une modification qui nécessite un travail de carrosserie plus approfondi et des pièces spécifiques. Selon leur aménagement, ces véhicules peuvent transporter au plus 22 passagers. Les versions les plus haut de gamme, destinées au tourisme, se limitent souvent à 16 passagers.

Pour transporter plus de passagers, une largeur de caisse supérieure à celle des fourgons est nécessaire de manière à disposer de rangées de 4 sièges (2+2) et d'une rangée de 5 sièges à l'arrière. Des soutes latérales peuvent être agencées. Ces « minis » sont aménagés sur la base d'un châssis-cabine ou d'un châssis/capot sans cabine.

Deux marques dominant le marché

Iveco Bus produit et commercialise directement une gamme de minicars Daily sur base fourgon : Daily Pop (transport scolaire) et Daily Line.

Sur base Daily châssis, le modèle le plus commun en France est probablement l'Indcar Mobi, un minicar scolaire de 33 places. Indcar propose aussi un minicar de tourisme, le Wing. D'autres carrossiers proposent des véhicules de même type Ferqui Sunrise, Eren Revolution, Aveuro Ambra, Rosero First, Tekaydinlar (modèles Schoolbus, Mobility ou Touristic), UNVI M20...

Sur la base du véhicule utilitaire Mercedes-Benz Sprinter 515 ou 519, les carrossiers produisent différents minicars. Le Turc Eren en a plusieurs versions, comme le Efes sur base fourgon et le Grande Efes sur base châssis. Des minibus ou minicars aménagés sur base Sprinter sont aussi réalisés par Integralia (Espagne), Altas Auto (Lituanie), Tekaydinlar (Turquie), Car-bus.net (Espagne), Auto-Cuby (Pologne), Aveuro (Roumanie)...

Le modèle le plus courant est le Sprinter Transfer 45 produit par Tremonia Mobility (ex-Mercedes-Benz Minibus GmbH) en Allemagne et commercialisé en France par Ghistelinc depuis décembre 2024. La société produit aussi les minibus City 45 (base fourgon) et City 75 (base châssis). Dietrich Véhicules conçoit sur base fourgon les minibus City 23 et City 29 qui équipent des réseaux de transport public dans toute la France.

Transition énergétique des « minis » : électricité ou gaz naturel

L'arrivée des versions électriques à batteries des véhicules utilitaires légers Iveco eDaily et Mercedes-Benz eSprinter permet aux carrossiers de proposer des « minis » zero émission.

Iveco propose le eDaily Line sur base fourgon, un minicar de 22 places avec 111 kWh de batteries (3 packs FPT de 37 kWh) et un moteur électrique FPT d'une puissance de 140 kW.

Au salon Autocar Expo, Négobus a présenté le prototype du Lagos, un minicar électrique carrossé par Ferqui sur châssis eDaily 72C14 avec une structure alliant légèreté et isolation thermique. Son poids optimisé lui permet de transporter jusqu'à 29 passagers avec des sièges de tourisme, des porte-bagages et des prises USB. Il peut bénéficier du service connecté Iveco On.

Depuis 2024, EA Autocars commercialise un minibus sur base Daily produit par Forveda en Lituanie avec 115 kWh de batteries pour alimenter le moteur électrique de 160 kW .

L'INNOVATION POUR LA MOBILITÉ DE TOUS

La société OMNICAR & BUS et ses dirigeants sont forts de plus de 26 ans d'expériences dans le domaine de l'autocar. Sa diversité, ses ambitions et sa proximité avec sa clientèle font de la société OMNICAR et BUS un acteur majeur et incontournable en France et en Europe.



Sprinter City : La Référence du Transport Urbain

Le minibus City Urbain incarne performance, fiabilité et qualité, répondant aux standards les plus exigeants. Récemment référencé par (DB), il s'impose comme une solution incontournable après avoir remporté des appels d'offres rigoureux.

La Mobilité Électrique

Les minibus électriques 6 et 7 mètres d'OMNICAR allient qualité, performance et fiabilité pour répondre aux exigences les plus strictes. Conçus pour une mobilité durable, ils offrent une autonomie optimisée et une robustesse éprouvée. Une référence en Allemagne, où une grande entreprise comme Deutsche Bahn (DB) fait confiance à la Marque OMNICAR pour moderniser et diversifier ses solutions de transport.



L'Excellence du Transport VIP

Spécialiste en carrosserie haut de gamme, OMNICAR et BUS conçoit des véhicules VIP et touristiques sur châssis Mercedes et Iveco, alliant performance, confort et prestige. Avec un espace bagages jusqu'à 5m³, ils répondent aux exigences des clients européens qui nous font confiance.

Nouveauté 2025 ! 🚀

OMNICAR et BUS lance la commercialisation du nouveau KING LONG (10 et 12 mètres) et assure désormais le service après-vente de tous les KING LONG en circulation en France.



Avec ses unités de production, OMNICAR & BUS propose des véhicules sur mesure avec une disponibilité immédiate pour vos besoins urgents. Scolaire, VIP, thermique ou électrique, chaque modèle allie performance et innovation. venez tester nos véhicules dès aujourd'hui.



ALTAS NOVUS CITY

Le Mercedes-Benz eSprinter pourrait servir de base pour l'aménagement de minibus ou minicars électriques, mais deux carrossiers ont adopté une stratégie alternative : ils utilisent la chaîne de traction développée par Elinta Motors. C'est le cas du lituanien Altas Auto, distribué par BG Motor Group, pour produire les minibus et minicars Novus sur base Sprinter fourgon transformé avec l'intégration d'un moteur électrique de 150 kW et 115 kWh de batteries.

