

Car&Bus News

COLLECTIVITÉS

RÉSEAU

ENTREPRISE

INDUSTRIE

LE MAGAZINE DES MOBILITÉS COLLECTIVES

/07

JUIN 25



CÔTE D'AZUR LA DÉCARBONATION SOUS LE SOLEIL !



**LE CLUB
CAR & BUS NEWS :**
POINT D'ÉTAPE SUR L'HYDROGÈNE



VYSOKÉ MÝTO :
BIENVENUE À CROSSWAYLAND !



VIC TRANSPORT :
LE CHALLENGER FRANCILIEN

Vous travaillez dans le **transport routier de voyageurs** et êtes concernés par les **problématiques environnementales** ?

Participez au :

RENDEZ-VOUS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE ÉCO-RESPONSABLES

Bilan et perspectives



JEUDI 16 OCTOBRE 2025 - BNF François Mitterrand, Paris

Présentiel : 9h - 14h / Distanciel : 9h30 - 12h30

> REGARDS CROISÉS

Sur les perspectives du programme.

> BONNES PRATIQUES

De 16 entreprises engagées et lauréates dans le programme EVE.



INSCRIPTIONS



eve-transport-logistique.fr



Événement organisé dans le cadre du programme EVE - Engagements Volontaires pour l'Environnement - Transport et logistique



Partenaires médias :



ÉDITO



RATTRAPÉS PAR LA RÉALITÉ

2025 sera-t-elle finalement l'année de tous les dangers ? Les caisses de l'Etat sont vides et le consentement à l'impôt, qui caractérisait jusqu'à présent le pays le plus fiscalisé du monde, semble avoir atteint ses limites. Le gouvernement, coincé entre une réalité économique délétère, une Chambre incontrôlable et une population qui commence à demander des comptes, va sans doute devoir réaliser des économies. Comme il est peu probable qu'il touche à notre modèle social (celui que tout le monde nous envie sans jamais le copier...) avant deux échéances électorales majeures, il va lui falloir raboter les budgets un peu partout. Et dans ce contexte, il est probable que, sans vraiment le dire, la transition énergétique des transports soit, au même titre d'ailleurs que le fameux « choc d'offre », discrètement passé par pertes et profits. La méthode la plus subtile consistera certainement à maintenir officiellement tous les objectifs déterminés du temps de l'argent magique, histoire de ne pas perdre la face, tout en mettant les collectivités et les autorités organisatrices de mobilités face à leurs seules responsabilités. Autant dire que les mois qui viennent, avec notamment le projet de budget 2026, risquent d'être tendus, d'autant que tout le monde ne semble pas avoir encore bien compris les tenants et aboutissants de cette situation. Si certains font leurs comptes et préparent déjà leurs éléments de langage, d'autres, comme les opérateurs et les industriels, qui ont le défaut d'être en bout de chaîne, vont surtout devoir faire preuve d'une grande souplesse pour passer ce nouveau cap...

Pierre Cossard,
Directeur de la rédaction

RNTP 2025

Orléans
04—06 novembre
Rencontres nationales
du transport public

CONGRÈS GART-UTPF

Municipales 2026 : mieux connecter les territoires

**LE SALON, RENDEZ-VOUS
INCONTOURNABLE DE LA MOBILITÉ,**
vous invite à découvrir les dernières
tendances du secteur.

**ORLÉANS MÉTROPOLÉ
ET LA RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE**
vous dévoilent leurs grands projets
de mobilité urbaine.



Préparez votre visite sur rencontres-transport-public.fr

Un événement du GART et de l'UTPF, organisé par le GIE Objectif transport public



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

Partenaires institutionnels



Partenaire officiel



/07

34

48

06

26

42

16



Directeur de Publication
Yann Saint Denis

Directeur de la rédaction
Pierre Cossard

Directrice Commerciale
Laurence Fournet

Ont contribué à ce numéro
Jeremie Anne
Olivier Meyer
Marc Fressoz

Direction artistique et création
David Derolez

Graphistes et Maquettistes
Anna Chaldjian
Alice Girard

Imprimeur
Printteam
ZAC Km Delta - 510 rue Etienne Lenoir
30900 Nîmes.

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

Parution : juin 2025
Dépôt légal : juin 2025

RÉSEAU

Côte d'Azur, la décarbonation sous le soleil **06**

INDUSTRIE

En attendant Busworld Europe 2025 ... **16**

Bienvenue à Crosswayland ! **26**

ENTREPRISE

Club Car & Bus News
Autocars : le futur sera-t-il hydrogène ? **34**

Ambition France Transport :
L'espoir de trouver la recette dès 2026 **42**

VIC Transport, le challenger francilien **48**



Côte d'Azur, la décarbonation sous le soleil

Dans la baie des Anges et sur le Rocher, les autobus brillent par l'étendue de leurs réseaux et par leur décarbonation. Là-bas aussi, les réseaux font face à d'importants enjeux. Direction la Côte d'Azur !

TEXTES & PHOTOS : JEREMIE ANNE



La Côte d'Azur, son climat estival, les sensations de vacances... mais aussi ses réseaux de bus très denses. La forte densité urbaine et les stratégies politiques d'accroissement de l'offre ont conduit à leur développement et à leur décarbonation. Focus sur deux réseaux vitrines : Lignes d'Azur, pour la Métropole Nice Côte d'Azur et la Compagnie des Autobus de Monaco, en Principauté de Monaco. Le réseau de transport en commun de Nice « *structure la politique de la Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA)* » pose en préambule Gaël Nofri, vice-président de la MNCA en charge des transports & mobilités. Celle-ci est l'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) sur son ressort territorial, qui s'étend sur 51 communes aux profils variés. On retrouve des

communes plus densément peuplées (Nice), en bord de mer (Cap d'Ail, Eze) et des stations de montage (Isola). La MNCA a contractualisé l'exploitation du réseau avec la Régie Lignes d'Azur, détenue par la MNCA. Le contrat prend la forme d'une Délégation de Service Public (DSP) signée en 2013. Depuis, il est régulièrement amendé. Renouvelé en 2019, celui-ci court jusqu'en 2026. Le recours à une régie présente l'avantage important de pouvoir rapidement agir sur l'offre, permettant de répondre rapidement aux besoins et attentes des citoyens, vante Gaël Nofri. A noter que l'exploitation de certaines lignes de bus est sous-traitée à des opérateurs tels que Keolis, Transdev ou des autocaristes locaux.



“

Leur décarbonation est très avancée, puisqu'en fin 2025, 100% des bus seront propres. La régie Lignes d'Azur a opté pour une répartition équitable entre des bus électriques et des bus au GNV

Le réseau Lignes d'Azur

Opéré sous la marque commerciale Lignes d'Azur, le réseau de transport en commun comprend 163 lignes aux profils variés, détaille Christophe Kaminski, Directeur Général Adjoint (DGA) de la Régie Lignes d'Azur. Le réseau a réalisé près un volume de courses totalisant 20 millions de kilomètres, qui ont transporté près de 117 millions de voyageurs en 2024, contre 105 en 2023. Quotidiennement, 400 000 voyageurs empruntent le réseau. Le DGA met en lumière une spécificité propre au réseau Lignes d'Azur : le trafic a retrouvé ses niveaux pré-Covid dès 2021. Cette spécificité s'explique par le fort volume de touristes se rendant sur la MNCA et les développements d'offres sur le réseau, portés par la mise en service des lignes 2 et 3 du tramway en 2019.

Parmi les 163 lignes, on trouve « 3+1 » lignes de tram, des « lignes de bus à effet tram », en particulier les lignes 8+ et 12+, pour lesquelles 29 Heuliez GX 437 électriques ont été acquis. Cette acquisition est « *la plus importante réalisée en France, hors région parisienne* », met en avant le DGA. Des lignes fortes, des lignes régulières ainsi que du transport à la demande complètent le tableau. L'étroitesse de certains secteurs imposent des contraintes d'exploitation, notamment l'utilisation de midibus. La totalité des lignes sont régulées depuis le PCC (Poste de Commande Centralisée) situé à Henri Sappia. Quatre postes de travail sont dédiés au réseau bus. Trois d'entre eux assurent la régulation des lignes opérés par la régie, tandis que le quatrième est dédié à la supervision des lignes sous-traitées. En outre, deux postes sont en charge de l'information voyageurs.