L'allemand Tremonia Mobility a aussi retenu Elinta Motors pour ses City Electric disponibles en deux longueurs avec 126 kWh de batteries et un moteur de 160 kW. Le City 45 Electric est un minibus de 22 places sur base fourgon doté d'une autonomie pouvant atteindre 300 kilomètres. Le City 75 est long de 8,5 mètres et peut transporter jusqu'à 34 passagers ; ce minibus a été élu « Minibus of the Year 2025 ».

Certains constructeurs proposent des minibus à batteries qui ne sont pas dérivés d'un utilitaire : Bluebus de 6 mètres (35 passagers), Karsan eJest (22 passagers), Okokar eCentro (32 passagers), Omnicar W-Smile (6 ou 7 mètres, respectivement 28 ou 35 passagers).

Altas Auto commercialise le Altas Novus City V7, un modèle produit en Chine par Zhongtong Bus. Ce véhicule électrique peut transporter jusqu'à 35 passagers avec une autonomie de 300 kilomètres (moteur de 200 kW et 140 kWh de batteries).

Iveco, seul choix possible pour le gaz naturel

Pour les adeptes des véhicules fonctionnant au gaz naturel ou au biogaz, une seule base est disponible : Iveco Daily CNG. La motorisation Iveco F1C de 136 ch (101 kW) peut s'avérer limitée dans certains cas d'usage.

Cette base est utilisée directement par Iveco qui propose les Daily Pop GNC et Daily Line GNC sur base fourgon. Le carrossier espagnol Indcar produit plusieurs modèles sur base châssis Daily CNG : le minicar scolaire Mobi, le minibus Mobi City et le minicar de tourisme Wing. En option, le remplacement des réservoirs de gaz d'origine par des modèles d'une capacité supérieure placés sous le plancher permet de maximiser l'autonomie du véhicule.

Le carrossier UNVI a aussi développé un minibus à plancher surbaissé sur base Daily CNG avec les bouteilles de gaz positionnées en toiture.

Le marché des midibus et midicars

Les midicars et midibus sont un segment de marché atypique, entre les minicars dérivés des véhicules utilitaires légers et les versions à empattement court des autocars classiques. Ce marché a été délaissé depuis longtemps par les constructeurs-motoristes, il est dominé par trois constructeurs turcs pour les modèles à moteur diesel : Anadolu Isuzu, Otokar et Tamsa. Ces véhicules de 7 à 9 mètres de long ont une capacité de 29 à 41 places assises selon les modèles.

Chaque année, environ 300 véhicules de ce type sont commercialisés en France dont un grand nombre dans les départements et régions d'outre-mer, et en zone rurale en métropole.

Ce marché peut être subdivisé en deux catégories : les véhicules à hauteur de plancher normale (accessibles par des marches) et ceux à plancher de type low-entry (plancher bas et plat en partie avant). Les constructeurs proposent aussi des « midi » à motorisation électrique.

Les midicars à plancher haut

L'Otokar Navigo U est le best-seller de cette catégorie. Ce midicar est proposé en trois longueurs (7,8 m, 8,4 m et 9,2 m) avec une capacité de 33 à 41 passagers. La version longue de l'Otokar Navigo peut être équipée de la boîte de vitesses Allison Transmissions. Le constructeur propose aussi le Vectio U, un véhicule au gabarit supérieur, plus large de 11 centimètres, pouvant transporter jusqu'à 39 voyageurs. Tamsa a trois modèles de midicars dans son offre de véhicules : le Prestij SX (29 places), le MD7 Plus (33 places) et le MD9 (39 places).

Anadolu Isuzu couvre ce segment avec trois modèles : Izusu Novo, Turquoise et Toro. Chacun a une capacité différente, de respectivement 29, 33 et 37 places.

Ces véhicules sont tous motorisés par FPT ou Cummins.

Les midicars et midibus low-entry

Adaptés aux services périurbains ou aux navettes d'entreprises, les midicars low-entry restent toutefois plutôt rares en France. Deux modèles sont commercialisés : Otokar Vectio U LE et Temsa MD9 LE. Ces deux véhicules sont aussi proposés avec une homologation Classe 1 (autobus). Ils sont adaptés aux services de transport urbain. D'autres modèles à motorisation diesel sont aussi disponibles sur ce segment comme l'Isuzu Novociti Life, un midibus de 8 mètres de long pour une largeur de 2,435 mètres.

Transition énergétique : cap sur l'électrique

Sur le segment des midicars, des alternatives au gazole existent avec l'arrivée de quelques modèles électriques à batteries.

Deux modèles de midicars électriques sont proposés : Temsa MD9 electriCITY (9,5 mètres de long) avec quelques exemplaires en service depuis 2021 et le Isuzu Novo qui sera disponible l'année prochaine. Ce dernier modèle est équipé de l'essieu motorisé Allison Transmissions.

L'offre de midibus électriques est plus large avec notamment le Heuliez GX 137 Elec (9,5 ou 10,7 m), l'Isuzu Novociti Volt (7,95 m), le Karsan e-Atak (8,3 m) et le Solaris Urbino 9 LE electric (9,27 m). On retrouve aussi la version Classe 1 du Temsa MD9 electriCITY.

Certains constructeurs proposent plusieurs possibilités alternatives au diesel. Iveco Bus a livré fin 2024 à Île-de-France Mobilités les premiers Heuliez GX 137 GNV. Il s'agit d'un midibus équipé d'une motorisation FPT Tector 7 de 280 ch fonctionnant au gaz naturel.

Un marché qui s'adapte finement à la demande

Pour les longueurs de 6,7 à 10,7 mètres, l'offre de véhicules de transport en commun est vaste. Les différentes capacités et motorisations proposées par les constructeurs et carrossiers permettent de répondre à de nombreux besoins aussi bien pour le transport public que pour le transport occasionnel.

QUELLES OPTIONS POUR LES MINIS ?

L'intérieur des minicars destinés au transport touristique est totalement personnalisable. Certains sont équipés avec une sellerie grand luxe inclinable, des tables ou bien encore un toit vitré.

Équipements complémentaires

Pour augmenter la capacité d'emport de bagages, certains industriels comme le français Carspeed commercialisent des coffres à bagages. Mais attention, seuls les véhicules ayant la possibilité d'ajouter des points d'ancrage à l'arrière peuvent être ainsi équipés.

Accessibilité

L'accès d'une personne en fauteuil roulant à bord d'un minibus ou d'un minicar dépend de l'aménagement du véhicule. Trois options existent selon les modèles : plate-forme arrière surbaissée, plate-forme centrale surbaissée, élévateur dans le porte-à-faux arrière. Le choix d'un type de configuration est fonction de l'usage qui en est fait.



NEGOBUS

ERIC AMMER AUTOCARS



INDCAR



Comment développer l'autocar en milieu rural ?

Alors que 80% des déplacements sont réalisés en voiture dans les espaces peu denses, 53% des jeunes ruraux disent être mal desservis par les transports en commun (contre 14% des jeunes urbains) ; et ces jeunes-là passent 45 minutes par jour en plus dans les transports que ceux qui habitent en urbain (chiffres Institut Terram).

TEXTES : OLIVIER MAFFRE

Ces constats sont bien connus, ils ont été le terrain fertile des gilets jaunes il y a quelques années et sont le point de départ de nombreuses initiatives qui assurent vouloir développer des « solutions » pour la mobilité rurale (covoiturage, autostop, autopartage, transport à la demande), sans que cela se traduise à ce stade par des résultats concrets. Dans nos campagnes, les cars restent la principale alternative à la voiture ; mais ils sont bien trop rares pour constituer une offre performante et n'attirent généralement que ceux qui n'ont pas d'autres solutions. Comment développer cette offre pour en faire une alternative attractive pour tous ?

Le jour même où le gouvernement Barnier, qui promettait un plan pour les Cars Express, était censuré (laissant planer un doute sur l'avenir de ce plan qui continue de faire débat en raison des menaces qu'il fait peser sur l'avenir du ferroviaire), une table ronde était organisée lors du salon Autocar Expo 2024 où l'on tentait d'exposer, en plus des rutilants cars, des idées pour l'avenir des dessertes rurales. Les intervenants (un élu local et des représentants du secteur) ont appelé à s'inspirer des exemples qui marchent : dans le Jura Suisse, la densité du réseau opéré par Carpostal est conséquente... et les voyageurs sont au rendez-vous !

Dans les Monts du lyonnais, une ligne comme la 2EX, qui relie Lyon à Chazelles-sur-Lyon dans la Loire, connaît un tel succès (3000 voyages par jour) qu'elle est cadencée au quart d'heure aux heures de pointe. Mettre des moyens, proposer du confort (wifi, places assises...), de la régularité (voies réservées), des pôles d'échanges efficaces (connecter les bus aux modes lourds), voici là quelques ingrédients du succès des monts du lyonnais.

Un aménagement du territoire dysfonctionnel ?

Mais lorsqu'on s'éloigne des lignes qui connectent le rural aux métropoles et des exemples étrangers, des difficultés évidentes apparaissent. L'éclatement géographique des déplacements représente en effet un immense défi pour massifier les voyageurs sur un même trajet, car la voiture a entièrement dessiné les espaces de vie à son avantage. Elle a configuré nos modes de vies, nos habitudes, nos trajets. Dès lors, l'absence de transports en commun n'est pas toujours la conséquence d'une absence de volonté publique, mais plutôt le fruit d'un aménagement du territoire dysfonctionnel.

Cette situation ne condamne bien évidemment pas le transport public en zone rurale. La performance et la densité du transport scolaire français font de ces lignes un exemple en Europe. Dans les communes les plus rurales, c'est parfois le seul transport en commun

qui existe ! Ce réseau est pourtant sous utilisé : son ouverture à tous est encore loin d'être systématique. Supprimer les cars scolaires afin d'aboutir à un seul réseau pour tous, plus dense et plus attractif, pourrait être une piste intéressante. Car, en plus de la mixité des usages, l'ajout de fréquences sur lignes pourrait attirer des habitants tout en permettant au passage d'éviter les temps partiels subis pour les chauffeurs et d'optimiser l'usage des autocars.

L'arrivée de nouveaux cars, plus petits (des modèles intermédiaires de 30 à 40 places par exemple) permettrait également de viser un coût à l'usage 30% plus faible, et ainsi, mécaniquement, d'assurer un équilibre financier sur des lignes moins fréquentées. Il s'agit en tout cas d'une piste plus réaliste que l'électrification totale du parc, à la fois coûteuse et peu efficace à ce stade en raison de la longueur des trajets. Enfin, l'essor d'une nouvelle génération de transport à la demande (via des outils numériques et un algorithme pour regrouper les voyageurs le plus efficacement) pourrait permettre de faciliter le déploiement de lignes dans les zones les moins denses.

Proposer des transports publics partout dans nos campagnes est à la fois infiniment complexe et infiniment nécessaire. Sans lignes ferroviaires performantes, sans autocars, sans aménagements cyclables, des pans entiers de nos territoires sont condamnés à l'automobile. Mais agir sur cette situation exige d'allier pragmatisme et volonté publique ; et d'interroger, aussi, la localisation des activités, l'aménagement de nos espaces, et nos modes de vies énérgivores.