Certaines lignes de bus sont longues de 90 kilomètres et assurent une desserte de territoires de l'arrière-pays niçois. Le territoire étant montagneux, des autocars doivent être utilisés. Cette diversité de configurations traduit l'ambition que l'offre de transport soit « *équitable sur tous les territoires. C'est un choix politique de solidarité territoriale assumé par la MNCA* », explique Gaël Nofri. Ce choix de desserte de toutes les communes de la MNCA permet également de coordonner l'offre avec la région Sud. La collaboration est « *très bonne, notamment avec Jean-Pierre Serrus* (le vice-président Transports & Mobilité de la région Sud, NDLR) ». L'offre de la MNCA assure une desserte très fine du territoire, ce qui permet de ne pas engager d'offre semblable par la région Sud, permettant une complémentarité des offres, met en avant Gaël Nofri. La tarification est basée sur le même principe d'équité territoriale. L'abonnement est de 30€/mois. Conformément à la prise en charge de la moitié par l'employeur, le coût réel revient à 15€/mois, pour un service dense, se félicite le vice-président. Le passe Sud Azur, véritable sésame pour circuler dans les Alpes-Maritimes, est également valable sur le réseau. Pour l'anecdote, la régie Lignes d'Azur a racheté tous les valideurs du réseau de Montpellier, pour compléter son stock et les déployer sur les nouveaux véhicules.

“

À titre d'exemple, 70 bus GNV sont en cours de remise en peinture, pour recevoir la livrée rouge symbolisant les bus décarbonés

Les bus chez Lignes d'Azur

Pour couvrir toutes les lignes du réseau, un parc d'environ 500 bus, allant du minibus au bus articulé de 18 mètres, est utilisé. 250 sont détenus en propre par la régie Lignes d'Azur, les 250 autres appartiennent aux sous-traitants. 48 véhicules sont utilisés pour les lignes de TAD. Leur décarbonation est très avancée, puisqu'en fin 2025, 100% des bus seront propres. La régie Lignes d'Azur a opté pour une répartition équitable entre des bus électriques et des bus au GNV. Ce choix d'utiliser les doubles motorisations répond aux contraintes d'exploitation du réseau, explique Christophe Kaminski. L'électrique a été déployé sur les lignes principales, avec des stations de recharge de type « *up & charge* ». Concrètement, à chaque terminus, le véhicule se positionne sous un bras de recharge qui se connecte à lui. La recharge s'effectue



be.green, la solution de mobilité respectueuse de l'environnement !



Venez nous rencontrer aux **Journées Agir**
Stand 110A - du 24 au 26 juin - Reims

CONTACT

☎ 01 85 36 36 36
🌐 contact@b-e-green.com





ainsi pendant son stationnement en terminus. Le DGA observe que cette technique est « *peu déployée en France* », alors qu'elle permet de minimiser le poids et le coût des batteries, tout en venant optimiser et rendre possible leur durée de vie de 15 ans. Cette technologie est maintenant éprouvée et pleinement maîtrisée par les conducteurs de la régie Lignes d'Azur. Toutefois, la régie Lignes d'Azur est arrivée « *au maximum de ce qu'il est possible de faire avec cette technologie* », confie le DGA. Les spots de recharge sont monitorés en permanence depuis le PCC du réseau, situé à Henri Sappia. Cependant, cette motorisation n'est pas exempte d'inconvénients. L'électrique ne permet pas d'aller partout sur le territoire, pour une raison de coût, mais aussi de par le caractère montagneux, qui sursolliciterait les batteries. Les fortes chaleurs, situation courante à Nice, jouent également en la défaveur de cette motorisation, éclaire le DGA. Les

équipements de climatisation sollicitent les batteries. Si des progrès notables ont été réalisés ces dernières années, Christophe Kaminski déplore que les batteries n'aient pas encore une autonomie suffisante pour correspondre aux caractéristiques d'exploitation du réseau Lignes d'Azur. A noter que la régie Lignes d'Azur est plutôt « *en pause* » sur un déploiement de l'hydrogène. Le GNV vient compléter l'électrique sur le reste du réseau. Christophe Kaminski rappelle que le réseau est pionnier dans l'utilisation de cette motorisation, avec une première série de véhicules produits dès 1998 par Heuliez et Van Hool. Un exemplaire vient d'ailleurs d'être remis en état par les équipes du dépôt de Drap.



OMNICAR & BUS



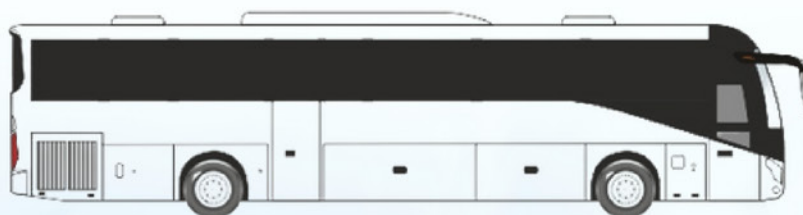
Visez l'excellence



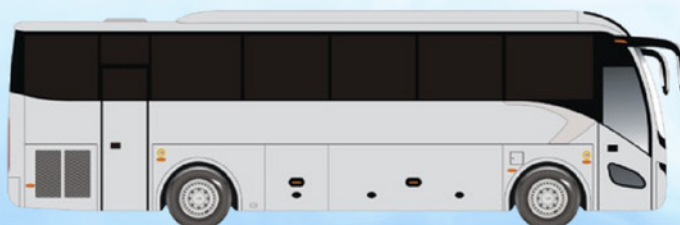
- *Minibus S6 & S7 – Électriques,*
- *jusqu'à 300 km d'autonomie,*
- *jusqu'à 35 passagers*

KING LONG

Interurbain
U13 - 61 places
U12 - 57 places



C10 - 43 places
tourisme



Omnicar & Bus SAS - ZI Niederwald 67470 Seltz France

E-mail : vente.omnicar@gmail.com

www.omnicar.fr

Tel : 0973624050



Le dépôt de Drap : centre névralgique des bus

Entré en service en 1974, le dépôt de Drap est le cœur battant du réseau de bus de Lignes d'Azur. Les 250 bus de la régie y sont remisés, y compris les 18 Karsan E-Jest en cours de livraison pour le TAD (Transport à la Demande) et les lignes circulant dans les rues étroites. Au global, « 180 véhicules sortent le matin pour essaimer sur le réseau », présente Christophe Kaminski. Les machinistes viennent y prendre leur service. Le dépôt a été divisé en trois zones : la première pour les véhicules électriques, la deuxième pour le GNV et la troisième pour le diesel, jusqu'à leur retrait définitif. Une station de 70 emplacements de charge lente ainsi que des bornes de remplissage rapide ont été déployés. De même, une station de compression et de chargement du gaz est présente, qui est venue remplacer la station initialement construite dans les années 90. La philosophie générale de la régie est d'internaliser au maximum la maintenance. L'éloignement relatif de Nice a obligé la régie à se saisir très tôt du sujet. Elle a aujourd'hui développé une expertise pointue dans les moteurs, carrosseries, sellerie ou encore peinture. Trois niveaux régissent la maintenance, que cela soit le niveau 1 (intervention de courte durée) au niveau 3 (maintenance lourde avec immobilisation du bus pendant plusieurs jours). A titre d'exemple, 70 bus GNV sont en cours de remise en peinture, pour recevoir la livrée rouge symbolisant les bus décarbonés. La volonté de la MNCA, à l'initiative de l'opération, est de clairement identifier les bus propres, grâce à leur couleur rouge. L'ensemble des travaux sont assurés en interne de l'atelier de Drap, symbolisant l'internalisation des tâches de maintenance au sein de la régie. Du fait de l'éloignement important du dépôt par rapport au cœur du réseau, un agent se tient en centre-ville prêt à intervenir en cas de panne sur un bus.



“

Pour couvrir toutes les lignes du réseau, un parc d'environ 500 bus, allant du minibus au bus articulé de 18 mètres, est utilisé

PRINCIPAUTÉ DE MONACO : ACCROISSEMENT DE L'OFFRE EN 2024

Notre étude azuréenne nous emmène ensuite en Principauté de Monaco. Deuxième plus petit Etat du Monde avec une superficie de 2 km², cet Etat n'en dispose pas moins d'un réseau d'autobus intéressant à plus d'un titre. Celui-ci est opéré par la Compagnie des Autobus de Monaco (CAM), entreprise familiale créée dans les années 1930 dans laquelle la Principauté détient environ 20% du capital. A noter que la CAM exploite les vélos en libre-service de la Principauté. Une concession est signée avec le Gouvernement Princier, qui exerce sa tutelle sur l'entreprise via sa Direction de l'Urbanisme, de la Prospective et des Mobilités. La dernière concession en date a été signée en 2013, et est renouvelé tacitement chaque année. Le réseau a assuré 7,65 millions de voyages en 2024, soit une hausse de 5% par rapport à 2023, présente la Direction de l'Urbanisme, de la Prospective et des Mobilités. Les 35 véhicules de la CAM disposent tous d'équipements de comptage voyageurs depuis 2022. A noter que la montée et la descente est possible par les trois portes. L'open payment est disponible depuis 2023, et la Principauté adhère au passe Sud Azur.