Financement de la décarbonation : le défi d'investissement dans les infrastructures de recharge électrique

TEXTE : ZAKARIA JGHAB, PRÉSIDENT DE SIEMENS FINANCIAL SERVICES FRANCE



Si le transport routier reste un secteur clé de la décarbonation, les transports en commun ne sont pas en reste. L'électrification des bus et tramways, notamment, a connu un essor considérable ces dernières années. Alors que la présence de véhicules électriques dans les flottes de transports en commun était marginale il y a quelques années, elle s'est désormais largement répandue.

Les incitations gouvernementales, les objectifs climatiques obligatoires et l'évolution fondamentale de l'état d'esprit des consommateurs concernant la réduction de l'empreinte carbone personnelle ont tous contribué à accélérer l'adoption des véhicules électriques, tant pour les particuliers que pour les transports en commun. 10,5 millions de nouveaux véhicules électriques et hybrides ont été livrés en 2022, soit une augmentation de 55% par rapport à l'année précédente.

Le think tank Transport & Environment (T&E) estime qu'en moyenne, les ventes de VE auront atteint 24% du marché en 2025, comparé à 15% en 2023, afin de réaliser les objectifs en matière d'émissions de l'Union européenne. Pendant ce temps, en France, où près de 20% des nouvelles voitures sont électriques, le secteur automobile vise à multiplier par 4 les ventes de VE d'ici 2027 (à compter de 200 000 ventes en 2022) et à produire deux millions de véhicules électriques ou hybrides d'ici la fin de la décennie.

Développement du transport en commun électrique et ses défis

Le marché mondial des bus électriques, évalué à 31,91 milliards de dollars en 2020, devrait presque tripler d'ici 2029, atteignant 96,76 milliards de dollars, soit une croissance annuelle de 13,35%. En parallèle, l'Union européenne connaît une forte croissance des immatriculations d'autobus 100% électriques, avec une hausse de 45% au premier semestre de cette année. Leur part de marché est ainsi passée de 13,7% à 15,5%.

Cette électrification croissante des transports en commun nécessite des investissements conséquents dans les infrastructures de recharge. L'autonomie des autobus électriques est un critère essentiel pour les opérateurs de transport en commun. Contrairement aux véhicules électriques personnels, où une recharge quotidienne peut suffire, les autobus électriques sont destinés à parcourir de longues distances tout au long de la journée, souvent en continu. Grâce aux avancées technologiques, la capacité des batteries a considérablement augmenté ces dernières années, permettant à certains modèles d'autobus de couvrir plus de 300 kilomètres avec une seule charge de batterie. Toutefois, l'autonomie réelle dépend de nombreux facteurs, tels que le poids du véhicule, le nombre de passagers, les conditions climatiques ou encore le relief du parcours. En France, l'accessibilité des stations de recharge pour autobus électriques est devenue une priorité majeure face au développement rapide des flottes de bus électriques dans les villes et les régions. Les autorités locales, en partenariat avec le secteur privé, investissent dans le déploiement d'infrastructures de recharge stratégiquement situées afin de répondre aux besoins des opérateurs de transport. Que ce soit dans les grandes métropoles comme Paris, Lyon ou Bordeaux,

ou dans les zones moins denses, des efforts sont déployés pour mettre en place des stations de recharge haute puissance capables de desservir plusieurs bus simultanément. Afin de relever ce défi, d'importants investissements privés sont également nécessaires.

Investir dans les IRVE

Un défi majeur pour l'accélération du déploiement du réseau de recharge des VE est que cela nécessite des niveaux très élevés d'investissement. L'étude précédente réalisée par Siemens Financial Services, intitulée « Financement de la décarbonation : le défi d'investissement dans les infrastructures de recharge électrique » (2023), a estimé qu'il existait un « déficit » de 104 milliards d'euros pour le développement mondial des infrastructures de recharge des VE pour la seule période 2023-25. Ce « déficit » représente les infrastructures de recharge des VE qui n'ont pas encore été acquises au moyen d'un financement sur-mesure par des tiers, c'est-à-dire qui sont encore financées sur CAPEX (dépenses en capital). Les CAPEX peuvent s'avérer inefficaces dans la mesure où elles immobilisent le capital d'une organisation dans des actifs amortissables et le rendent indisponible pour d'autres besoins. L'acquisition d'infrastructures de recharge pour VE à l'aide de techniques de financement adaptées permet de mobiliser des capitaux tiers et de réserver des fonds précieux pour des besoins plus immédiats. L'idée de financer ces sommes à partir des fonds publics, ou de les geler dans les comptes des entreprises, est (pour la plupart) tout simplement insoutenable. De nombreux analystes ont fait remarquer cette situation dans le monde entier. De même, nombreux sont ceux qui ont souligné le rôle essentiel que joue, et que doit jouer, le financement du secteur privé dans la mise en place du réseau de recharge des véhicules électriques.

L'intérêt des options de financement

Les unités de recharge des VE sont particulièrement appropriées pour les nouveaux modèles de financement du secteur privé basés sur l'utilisation, la performance et les résultats. En effet, les unités de recharge génèrent un flux de revenus potentiels au fil du temps qui peut être exploité pour payer le coût actuel de l'investissement. Le fournisseur de l'installation peut alors effectuer une série de paiements réguliers qui peuvent être alignés de manière flexible avec le flux de revenus attendus des unités de recharge. Ces modèles de financement vont des accords de crédit-bail, qui permettent de gérer les flux de trésorerie, à des accords plus complexes basés sur l'utilisation, qui permettent des méthodes d'accès à la technologie de chargement électronique « X-as-a-service ». Il est donc essentiel de disposer d'outils de financement sur-mesure, capables de s'adapter au flux de trésorerie généré par les bornes de recharge, ce qui, dans certains cas, permet de neutraliser le budget de l'investissement. Une telle flexibilité n'est normalement pas disponible auprès des financiers généralistes, car elle nécessite une connaissance spécialisée des technologies

concernées et une expérience des avantages qu'elles procurent dans des situations réelles. De cette façon, le financier peut offrir une certaine flexibilité tout en utilisant sa compréhension approfondie pour atténuer les risques. Les accords de financement conclus avec un