Près d'1,75 million de kilomètres ont été parcourus en 2024, en hausse de 30% comparé à 2023 (+400 000 kilomètres), porté la refonte du réseau réalisée en avril 2024. Aux six lignes historiques du réseau, sont venues s'ajouter quatre lignes Express et un réseau de TAD (Transport A la Demande).



Les deux premières lignes Express, numérotées X1 et X2, partent du parking de dissuasion des Salines et desservent respectivement les quartiers de la Condamine, Fontvieille et Monte-Carlo, tous trois d'importants pôles économiques et touristiques majeurs en Principauté. Selon les comptages, 6000 à 7000 voyageurs mensuels sont comptabilisés pendant la période estivale. Les deux autres lignes Express, les X3 et X4, traversent la Principauté d'est en ouest avec un nombre très réduit d'arrêts. Près de 14 000 voyageurs mensuels sont comptabilisés sur la ligne X3. Cette refonte du réseau s'est accompagnée de la création d'un réseau de TAD, nommé ClicBus. 70% des voyages sont assurés en jour (7h-21h20), les 30% restants l'étant en nuit (21h20-01h/02h). ClicBus a pour ambition d'offrir un service de transport en commun dans les trois quartiers « enclavés » de la Principauté. Ces quartiers sont « enclavés » suite à l'étroitesse de leurs rues, ne permettant pas la circulation de bus de 12 mètres. Dans cette configuration, les voyageurs souhaitant en bénéficier commande une course via une application smartphone. Deux configurations sont possibles : soit vers un autre quartier « enclavé », soit vers et depuis l'un des quatre hubs du réseau des lignes régulières de la CAM. La nuit, le TAD fonctionne sur la totalité de la Principauté. Le service est assuré au moyen de E-Jest de Karsan ou des Van de neuf places, tous électriques. 3000 à 4000 voyageurs utilisent le TAD mensuellement.

... l'ultime phase d'électrification du parc va être enclenché, pour un parc de bus 100% électriques en 2030.



A noter que la Principauté est desservie par plusieurs lignes du réseau Zou (notamment la ligne 600 reliant Nice à Menton par la Principauté) sous autorité de la région Sud. Le réseau Zest de la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française dessert également Monaco (notamment les lignes 18, 21 et 24). Dans les deux cas, la Principauté contractualise avec l'exploitant des lignes (en l'occurrence, Transdev pour les lignes Zou et Keolis pour les lignes Zest). L'Etat français interdit en effet aux collectivités locales de contractualiser avec un Etat étranger. La Principauté contractualise de facto avec les opérateurs des lignes.

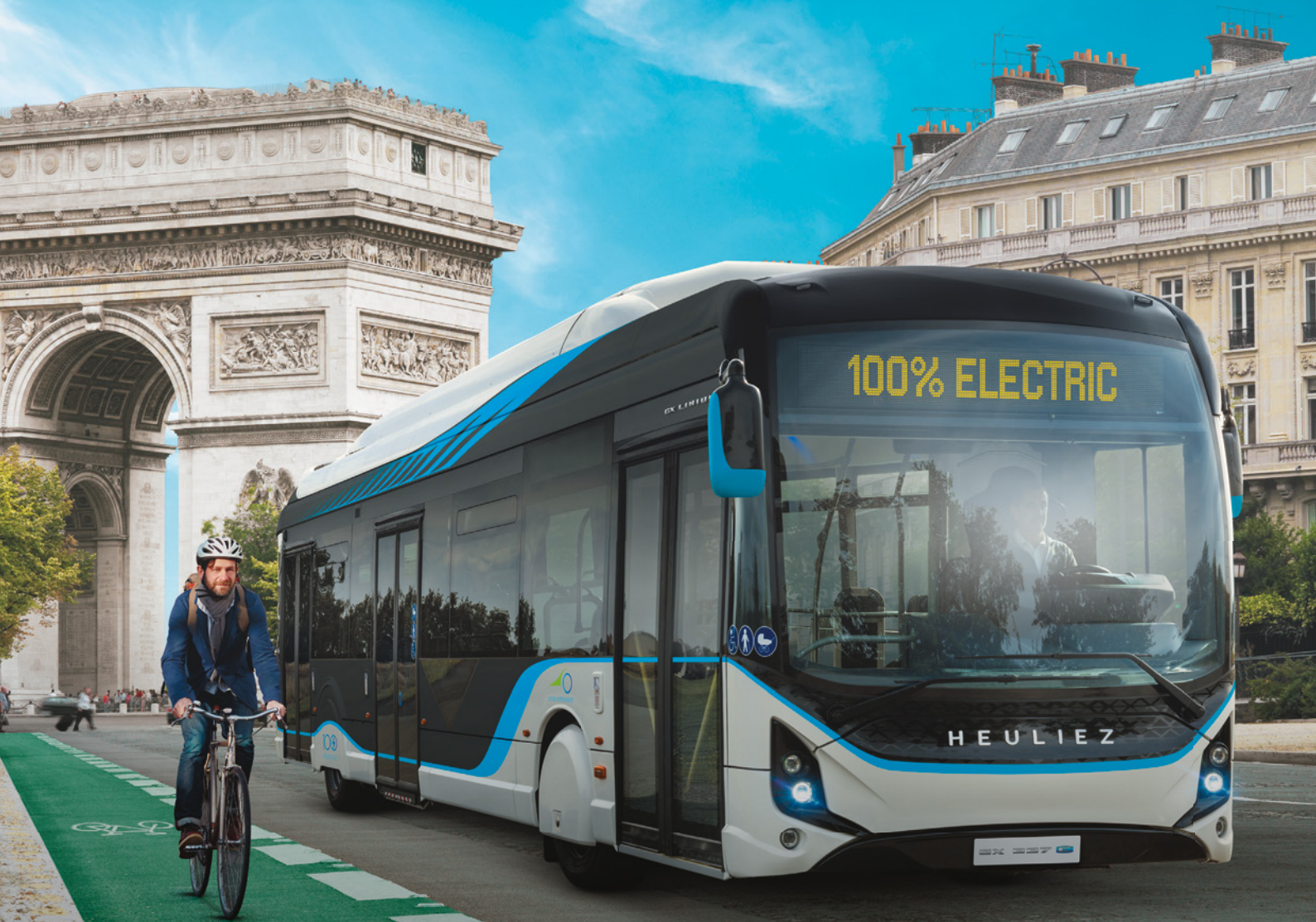
Le matériel roulant : l'électrification déboule comme un Ouragan

Le parc de la CAM est en pleine phase de renouvellement. Dans le cadre de sa stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre, la totalité de la flotte va passer à l'électrique. 10 Heuliez GX 137-E de 9,50 mètres (dont l'un présenté à EuMo 2022) ont été mis en exploitation en 2022. Pour les véhicules de 12 mètres, la CAM s'est tournée vers Mercedes-Benz et son E-Citaro de 12 mètres. Quatre premiers véhicules sont arrivés en Principauté à l'été 2024. La suite de la commande est en cours de livraison, avec huit exemplaires arrivés en mars 2025. Les 13 derniers seront en Principauté d'ici la fin 2025. A cette échéance, les 35 bus nécessaires à l'exploitation des lignes régulières seront tous mus à l'électrique, soit les 2/3 de la flotte, annonce la Direction de l'Urbanisme, de la Prospective et des Mobilités. Comme dans toute

opération d'électrification, les dépôts doivent s'adapter. La CAM dispose de trois dépôts, situés à Fontvieille, au Parking des Salines et au Parking des Pêcheurs. L'opération est relativement complexe en Principauté, de par la localisation des dépôts en ouvrage. Ceux-ci sont situés dans des bâtiments où la CAM n'est pas la seule utilisatrice. Les services de sûreté monégasques ont imposé d'importantes contraintes, en particulier un monitoring 24h/24 des batteries des bus, pour parer à toute éventualité. Quoi qu'il en soit, deux des trois dépôts de la CAM (Fontvieille et le Parking des Salines) sont désormais électrifiés. Les travaux dans le troisième dépôt ont débuté, avec une livraison prévue pour 2026. A cette échéance, l'ultime phase d'électrification du parc va être enclenchée, pour un parc de bus 100% électriques en 2030. L'un des principaux enjeux du réseau de la CAM est le maintien d'une bonne vitesse commerciale. La voirie est très étroite, compliquant la mise en place de couloirs de bus. En outre, la marche est le principal concurrent de l'autobus dans la Principauté.

“

Selon les comptages, 6000 à 7000 voyageurs mensuels sont comptabilisés pendant la période estivale.