ZAKARIA JGHAB

partenaire financier expert permettent aux fournisseurs de technologies de rendre l'investissement en capital rapide abordable et de faciliter la trésorerie pour les organisations des secteurs public et privé qui souhaitent investir dans les points de charge des VE et d'autres technologies qui soutiennent les ambitions de durabilité. En effet, des preuves anecdotiques suggèrent que la disponibilité d'options de financement peut souvent faire basculer les décisions d'investissement en la faveur d'un fournisseur de technologie et non des concurrents n'offrant pas ces options. En supprimant le besoin de dépenses d'investissement, la finance permet d'affecter les rares capitaux publics et privés à des investissements qui ne génèrent pas un flux de trésorerie aussi immédiat et tangible.

La croissance rapide prévue du nombre de véhicules électriques dans le monde - un facteur important pour atteindre les objectifs en matière de changement climatique et de durabilité - ne se produira pas si l'infrastructure de recharge électrique ne se développe pas au même rythme. Des financements sur-mesure du secteur privé (provenant de financiers spécialisés dans la technologie) sont déployés pour aligner les coûts d'investissement sur les flux de trésorerie générés par les bornes de recharge, ce qui rend le budget d'investissement neutre. L'adoption de ces options de financement déterminera le taux de déploiement des infrastructures de recharge des VE et jouera un rôle déterminant dans le développement du marché des VE dans son ensemble.

Échangeons ensemble

LE FUTUR SERA-T-IL HYDROGÈNE ?

du 21 au 24 mai 2025



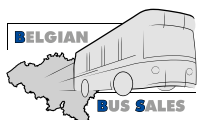
**Le Club
Car & Bus News**

**EN PARTENARIAT
AVEC...**

AFTRAL 
Apprendre et se former en transport et logistique

AGORA
formations

be green



EA autocars
Votre spécialiste Minicars neufs et occasions

F **Finkbeiner**
Equipements de Garage

Otokar



Daimler Buses présente son futur eIntouro

Dans le cadre du eMobility Days 2024 qui se déroulait à Berlin, Daimler Buses a mis en vedette une future star de sa gamme, un exemplaire de pré-série du Mercedes-Benz eIntouro 100% électrique.

TEXTES : PIERRE COSSARD



Le véhicule présenté le 18 novembre à l'ensemble de la presse spécialisée européenne est donc la version électrifiée du très connu autocar Intouro à plancher surélevé, désormais équipé d'un entraînement électrique à batterie.

Il sera commercialisé au premier trimestre 2025, présenté lors du prochain Busworld et commencera à être livré en 2026. Deux longueurs seront disponibles : en 12,18 m et en 13,09 m, avec des capacités allant de 50 à 63 sièges maximum. Selon les finitions et configurations, il sera adapté aux transports scolaires, interurbains, voire tourisme.

L'eIntouro sera disponible avec un ou deux packs de batteries LFP (lithium fer phosphate) NMC4 de dernière génération, chacun d'une capacité de 207 kWh, et fournissant une tension de fonctionnement de 800 volts.

Quand l'Intouro s'adapte aux batteries

Le premier pack de batteries est situé dans l'espace derrière l'essieu avant pour garantir une répartition optimale du poids, et le deuxième optionnel est installé dans l'ancien compartiment moteur à l'arrière. Ces batteries et un certain nombre de composants sont d'ailleurs issus du camion Mercedes Benz eActros.

Dans sa version « Scolaire » standard, c'est-à-dire avec un seul pack et en 13m, l'eIntouro est donné avec une autonomie comprise entre 180 et 255 km (selon la température). Dans les versions « Interurbain » et « Tourisme » et en 13m, il affiche une autonomie de 400 à 460 km, et de 390 à 510 km en 12m.

Les batteries peuvent être chargées sur des bornes de recharge équipées de connecteurs CCS de type 2 d'une capacité de charge allant jusqu'à 300 kW. Les clients peuvent choisir parmi quatre positions différentes pour les prises de recharge sur l'eIntouro : à l'avant ou à l'arrière, ou à droite ou à gauche derrière l'essieu avant, à concurrence toutefois d'un maximum de deux prises de recharge.



L'entraînement central Cetrax de ZF, d'une puissance continue de 320 kW, est utilisé comme moteur électrique, et la puissance motrice est transférée à l'essieu moteur Mercedes Benz RO 440 via une transmission à trois vitesses entièrement automatique intégrée à l'unité d'entraînement.

Autre nouveauté, moins visible mais d'une certaine importance, l'eIntouro est compatible avec les mises à jour en direct. Ces dernières, contrôlées via le portail numérique Omniplus On, sont transmises au véhicule via le réseau de téléphonie mobile, mettant à jour le système sans qu'il soit nécessaire de passer par un atelier comme c'était le cas auparavant.

Tout changer... pour que rien ne change

En termes de configurations et d'aménagements, le nouveau modèle ne diffère guère de son prédécesseur thermique. On note tout de même que pour les excursions et les courts trajets, la version de 13 m peut être équipée d'un WC devant l'entrée arrière, tandis qu'un élévateur pour fauteuil roulant (côté droit) est disponible en option pour les deux variantes de longueur.

Enfin, le Mercedes Benz eIntouro est disponible avec la gamme complète de services Omniplus pour exploiter au mieux le potentiel technologique du bus. Des services qui comprennent des contrats eBasic et ePremium eService spécialement conçus pour les bus électriques.

A noter que ce véhicule devrait être produit à termes à Ligny-en-Barrois, mais aussi en Turquie, et qu'en matière tarifaire, Daimler Buses l'annonce à un tarif correspondant à plus ou moins 1,5 fois celui d'un Intouro classique.





CE QUI ME FAIT AVANCER ? AMÉLIORER LA MOBILITÉ DE DEMAIN.

Devenez **expert ou experte technique.**
Rejoignez-nous.

Chez Transdev, nous donnons à nos talents l'opportunité de se développer et d'avoir un impact positif sur la société et la vie des gens, en délivrant des services de mobilité toujours plus sûrs, fiables et innovants.

RETROUVEZ LA VIDÉO-TEST
DES W-SMILE S6 ET S7 SUR
WWW.CARETBUSNEWS.FR



Les challengers W-Smile S6 & S7 d'Omnicar

TEXTE PAR : PIERRE COSSARD



Bien connu des spécialistes du minicar et du minibus sur châssis Sprinter ou Daily, Omnicar & Bus SAS, filiale française d'Omnicar GmbH, installée à Seltz en Alsace depuis 2021, a surpris le secteur des transports collectifs en présentant à EuMo 2024 puis Autocar Expo 2024, deux minibus urbains 100% électriques, les W-Smile S6 & S7. Car & Bus News a pu tester les deux modèles.

OMNICAR BUS SAS, FILIALE DE OMNICAR GMBH, EST INSTALLÉ EN ALSACE, À SELTZ.

Le minibus urbain 100% électrique W-Smile commercialisé par Omnicar est un paradoxe. Dessiné directement par Eyad Alterzi, PDG d'Omnicar GmbH, il est assemblé en Chine chez Wisdom Motor (un industriel qui a vu le jour en 2019), sur la base de composants qui sont à 80% européens. Connu des opérateurs pour sa commercialisation de Mercedes-Benz Sprinter carrossés par le polonais CMS (une bonne centaine vendue chaque année, dont la moitié dans l'Hexagone), et prochainement importateur des véhicules de marque King Long (à commencer par l'autocar C10 de 10m et 41 places à motorisation diesel) Omnicar, après un investissement de l'ordre du million d'euros, franchit cette fois une étape importante en s'installant sur le marché assez concurrentiel des minibus urbains électriques. Avec ses deux versions de 6 et 7m, Omnicar cible tous les réseaux de transport collectif qui ont besoin de véhicules propres et de faible dimension pour irriguer leur centre-ville. A ce jour, la version S7, la première à avoir vu le jour, a déjà été testée dans des villes comme Dijon, Macon, Narbonne ou Paris. Par ailleurs, la version S6 est désormais sélectionnée en France par l'UGAP, ce qui devrait faciliter le choix des collectivités pour ce modèle. En Allemagne, les deux minibus ont été référencés par la Deutsch Bahn, et douze W-Smile S7 viennent d'ailleurs d'être commandés à la suite d'un appel d'offres gagné par Omnicar. A ce jour, trois S6 et quatre S7 sont déjà exploités, tandis qu'une vingtaine d'exemplaires a aussi été commandée outre-Rhin.



EYAD ALTERZI, PDG D'OMNICAR GMBH

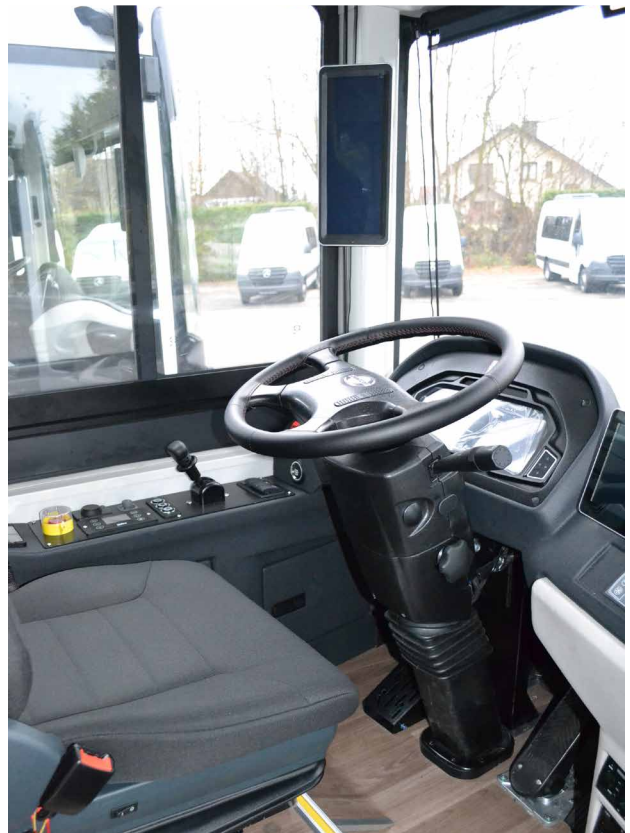


LES W-SMILE S6 ET S7 SONT ÉQUIPÉS D'UNE PORTE COULISSANTE LATÉRALE ÉLECTRIQUE.