GX ELEC

ELECTRONOBILITY*

- Une offre flexible
- L'électromobilité inscrite dans l'ADN
- Un design innovant, un confort absolu
- Un service haut de gamme

*L'électromobilité dans toute sa noblesse



En attendant Busworld Europe 2025 ...

À quelques mois de l'ouverture du salon Busworld Europe 2025 à Bruxelles, la présentation de plusieurs nouveautés a d'ores et déjà annoncée par un certain nombre d'industriels. La rédaction de Car & Bus News vous propose donc ici un point d'étape en route vers cet événement international.

TEXTES : PIERRE COSSARD

MAN LION'S COACH 14 E



Le salon Busworld Europe 2025, qui se déroulera à Bruxelles du 4 au 9 octobre prochains, est l'occasion à ne pas manquer pour tous les industriels de ce secteur désireux de présenter leurs dernières nouveautés aux futurs clients et collectivités. Si la surprise est parfois de rigueur, au fil des mois précédents l'événement, il est tout de même possible de découvrir, ou de deviner, les différents matériels qui sont amenés à briller sur les stands des multiples marques présentes pour l'occasion. Un exercice auquel se livre la rédaction de *Car & Bus News* dans ce numéro, sans aucune visée exhaustive.

MAN Truck & Bus vient par exemple de présenter à Ankara son premier autocar électrique à batteries, le Lion's Coach 14 E, qui sera l'objet d'une présentation plus mondiale au salon Busworld Europe 2025. La production de ce modèle devant débuter en 2026. Le MAN Lion's Coach 14 E est un autocar à trois essieux propulsé par des batteries NMC MAN, d'une puissance pouvant aller jusqu'à 534 kWh. Le gros du pack batteries est installé

le compartiment moteur arrière, mais deux batteries supplémentaires peuvent être installées en option à la place de la couchette conducteur. Une configuration qui lui donnerait une autonomie allant jusqu'à 650 km. Le véhicule est propulsé par un moteur électrique central, produit par MAN, qui délivre 330 kW de puissance au deuxième essieu à travers une transmission TipMatic à 4 rapports de MAN, il est donné avec une capacité passagers de 61 places hors équipage, et avec une soute à bagages de 11 à 13 m³.

La deuxième génération du MAN Lion's City 12 E fera également ses débuts. Ce bus urbain 100% électrique pèse désormais 500 kg de moins que le modèle précédent. Doté d'une transmission améliorée, d'une régénération optimisée et d'une autonomie allant jusqu'à 500 km, il est conçu pour les trajets urbains sans recharge en milieu de journée. Parmi les nouveautés annoncées, MAN présentera aussi un poste de conduite repensé et un nouveau système d'info-divertissement.



Mercedes-Benz a présenté fin 2024 la version électrifiée du très connu autocar Intouro à plancher surélevé, désormais équipé d'un entraînement électrique à batterie, un véhicule qui commencera à être livré en 2026. Deux longueurs sont disponibles : en 12,18 m et en 13,09 m, avec des capacités allant de 50 à 63 sièges maximum. Le véhicule est 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. 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.

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.

Irizar e-mobility présentera un tramway électrique repensé, offrant une meilleure accessibilité, un intérieur modernisé et un nouveau système de charge rapide réduisant les temps de charge jusqu'à 30%.

Il est aussi probable que sur le créneau de l'autocar, la vedette soit réservée à son i6S Efficient Hydrogène, qui a au printemps dernier parcouru 2 500 km entre Ormaiztegui (Gipuzkoa) et Briançon (Alpes françaises), démontrant une autonomie de 900 km lors de l'essai. L'Irizar i6S Efficient Hydrogène est ainsi parvenu à effectuer un aller-retour entre Ormaiztegui, siège d'Irizar, et Briançon, dans les Alpes françaises.



IRIZAR I6S EFFICIENT HYDROGÈNE

Les offres immanquables !

 Les certificats
D'ÉCONOMIES
D'ÉNERGIE En partenariat avec  **EDF**



e-JEST
in cooperation with 

Produit
sélectionné par



À partir de **2 985 € HT/mois***,
avec **65 800 € d'aide CEE déduite***

Votre navette électrique e-JEST, climatisée, 88 kW,
21 places + UFR, avec sa borne de recharge,
full garantie 4 ans pour 30 000 km/an.

Livraison 2025**



e-ATAK
in cooperation with 

À partir de **4 595 € HT/mois***,
avec **65 800 € d'aide CEE déduite***

Votre midibus électrique e-ATAK, 52 places + UFR,
climatisé, 220 kWh, avec borne de recharge,
full garantie 4 ans pour 30 000 km/an.

Livraison 2025**



e-ATA¹²

À partir de **6 680 € HT/mois***,
avec **93 780 € d'aide CEE déduite***

Votre autobus électrique e-ATA 12 m, climatisé,
batterie LFP 449 kWh, avec borne de recharge,
full garantie 4 ans pour 30 000 km/an.

Livraison 2025**



**Contactez-nous pour un devis
personnalisé au 06 34 54 76 68**

*Mensualité pour une agglomération de < 250 000 habitants en
LLD sur 60 mois après déduction de la prime CEE avec full garantie
48 mois (véhicule et batteries) et sous réserve d'accord par nos
partenaires financiers.

**Dans la limite du stock disponible



Scania, qui vient d'annoncer l'élargissement de son offre de mobilité électrique en lançant une variante 6x2*4 sur la plateforme de bus électrique à batterie introduite en 2023, devrait logiquement mettre en avant cette nouvelle offre.

Elle est donnée avec une capacité de passagers accrue par rapport au 4x2 LE BEV existant, et elle conviendrait aux trajets urbains, suburbains et interurbains plus courts. Ce châssis est doté d'un nouvel essieu arrière ainsi que du moteur électrique et de l'interface de charge récemment lancées.

L'industriel suédois a en effet présenté en mars dernier une gamme de nouvelles options disponible pour ses bus électriques. Ainsi, quatre options de puissance sont désormais disponibles pour son moteur électrique, ainsi qu'une boîte de vitesses intégrée à deux ou quatre rapports, tandis qu'une option de batterie supplémentaire a été ajoutée, ainsi qu'une interface de charge à l'arrière du bus.

Le client de Scania peut donc désormais choisir entre quatre puissances : 240 kW, 270 kW, 300 kW et 330 kW. Quant aux options de la boîte de vitesses à deux ou quatre rapports.

Scania propose également un pack de trois batteries avec 312 kWh d'énergie installée, ainsi qu'une deuxième interface de charge à l'arrière de ses bus, qui permet aux clients de définir eux-mêmes ou, avec l'aide de Scania, de configurer les bus en fonction de leurs besoins particuliers.

Solaris Bus & Coach dévoilera le nouvel Urbino 10.5 Electric. Le modèle a été annoncé lors de la présentation des résultats annuels de l'entreprise le 12 mars dernier. Conçu pour une utilisation urbaine compacte, ce bus électrique de 10,5 mètres est doté d'une transmission modulaire dont les spécifications techniques détaillées restent à dévoiler.



“

Si la surprise est parfois de rigueur, au fil des mois précédents l'événement, il est tout de même possible de découvrir, ou de deviner, les différents matériels qui sont amenés à briller

SOLARIS URBINO 10.5 ELEC



Enfin des autobus électriques accessibles à tous !



En partenariat avec



Réduisez votre empreinte carbone !
Avec les aides CEE, verdissez votre flotte !

Les points forts de notre gamme électrique
KARSAN éligible à la prime CEE :



Zéro émission polluante et sonore



Batterie grande capacité



Réduction de vos coûts d'énergie
et d'entretien



Amortissement plus rapide grâce
à la prime CEE



Une expérience de voyage plus silencieuse
et agréable pour vos passagers



AIDES AUTOBUS ÉLECTRIQUES pour achat - LOA - LDD



e-JEST
in cooperation with



e-ATAK
in cooperation with



**Autobus électrique
avec batterie < 390 KWh**

Agglomération < 250 000 habitants	65 800 €
Agglomération > 250 000 habitants	32 848 €

**Autobus électrique
avec batterie > 390 KWh**

93 780 €
46 390 €



**Contactez-nous pour un devis
personnalisé au 06 34 54 76 68**







MERCEDES-BENZ EINTOURO

VDL Bus & Coach devrait lancer une nouvelle génération de sa plateforme électrique Citea, axée sur une meilleure efficacité des batteries, un poids réduit et une architecture entièrement modulaire pour une utilisation urbaine et régionale.

Volvo Bus a présenté fin 2024 le nouveau 8900 Électrique, qui repose sur la plateforme mondiale BZR, et se présente comme un bus à entrée surbaissée pour le transport urbain, interurbain et de banlieue. Il est disponible en version à deux ou trois essieux et peut transporter jusqu'à 110 passagers. Selon les besoins, il peut être équipé d'un ou deux moteurs électriques, ce qui lui confère une puissance allant jusqu'à 400 kW (ou 540 chevaux). Un système de stockage d'énergie modulaire lui confère une capacité de batterie allant jusqu'à 540 kWh.

Parallèlement, l'industriel a aussi modernisé son 7900 Électrique, y compris dans sa version articulée. Les modèles électriques Volvo 7900 et Volvo 8900 disposent de plusieurs nouvelles fonctions visant à améliorer le confort et la sécurité du conducteur. L'environnement de dernier a par exemple été entièrement repensé. Le châssis des bus Volvo 7900 électriques, Volvo 7900 électriques articulés et Volvo 8900 électriques est fabriqué dans l'usine Volvo Buses de Borås, en Suède. Leur carrosserie est fabriquée en Égypte par MCV, partenaire de Volvo Buses, où une toute nouvelle usine de production dédiée aux bus électriques de Volvo Buses est en cours de construction. La production des Volvo 7900 Electric et Volvo 8900 Electric débute cette année.

BYD a de son côté annoncé le lancement européen d'un nouveau bus urbain électrique doté d'une technologie de batterie à semi-conducteurs, visant à optimiser la densité énergétique et la stabilité thermique.

VinFast, nouvel industriel vietnamien de la mobilité électrique, fera ses débuts européens à Busworld Europe. Il présentera un bus urbain électrique de 12 m, déjà en service au Vietnam, offrant une autonomie de 300 à 350 km, développé en collaboration avec Pininfarina et équipé de la technologie Siemens.

Alfabus, constructeur chinois, présentera deux modèles de bus électriques (12 m et 18 m), conçus spécifiquement pour le marché européen et bénéficiant d'une homologation européenne.



YUTONG SMART IC12E



Yutong vient de présenter à Zhengzhou son nouveau bus électrique à deux étages, cette fois en version de 12m, le U12DD, et en mars dernier, le constructeur avait également annoncé le lancement du modèle IC12E, un autocar électrique à batteries conçu pour les trajets longue distance. Il est donc plus que probable que les deux véhicules seront mis en vedette sur leur stand.

Le U12DD est lui un produit purement urbain (voire touristique) qui se présente dans une configuration à trois portes, avec deux escaliers et une capacité maximale de 120 passagers.



YUTONG U12DD

Il est alimenté par un pack de batteries de 621 kWh, qui offre une autonomie estimée à 670 km, avec une charge rapide en deux heures jusqu'à 350 kW. Le véhicule est équipé de batteries YESS, conçues par Yutong, et d'une carrosserie entièrement en aluminium, ce qui réduirait son poids de 1300 kg par rapport à une structure classique en acier.

L'autocar smart IC12E est donné avec une autonomie de plus de 610 kilomètres avec un pack batteries d'une capacité de 350 kWh, et une garantie correspondante de 1,5 million de kilomètres ou 15 ans. L'IC12E de 12 m est présenté avec une capacité de 61 passagers, et 4,5 m³ de soute à bagages.

UNVI, le constructeur espagnol, lancera le SIL Electric, un autocar à accès surbaissé destiné aux services régionaux réguliers. Pouvant accueillir jusqu'à 59 passagers, il est donné avec une autonomie de 400 km.

Du côté des équipementiers

ZF, qui présentera la dernière évolution de son essieu électrique intégré, combinant moteur, onduleur et transmission en une seule unité compacte pour simplifier l'installation et l'entretien, vient aussi de présenter un nouveau compresseur d'air pour véhicules utilitaires : l'e-comp Scroll.

Ce système de compression d'air sans huile, silencieux et à vibrations minimales est destiné aux marchés des camions, bus et autocars hybrides, électriques à batterie et à pile à combustible de poids moyen et lourd. Il est alimenté par un moteur électrique intégré, au lieu d'un moteur à combustion comme dans les véhicules conventionnels. Il comprime l'air jusqu'à une pression de 12,5 bars en un seul étage et peut fonctionner à des vitesses variables. Enfin, le système est également équipé d'un inverseur et d'une enveloppe de refroidissement liquide, qui maintient la température de refoulement en dessous de 90 °C (194 °F).

Voith étoffera sa gamme eDrive avec une solution adaptée aux autocars électriques longue distance. L'entreprise introduira également de nouveaux composants hydrogène, conformément à sa stratégie multi-énergies.



ACTIA Group présentera une suite télématique actualisée pour la maintenance prédictive, permettant aux exploitants de flottes mixtes de suivre les performances, de diagnostiquer les pannes et de planifier l'entretien avant qu'elles ne surviennent.

A suivre sur www.caretbusnews.fr...

ALL ABOUT BUS, COACH AND **PEOPLE**

WWW.BUSWORLDEUROPE.ORG



LES AUTRES
SALONS BUSWORLD

SOUTHEAST ASIA **JAKARTA** | 20-22 MAY 2026
TÜRKIYE **ISTANBUL** | 17-19 JUNE 2026

Bienvenue à Crosswayland !





Le 27 mai, Iveco Bus ne fêtait pas seulement la 50e année d'existence de la marque. L'industriel célébrait aussi les 130 ans du site de production tchèque de Vysoké Mýto, désormais, presque, entièrement dédié à la construction de l'autocar Crossway, le véhicule sans doute le plus vendu sur le marché européen. Retour sur une réussite industrielle.

TEXTES : PIERRE COSSARD

Le 27 mai dernier, en présence de la presse spécialisée internationale, Iveco Bus a inauguré à Vysoké Mýto son tout nouveau centre Prototype & Testing, lors d'une cérémonie en présence de Martin Kupka, ministre tchèque des Transports, accueilli par David Kříž, DG d'Iveco République Tchèque. Ce nouveau centre, situé au sein de l'usine de Vysoké Mýto, a été conçu pour recevoir toutes les énergies, qu'il s'agisse de véhicules au gaz naturel, électriques à batteries ou à hydrogène. Le bâtiment, réparti sur deux étages et dont la surface de travail a été doublée pour atteindre 4 100 m², peut accueillir dans ses travées des prototypes mesurant jusqu'à 18 mètres de long. L'événement fut aussi l'occasion de célébrer les 130 ans de l'usine de Vysoké Mýto, en République tchèque. Depuis sa création, ce site a joué un rôle clé dans l'évolution du transport collectif, tant à l'échelle nationale qu'internationale.

“

En 2023, en plus des versions à faibles émissions alimentées au gaz naturel comprimé (CNG) et hybrides, l'usine a également intégré sur ses lignes de production les modèles Crossway Low Entry ELEC

MARTIN KUPKA, MINISTRE DES TRANSPORTS LORS DE L'INAUGURATION DU
CENTRE DE R&D DE VYSOKÉ MYTO



Vysoké Mýto, plus grand constructeur d'autocars d'Europe

Avec une superficie totale de près de 355,000 m² et une capacité annuelle de production de près de 5 000 véhicules, l'usine de Vysoké Mýto, principal établissement du constructeur en République tchèque, est aussi l'une des principales installations de production d'autocars en Europe. Iveco Bus y emploie plus de 4 400 personnes. Le site fabrique le Crossway, la gamme interurbaine phare du constructeur, qui a été justement développé dans cette usine (quelques exemplaires à moteur diesel Euro VI sont aussi produits par Otokar dans son usine de Sakarya). Un modèle qui représente 92% de la production et est sorti à ce jour à quelque 65 000



“

Le bâtiment, réparti sur deux étages et dont la surface de travail a été doublée pour atteindre 4 100 m², peut accueillir dans ses travées des prototypes mesurant jusqu'à 18 mètres de long

APRÈS PASSAGE EN CABINE DE PEINTURE, LA DERNIÈRE LIGNE DE PRODUCTION VOIT L'INSTALLATION DES CÂBLAGES, DES SYSTÈMES DE PROPULSION, ETC.



UN AUTOBUS ŠKODA 125 PRODUIT EN 1928.

Vysoké Mýto, un site historique

C'est Josef Sodomka, artisan et entrepreneur, qui a marqué le début de l'histoire de l'usine lorsqu'il a lancé son entreprise à Vysoké Mýto en 1895. Au fil des ans, l'entreprise du visionnaire entrepreneur tchèque est devenue l'un des principaux centres de production de véhicules, et a marqué l'histoire économique du pays à travers les différentes marques qui se sont succédé, jusqu'à Iveco Bus.

1895 : Le charron Josef Sodomka s'installe à Vysoké Mýto, où il fonde un atelier. Il passe progressivement de la fabrication de calèches à la production d'automobiles.