Une naissance sur étagères

Si le design résolument moderne du W-Smile est le fruit des réflexions d' Eyad Alterzi (à l'exception semble-t-il de la face avant actuelle, conçue en Chine), ce véhicule, que l'on pourrait qualifier de « *bien né* », est un pur produit de la transition électrique des transports collectifs voulue par l'Union européenne. Pour concevoir le W-Smile, Omnicar est en effet allé chercher différents ensembles de composants sur étagères. De l'acier et de l'aluminium finlandais, une motorisation Dana québécoise, des batteries chinoises CATL, un poste de conduite Actia, des sièges Fainsa, une climatisation Valeo, etc. Comme aime à le préciser Eyad Alterzi, il s'agit donc bien d'un autobus à 80% européen... monté en Chine, plus précisément à Jujian. En effet, après avoir analysé le contenu des appels d'offres portant sur ce type de véhicules, Omnicar a travaillé avec Wisdom Motor de 2021 à 2023 pour l'établissement d'un contrat établissant la mise en œuvre d'une ligne de montage dédiée au W-Smile. Un recours à un constructeur asiatique qui permet, selon Karim Saci, responsable d'agence d'Omnicar & Bus SAS (installée à Seltz, en Alsace), à ces modèles « *d'être commercialisés dans une gamme de prix de 10 à 15% moins élevée que la concurrence* ». Concrètement, le S 6 est disponible moyennant un investissement de 240 000 €, tous les équipements présentés étant installés de série. De ce point de vue, les deux modèles sont pour l'instant sous régime dérogatoire concernant l'ensemble des systèmes conformes aux normes GSR 2, qui seraient en cours d'intégration.

Par ailleurs, toujours selon Omnicar, les délais de livraison (point noir du secteur en cette année 2025) des deux modèles de W-Smile seraient aujourd'hui de l'ordre de huit mois, ce qui paraît raisonnable, mais pourrait descendre à six mois. Enfin, l'entreprise envisage de relocaliser le montage complet du véhicule sur le territoire européen, « *peut-être à l'orée 2026* », explique Eyad Alterzi.



LE POSTE DE CONDUITE EST SIMPLE ET COMPLET, MÊME SI LE VOLANT DU MODÈLE DE NOTRE ESSAI ÉTAIT D'UNE QUALITÉ SUSCEPTIBLE D'ÊTRE AMÉLIORÉE. ON APPRÉCIE LE GRAND ÉCRAN TACTILE QUI REGROUPE TOUTES LES FONCTIONS DU VÉHICULE.

Il a tout d'un grand !

Ce qui frappe au premier contact avec le W-Smile, c'est que l'on a clairement affaire ici à un vrai minibus, conçu comme tel dès le premier coup de crayon, et cohérent dans ses proportions et son esthétique. Les différences entre les modèles S6 et S7 sont ténues, du moins à l'extérieur, et ils s'intégreront facilement au parc d'un réseau déjà constitués de véhicules modernes. Rien à dire non plus sur la structure en acier inoxydable et aluminium, qui est en soi un gage de durabilité face à la corrosion. Autre point remarquable, si les panneaux latéraux noirs sont en fibres de carbone, tandis que les plus clairs sont en fibres de verre, ils sont divisés en plusieurs tronçons, au même titre que les faces avant et arrière, ce qui ne pourra que faciliter réparations et remplacements en cas de chocs. Il en va d'ailleurs de même des surfaces vitrées, de grande taille, qui sont constituées, à l'exception logique du pare-brise, d'un assemblage de plusieurs baies, gage là encore de facilité de remplacement, et aussi d'économies en cas de nécessité. A ce propos, Alterzi Haitham tient à préciser que si le SAV et le stock de pièces détachées sont centralisés en Allemagne, dans les locaux d'Omnicar GmbH, la marque devrait à l'avenir s'appuyer sur un indépendant basé en région parisienne, mais aussi qu'elle travaille avec Glazing et GlasPro pour la réparation de tous les éléments vitrés. Par ailleurs, ce sont bien entendu les marques fournissant respectivement les différents composants du véhicule qui assureront le service-après-vente les concernant. Un rapide tour du véhicule laisse d'ailleurs apparaître les différentes trappes d'accès aux éléments de contrôle et d'entretien, tandis que le remplacement des phares à led semble lui aussi avoir été pensé pour faciliter la tâche des équipes d'atelier.



L'ENSEMBLE DES COMPOSANTS DES S6 ET S7 SONT FACILEMENT ACCESSIBLES POUR L'ENTRETIEN ET LE CONTRÔLE.



LES W-SMILE S6 ET S7 ONT CLAIREMENT ÉTÉ CONÇUS COMME DES MINIBUS À PART ENTIÈRE, SUSCEPTIBLES D'INTÉGRER N'IMPORTE QUEL RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF.



FICHE TECHNIQUE : W-SMILE S6 (S7)

Motorisation : DANA EP6 (DANA EP8) - Électrique

Capacité : 24 (35) passagers selon configuration : Jusqu'à 9 (12) places assises (sièges Fainsa) et jusqu'à 15 (28) debout

Dimensions : 5995 (6990) x 2105 x 3100mm

Poste de conduite : Actia

Éclairage : Hella

Girouette : Hanover

Porte et rampe : Ventura

Climatisation : Valeo 21 kW

Double vitrage latérale teinté

Chauffage (11 kW) : 2 radiateurs 1,5 Kw + 8 kW. En option chauffage au fuel 12 kW

Vitesse max : 70 km/h

Autonomie : jusqu'à 270 (300 km) selon circuit, avec 20% de charge de réserve

Batteries : 114.5 (127.7) kWh CATL LFP - Lithium-Fer-Phosphate - 4 packs
Garantie 7 ans

Suspensions : Air avec agenouillement et ECAS (Wabco)