1926 : La production automobile constitue le cœur de l'activité de l'usine Sodomka, dirigée par Josef Sodomka Sr., dont le fils est devenu une figure emblématique de l'entreprise.

1948 : L'usine de Josef Sodomka est nationalisée et devient une société d'État rebaptisée Karosa. La production à Vysoké Mýto est principalement axée sur les autocars et leurs remorques.

À partir de 1952 : Karosa coopère avec le fabricant d'autobus LIAZ.

À partir de 1962: Karosa devient l'unique constructeur de véhicules spéciaux en Tchécoslovaquie.

1993 : Dans le cadre de la privatisation, création de Karosa SA et signature avec Renault V.I. d'un accord de coopération industrielle aux termes duquel il prend 34 % de la société nouvellement créée. L'alliance Renault V.I.-Karosa est l'unique exemple d'une implication occidentale dans les véhicules industriels en République tchèque.

1999 : Iveco et Renault V.I. créent une coentreprise appelée Irisbus Holding SL, qui a acquis 94% des actions de Karosa. En fusionnant leurs activités d'autocars et d'autobus, ils donnent naissance au deuxième plus grand constructeur européen.

2003 : Iveco devient propriétaire à 100 % d'Irisbus.

2007 : Changement de nom de l'entreprise en Iveco Czech Republic, a.s.

2013 : Iveco Bus, remplaçant la dénomination Iveco-Irisbus, devient la nouvelle marque dédiée au transport de personnes, marquant le début d'une nouvelle phase de développement au sein des autres activités internationales d'Iveco.

Un Crossway qui a par ailleurs su se hisser à la première place européenne sur ce segment, puisque Iveco Bus y occupe 50% de part de marché. Sur ce total, 57% sont à plancher classique, et 43% en version low entry. Concernant les motorisations, 70 des Crossway sont équipés de blocs Diesel, 25% sont propulsés en CNG (ce qui inclue les mild hybrides) et 5% en batteries électriques. Vysoké Mýto produit également l'autocar Evadys (8% de la production), conçu pour assurer des liaisons régionales ou nationales, des services de navettes ou des missions touristiques de moyenne distance. En 2024, 90% de la production du site a été exportée vers 25 pays, principalement en Europe, ainsi qu'en Asie et en Afrique. Avec une part de marché de 42%, Iveco Bus est par ailleurs le leader du marché tchèque. En 2024, l'entreprise a également augmenté la production de la gamme entièrement électrique Crossway.

“

Dans cette logique, le site tchèque, implanté dans toute la ville, a bénéficié des évolutions technologiques les plus avancées





LES PACKS DE BATTERIES SONT RÉPARTIS ENTRE LES SOUTES ET LE COFFRE ARRIÈRE DU VÉHICULE.

Le dernier-né de la gamme Crossway : l'ELEC

Proposé en versions de 12 et 13 m (classes II et III), le Crossway ELEC, déjà commercialisé à quelque 25 exemplaires, est disponible avec un choix de 3 à 6 packs de batteries, ce qui devrait lui permettre de s'adapter aux besoins des clients en termes de missions et de distances journalières à parcourir entre les recharges.

Les configurations à 3 ou 4 packs, avec 2 batteries en toiture et 1 ou 2 dans le compartiment arrière (sans impacter l'espace bagages), conviennent aux missions scolaires qui nécessitent rarement plus de 200 km par jour. Quant aux versions à 5 ou 6 packs, les batteries supplémentaires sont installées dans les soutes à bagages, réduisant légèrement la hauteur de l'espace disponible dans cette configuration.

Équipé de ces 6 packs, le Crossway Elec embarque une capacité de stockage énergétique totale de 415 kWh pour une autonomie donnée de 450 à 500 km. Il utilise les dernières batteries NMC de 69 kWh assemblées par FPT Industrial. Ce modèle peut accueillir jusqu'à 57 personnes dans la version 12 m et jusqu'à 63 passagers dans la version 13 m, dont 5 sièges à l'arrière. Equipé de 4 batteries, il offre jusqu'à 6,2 m³ (modèle 13 m) et 5,1 m³ (modèle 12 m) de volume de soutes, plus 3 m³ (13 m) et 2,8 m³ (12 m) de rangements intérieurs.

Doté d'un moteur électrique Siemens Elfa III de 290 kW développant 3000 Nm de couple, le Crossway Elec bénéficie d'une recharge au dépôt par une prise individuelle CCS Combo 2. L'état de charge est affiché au tableau de bord.



LA CONFIGURATION DU CROSSWAY ELEC LUI PERMET DE CONSERVER LES MÊMES CAPACITÉ D'EMPORT DE PASSAGERS QUE LE MODÈLE DIESEL, C'EST UN PEU MOINS VRAI QUANT À LA CAPACITÉ DES SOUTES, SURTOUT AVEC 6 PACKS DE BATTERIES.



Un site en modernisation constante

Avec Annonay et Rorthais, Vysoké Mýto est un des trois piliers majeurs de la production d'Iveco Bus sur le Vieux Continent (les sites de Brescia et Foggia étant plutôt dédiés à la mise en conformité des véhicules aux normes italiennes). Dans cette logique, le site tchèque, implanté dans toute la ville, a bénéficié des évolutions technologiques les plus avancées, au même titre que ses confrères plus occidentaux. Dès 2001, l'usine est ainsi équipée d'une installation de protection anticorrosion par cataphorèse capable de traiter des véhicules allant jusqu'à 15 mètres de long. Viendront ensuite l'installation d'une nouvelle ligne d'assemblage de 10 000 m² pour augmenter la capacité de production quotidienne, un développement progressif de l'automatisation, et l'intégration du collage pour les vitres et les panneaux latéraux. A noter que le site dispose de son propre atelier de fabrication des sièges passagers, et qu'à ce jour, plus de 200 000 de ces sièges sont sortis de ces lignes de production. En 2023, en plus des versions à faibles émissions alimentées au gaz naturel comprimé (CNG) et hybrides, l'usine a également intégré sur ses lignes de production les modèles Crossway Low Entry ELEC, suivis cette année par le Crossway ELEC qui font entrer le site tchèque dans la nouvelle ère de l'électrification...

DU 21 AU 24 MAI DERNIERS, LE CLUB CAR & BUS NEWS S'EST ATTACHÉ, À SPLIT, EN CROATIE, À FAIRE UN POINT SUR L'ÉVOLUTION DE L'HYDROGÈNE EN TANT QUE CARBURANT FUTUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS, ET DE L'AUTOCAR EN PARTICULIER.



AUTOCARS : le futur sera-t-il hydrogène ?

TEXTES : OLIVIER MEYER TRANSBUS.ORG



Dans un contexte de transition énergétique plein d'incertitudes, *Car & Bus News* et ses partenaires ont invité des transporteurs pour échanger sur la thématique de l'hydrogène pour les autocars. Les débats lors de ce *Club Car & Bus News* ont été animés durant une journée par Rémi Berger.

L'animateur a commencé à s'intéresser au vecteur énergétique hydrogène en 2007 lors de sa thèse sur les piles à combustible chez PSA. Depuis 2022, Rémi Berger est directeur Innovation chez GCK, un groupe français qui développe des technologies autour de l'hydrogène : pile à combustible, hybridation, batteries à immersion, systèmes électroniques, moteurs

électriques pour petits véhicules, et moteurs thermiques à hydrogène. Ces produits sont déployés sur des véhicules de tous types : voitures, bateaux, dameuse pour piste de ski et avion. Le groupe a une approche d'ensemble pour proposer des solutions électriques ou hydrogène en fonction de chaque contexte (géographique, politique...).





L'intervenant a présenté l'hydrogène avec une vision scientifique en détaillant la maturité des solutions et leurs cas d'usages tout en répondant aux questions des transporteurs invités.

À partir de la fin des années 2010, l'hydrogène est devenu la solution miracle pour décarboner les transports. Le retour l'été dernier au réalisme apporte des réponses sur les plans technologique, technique et économique de l'hydrogène pour la mobilité.

Hydrogène : généralités et situation

Pour expliquer la situation actuelle, l'animateur revient sur le passé en détaillant certains types de véhicules qui existent depuis le début des années 1900 comme les trottinettes électriques ou les premiers véhicules à batteries. Les recherches sur l'hydrogène remontent à 1766, un mot créé par Lavoisier. Le premier moteur à combustion d'hydrogène sera créé par un Savoyard en 1804 ; l'électrolyse de l'eau sera découverte en 1839, permettant la création de la première pile à combustible en 1842 en Allemagne.

L'application de l'hydrogène dans le monde moderne s'inscrit dans la volonté de décarbonation et d'indépendance énergétique de certains pays à partir du début des années 2000. Plusieurs constructeurs ont travaillé sur l'hydrogène en raison de la faible autonomie possible des véhicules à batteries. Mais les piles à combustibles sont alors encombrantes et très coûteuses, les réservoirs pressurisés à 350 bars sont très volumineux, et l'absence de réseau d'avitaillement en freine le développement. À partir de 2010, l'arrivée des batteries au lithium modifie la stratégie de certains constructeurs en Europe qui stoppent leurs investissements dans le domaine de l'hydrogène. En revanche, les industriels japonais et coréens poursuivent leurs recherches.

À partir de 2015, les stratégies nationales évoluent dans un contexte de volonté de souveraineté énergétique des États. En France, l'hydrogène est produit avec de gros électrolyseurs alimentés par des énergies renouvelables ; l'hydrogène est ensuite utilisé dans des véhicules équipés de piles à combustibles.

Certains constructeurs travaillent sur les moteurs à combustion d'hydrogène qui deviennent peu à peu reconnus par la réglementation comme étant quasiment *zero emission*.





EN PRÉAMBULE DE L'OPÉRATION, LES OPÉRATEURS INVITÉS ET LES PARTENAIRES DU CLUB (21-10 FRANCE, AFTRAL, AGORA FORMATIONS, B.E.GREEN, BELGIAN BUS, ERIC AMMER AUTOCARS, FINKBEINER ET OTOKAR) ONT PU SE RENCONTRER ET SE DÉCOUVRIR À TRAVERS UN *SPEED WORKING* ORGANISÉ PAR CAR & BUS NEWS.



L'Europe reste quelque peu à la traine

Dans le monde, les pays les plus en avance sur la stratégie hydrogène sont la Chine, les États-Unis, l'Inde, le Japon et la Corée du Sud avec des plans sur 15 à 20 ans. Dans l'Union Européenne, le dernier plan hydrogène est d'une durée de seulement 4 ans. En France, en 2020 des objectifs ont été annoncés avec un soutien à la recherche et au développement, des aides aux industriels et l'accompagnement des écosystèmes locaux de production et d'usages. Cinq ans plus tard, par manque de financement et des retards administratifs et réglementaires, les acteurs de la filière sont affaiblis, certains ont même disparu comme McPhy ou Hyvia en raison de problèmes industriels ou d'absence de marché.

L'hydrogène est confronté au phénomène de Dunning-Kruger, la phase experte est arrivée en 2025 après être passé par la phase de surconfiance, comme les vélos à hydrogène, lourds et avec moins d'autonomie que ceux à batterie.

La stratégie nationale a été révisée à la baisse afin d'être plus réaliste sur un horizon de dix ans. L'hydrogène bas carbone peut désormais être produit avec de l'électricité nucléaire. Cette production massive d'hydrogène bas carbone doit remplacer celui produit à partir de charbon et de gaz pour les applications industrielles. Pour la mobilité, la priorité est mise sur les carburants aéronautiques et marins. La mobilité lourde cible désormais les cas d'usages où les batteries ne sont pas suffisantes.

“

À partir de la fin des années 2010, l'hydrogène est devenu la solution miracle pour décarboner les transports.

L'hydrogène concrètement

À ce jour, 82 stations de distribution d'hydrogène existent en France. 119 projets sont en cours ; l'expert note la disparition des petites stations et l'ouverture de stations de plus grande capacité, principalement dans le Val de Seine et dans les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie. Ces stations alimentent actuellement 1 600 véhicules dont 654 véhicules légers neufs immatriculés en 2024, principalement de la marque Toyota pour les Jeux de Paris 2024. Cinq camions de transport de marchandises à hydrogène circulent actuellement en France ; il existe des projets, mais faute d'offre des industriels européens, ces véhicules seront fournis par un constructeur chinois. Les collectivités locales ont 7 bennes à ordures ménagères (BOM) en exploitation ; il devrait y en avoir une centaine d'ici deux ans.

Sur les 27 000 bus urbains en circulation en France, la part de l'hydrogène à terme devrait être de 5 à 10%. À ce jour, il y en a une cinquantaine en exploitation, ce bus sont déjà d'ancienne génération et une partie ne roule plus. Environ 500 bus à hydrogène sont en projet dans 50 réseaux français à l'horizon 2028. En Europe, le constructeur Solaris est l'acteur majeur avec 450 bus en exploitation.

Concernant les autocars, l'expert indique que 17 cars à hydrogène existent en France. Leur exploitation est complexe en raison de stations pas toujours adaptées. Le développement est freiné par une quasi-absence d'offre de véhicules.

Les technologies hydrogène pour la mobilité

Le stockage de l'hydrogène reste volumineux et lourd. Les réservoirs sont cylindriques, il s'agit de bonbonnes à 350 ou 700 bars. Celles à 700 bars sont plus récentes, elles permettent une plus grande autonomie pour un volume identique, mais nécessitent une gestion thermique avec un refroidissement à - 40°C lors de la recharge. La tête de bouteille est une pièce très onéreuse en raison des dispositifs de sécurité intégrés. GCK a développé le système *hydrogen management unit* pour piloter jusqu'à 16 réservoirs de différentes marques. La même quantité d'énergie est plus rapide à obtenir avec un plein d'hydrogène que lors de la recharge de batteries. Cette rapidité de recharge peut avoir un intérêt dans certains usages intensifs.

Dans un véhicule électrique à batteries, le poids de ces dernières diminue fortement la charge utile (différence entre le poids total autorisé en charge et le poids à vide), pouvant conduire à limiter le nombre de passagers ou de bagages pouvant être transportés. Les deux types de véhicules à hydrogène (pile à combustible - PAC ou moteur à combustion - HICE) ont une charge utile assez proche de celle des cars à moteur diesel (perte de 3 à 17 % vs 22 à 82 %).

Pile à combustible

Une pile à combustible est constituée de stacks, un empilement de plaques (avec anode et cathode et membrane d'échanges de protons) qui ont chacune une capacité de tension ; l'hydrogène et l'oxygène produisent une tension électrique et de l'eau. Ces plaques sont placées dans un système de pile à combustible. La pile produit 9 litres d'eau par kilogramme d'hydrogène consommé. Il faut entre 6,5 et 7 kg d'hydrogène pour parcourir 100 km. Cette pile doit être alimentée en utilisant de l'hydrogène très pur « qualité pile à combustible ». La durée de vie d'une pile varie entre 5 000 et 30 000 heures selon les applications mais aussi son mode d'utilisation, idéalement sur la plage 10 à 40% de sa puissance, en régime stable. C'est pourquoi les véhicules sont équipés de batteries pour absorber les pics de puissance. Pour les bus et cars, l'objectif est d'avoir des piles d'une durée de vie de 20 000 à 30 000 heures. Peu de piles atteignent actuellement ces niveaux. Les facteurs de dégradation des piles sont les arrêts et redémarrages du système, les cycles de repos et d'inactivité, les fortes demandes de puissance et les températures locales élevées.

L'architecture des véhicules diffère selon les choix des constructeurs : la pile à combustible peut être la source principale d'énergie (« full-power » avec une batterie de très petite capacité) ou bien être utilisée pour étendre l'autonomie du véhicule. Il existe aussi des architectures « mid-power », un choix retenu par GCK pour le Crossway rétrofité.

La comparaison du coût total de possession de ces différentes architectures nécessite la prise en compte du remplacement de la batterie et de la pile à combustible sur la durée d'usage. Les effets volume vont faire baisser fortement les coûts des piles à combustibles.

Moteur à combustion

Le moteur à combustion d'hydrogène est équipé d'injecteurs et d'un calculateur spécifiques et nécessite des lubrifiants compatibles avec la présence d'eau. GCK est en train de convertir un moteur diesel FPT Cursor 9 en moteur à combustion d'hydrogène (*HICE - hydrogen internal combustion engine*). Le fonctionnement des moteurs HICE produit de l'eau, sous forme de vapeur.

Ils sont peu sensibles à la qualité de l'hydrogène, mais les réservoirs sont certifiés pour l'hydrogène pur et les réseaux de distribution vont délivrer qu'un seul type d'hydrogène.

Les motoristes FPT, MAN, Cummins et Daimler développent ce type de moteur. Volvo a conçu un moteur dual-fuel, diesel et hydrogène.

Le coût de ce type de moteur est supérieur de 30 à 50% par rapport à celui d'un moteur diesel, mais il ne nécessite pas de filtre à particules. Le catalyseur (SCR) est maintenu pour limiter les émissions d'oxydes d'azote (NOx), il pourrait à terme être alimenté avec de l'hydrogène et non de l'eau déminéralisée.