Chargement : jusqu'à 110 kWh - CCS Combo 2

Châssis : ABS, ESR, EBS3, ESP

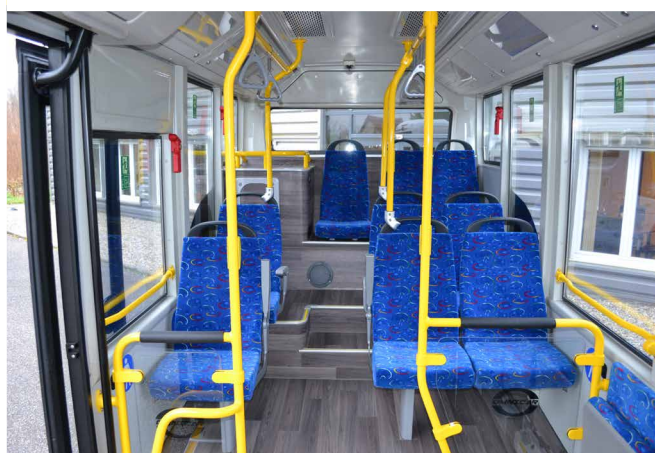
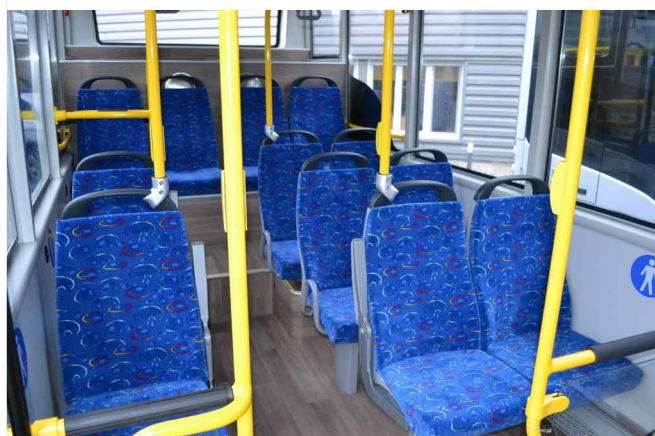
PTAC : 7500 (9000) kg

Poids à vide : 5100 (6100) kg

Freins : à disque

Suspension : Air Wabco

Pneus : Goodyear 215/75R17.5



LES COMPARTIMENTS PASSAGERS DES S6 ET S7 NE DIFFÈRENT PAS SEULEMENT PAR LA TAILLE, ON NOTE AUSSI DANS LE S6 LA PRÉSENCE D'EMMARCHEMENTS IMPORTANTS À L'ARRIÈRE.

CAR & BUS NEWS A PU TESTER LES W-SMILE S6 ET S7 EN ALSACE, RETROUVEZ NOTRE VIDÉO-TEST SUR WWW.CARETBUSNEWS.FR



Quel que soit le modèle, la porte d'accès latérale électrique est aussi équipée d'une rampe d'accès UFR Ventura, et, grâce au plancher bas et plat, permet une entrée facile dans le compartiment passagers (et accessoirement au poste de conduite). Le poste de conduite justement, identique pour les deux longueurs, est simple et particulièrement fonctionnel avec un tableau de bord regroupant, derrière une colonne de direction réglable « mécaniquement », les principaux indicateurs, une console latérale sur laquelle sont installés les différents boutons d'ouverture/fermeture de porte et le frein de parking, et, à droite cette fois, un grand écran tactile qui donne accès à toutes les fonctions du véhicule. Un ensemble qui, soit dit en passant, a été directement développé par Omnica. La rétrovision se fait au moyen de rétro-caméras, d'où la présence des deux écrans dans le poste de conduite. Enfin, l'avant droit du véhicule est occupé par deux coffres métalliques (les blocs électriques) assez massifs, sur lesquels pourront toutefois trouver place les éventuels valideurs. Seul point négatif peut-être dans cet ensemble, le volant, dont la qualité de finition, très chinoise dans la nature des matériaux utilisés, n'est sans doute pas à la hauteur du niveau de finition général du véhicule. Une fausse note qui, selon Karim Saci, devrait toutefois être corrigée sur les prochains véhicules de série.

Un bon niveau de finition

Côté passagers, la différence est cette fois assez notable entre les modèles S6 et S7, et pas seulement au niveau du nombre de sièges. En effet, dans le plus grand minibus, le plancher est entièrement plat jusqu'à l'arrière, où l'accès aux quatre derniers sièges s'effectue en montant une marche. Il y en aura deux sur le S6, pour accéder cette fois aux trois sièges arrière. En dehors de cette différence, les deux espaces sont très lumineux grâce aux baies vitrées déjà évoquées, et l'on est frappé par le très bon niveau de finition de l'ensemble. Une qualité qui se vérifiera d'ailleurs pendant le test, puisque quel que soit la nature des routes et rues parcourues, aucun bruit parasite ne viendra perturber la tranquillité de l'habitacle, un fait d'autant plus remarquable qu'avec une motorisation électrique, il est bien difficile de tricher sur ce point. Enfin, côté conduite, l'essayeur de *Car & Bus News*, Jonathan Saura, a retenu la combinaison désormais connue d'un petit gabarit avec une propulsion électrique : maniabilité (notamment grâce à une juste répartition des masses), réactivité à l'accélération et facilité d'usage. Un triptyque qui semble désormais devoir caractériser les bus et minibus électriques que l'on pourrait qualifier de bien conçus. Enfin, l'autonomie annoncée semble par ailleurs correspondre à la réalité, puisque, malgré un passage autoroutier assez long et à pleine vitesse (70 km/h, rappelons-le) et l'utilisation du chauffage à cause des températures alsaciennes de la mi-décembre 2024, l'indicateur de charge affichait toujours 70% à la fin de l'essai qui a vu l'équipe parcourir à la fois un tronçon à quatre voies, de petites routes de campagne et, heureusement, plusieurs centres urbains.



UNE AUTONOMIE ACCRUE. UNE EFFICACITÉ OPTIMISÉE.

Le nouvel eCitaro fuel cell. Avec des batteries haute performance et la pile à combustible en tant que prolongateur d'autonomie : jusqu'à 400km d'autonomie pour l'eCitaro standard et jusqu'à 350km pour l'autobus articulé eCitaro G. Pour plus d'informations : www.mercedes-benz-bus.com

Mercedes-Benz
The standard for buses.*



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

*La référence du bus et du car