LE CLUB CAR & BUS NEWS A CONSACRÉ UNE JOURNÉE DE RÉFLEXION, D'ANALYSES ET DE DÉBATS À L'HYDROGÈNE, ANIMÉE PAR UN SPÉCIALISTE : RÉMI BERGER, DIRECTEUR DE L'INNOVATION AU SEIN DE GCK

Les coûts de maintenance seraient proches de ceux d'un véhicule fonctionnant au gaz. Comme pour les moteurs diesel, il est possible de concevoir des versions hybrides électriques permettant de récupérer l'énergie du freinage et de la réutiliser. L'ingénieur de GCK s'interroge sur la possibilité d'utiliser un moteur thermique à hydrogène comme prolongateur d'autonomie des batteries.

Et demain ?

Pour l'intervenant, le marché de masse des véhicules à hydrogène devrait arriver d'ici 2028-2030. La production d'hydrogène sera possible en utilisant la chaleur fatale de certains processus industriels par électrolyse haute température. Les premiers mégawatts ainsi produits devraient arriver d'ici la fin de la décennie.

La ventilation de l'origine de l'hydrogène par couleur (brun, gris, bleu...) est remplacée par une classification environnementale en trois catégories au niveau européen : carboné, bas carbone et décarboné. Le calcul est effectué en fonction des émissions d'équivalent dioxyde de carbone, exprimé en kilogramme d'équivalent dioxyde

de carbone par kilogramme d'hydrogène (kgCO₂éq/kgH₂). Au niveau international, une convergence est en cours dans une norme ISO.

Il faut également savoir que la terre fabrique naturellement de l'hydrogène mais son extraction est actuellement complexe et coûteuse, il s'agit toujours d'un coproduit avec d'autres gaz ; d'ici une dizaine d'années, il devrait être possible de l'extraire pour 1,5 euro le kg, un prix bien inférieur au prix d'équilibre de l'hydrogène avec le diesel qui est de 7 à 8 euros.

S'agissant des autocars, l'offre de véhicules neufs est encore quasi inexistante en France. L'Irizar i6s Efficient Hydrogen a été testé en Région Sud. Certains prototypes présentés n'ont pas eu de suite immédiate comme chez Temsa. Toutefois d'autres véhicules existent ailleurs, notamment en Corée du Sud avec des modèles Hyundai Motor. Il existe aussi quelques possibilités de retrofit de véhicules diesel avec une pile à combustible. Ces transformations sont proposées par GCK ou Safra.

Le retrofit est encadré par plusieurs textes : le décret retrofit et l'arrêté réception véhicules automobile.



UN TRANSPORTEUR QUI VIENT DE LOIN

Parmi les invités du Club Car & Bus News cette année, Claude Chemir, président de la société Inter Trans C, représentait les Caraïbes, et plus particulièrement la Martinique. Rencontre avec un chef d'entreprise venu de loin.

Car & Bus News : Vous êtes transporteur depuis de nombreuses années, quelle est votre histoire ?

Claude Chemir : J'ai commencé ma carrière en 1994 en tant

qu'entrepreneur individuel, avec un véhicule de 8 places hérité de mon père. Cinq ans après, je suis entré dans le GIE Transport Associé Franciscain pour exploiter des lignes scolaires. En 2006, Le François a lancé une réflexion sur le lancement d'un service urbain dans l'agglomération et je suis devenu DG de la TPF (Transport Public Franciscain). Nous exploitions alors 19 véhicules urbains de 22 places sur 16 lignes. Progressivement, nous avons gagné d'autres marchés comme le réseau du Vauclin, l'extension Vauclin-Main-St Anne et le réseau urbain de Ducos. En 2016, nous avons remporté le marché des 12 communes de Sud Transport qui comportait un réseau urbain et des lignes intercommunales et express. Nous employions alors 250 personnes (dont 196 conducteurs) avec 80 véhicules. Ce contrat s'est terminé en 2024.

CBN : Entretemps, vous aviez créé votre propre structure ?

CC : Oui, En effet, j'avais lancé ma propre entreprise en tant que sous-traitant et pour des raisons personnelles, j'ai finalement laissé la direction de Sud Transport pour me consacrer à ma propre entité. Aujourd'hui, j'exploite 12 bus et minibus, majoritairement des

Sprinter, et j'emploie 11 salariés. A peu près 70% de mon activité concerne des services urbains pour le compte de mobilité Sud, mais nous avons aussi des services scolaires pour Martinique Transport, et une activité touristique. Ma société a réalisé en 2024 un chiffre d'affaires de 900 K€.

CBN : Quelles sont les pistes d'évolution pour une structure comme la vôtre en Martinique ?

CC : J'ai aujourd'hui 55 ans et je ne vois pas dans l'avenir une véritable amélioration du modèle économique des transports collectifs dans les Caraïbes. Nous pâtissons par exemple du coût des fournitures et des pièces détachées très élevé. La Martinique souffre aussi d'une forte baisse de la natalité, ce qui devrait à termes poser un problème au niveau des futurs services scolaires. Quant au tourisme, le problème c'est qu'il est majoritairement tributaire des croisières, avec presque uniquement quatre ou cinq prestations journalières incontournables. De fait, notre marché est restreint par nature, et il faut donc rester modeste en termes de croissance. C'est du moins ma philosophie professionnelle.

Il est aussi possible d'homologuer un véhicule en RTI (réception à titre isolé), mais celui-ci ne peut alors être cédé, revendu ou commercialisé, sauf dérogation pour la cession par un client « particulier », l'usage par un constructeur ou l'achat par un client identifié. L'opération de retrofit consiste à retirer plusieurs organes du véhicule (boîte de vitesses, moteur, ligne d'échappement et réservoirs) ; le ralentisseur (Telma) est conservé. À la place, des réservoirs d'hydrogène, une pile à combustible, un moteur électrique et des batteries sont installés.



GCK a développé un système de retrofit pour l'autocar Iveco Crossway (deux versions : NF 80 ou NF 150 avec deux piles à combustible de 75 kW) et pour le Crossway LE (une pile de 75 kW). GCK a 70 retrofits en commande ferme. Le groupe a la capacité de transformer 100 à 150 véhicules par an. L'intervenant indique que le retrofit permet de diviser par deux le prix par rapport à un véhicule neuf. À noter que la transformation d'un moteur diesel en moteur à combustion d'hydrogène implique la recherche d'un emplacement pour le stockage des réservoirs d'hydrogène sans modifier la structure du véhicule.

Les piles à combustibles chaudes (environ 100°C), au meilleur rendement, devraient arriver entre 2027 et 2032 et pourraient avoir des applications dans les autocars interurbains ; les industriels travaillent aussi pour l'horizon 2030 sur les piles à combustible haute puissance - réactives réduisant le temps de montée en charge permettant de s'affranchir d'une batterie, limitant ainsi les coûts, le poids embarqué et le volume du système.

L'hydrogène liquide (LH2) est actuellement sans marché en Europe, mais il est plus facile à transporter et pourrait avoir un intérêt sur les stations en limitant leur emprise foncière.

Bilan économique

Le bilan économique est calculé avec différents scénarios en faisant varier plusieurs paramètres. Le prix de l'hydrogène est actuellement de 15 à 20€/kg. Le coût au kilomètre est présenté en le comparant celui d'un car diesel mixte parcourant 80 000 km par an sur 6 ans avec plusieurs véhicules à hydrogène, avec ou sans subventions. Les évolutions réglementaires à horizon 2027 vont faire augmenter le prix des carburants d'origine fossile, les constructeurs auront des objectifs CO2 renforcés, et les collectivités devront acquérir plus de véhicules *zero émission*.

Par les effets de volume, le coût total de possession à horizon 2030 devrait être similaire à celui d'un autocar diesel. Mais il faut y ajouter les coûts d'aménagement des dépôts et la formation nécessaire des opérateurs de maintenance (réglementation ATEX).

GCK a également calculé le coût total de l'opération sur un cas client en comparant les surcoûts du passage à l'hydrogène ou à l'électrique pour réaliser le même niveau de service qu'en diesel, mais aussi avec un mix entre plusieurs technologies. Le scénario avec uniquement des bus électriques nécessite dix bus supplémentaires. Au final, le scénario avec un mix électrique et hydrogène est celui qui est le plus pertinent sur le plan opérationnel, économique et environnemental.

GCK réalise aussi des comparaisons sur l'empreinte carbone totale en fonction de l'origine de l'hydrogène.

Les résultats de ces analyses menées par GCK peuvent éclairer les autorités organisatrices ou les transporteurs dans leur stratégie de transition énergétique. Les enjeux sont variables en fonction de chaque situation, d'un point de vue technique mais aussi en fonction des écosystèmes locaux.

Le vecteur hydrogène n'a pas vocation à être la solution universelle, il fait partie du mix-énergétique au même titre que les biocarburants (biodiesel et biogaz) et des véhicules à batteries.

Le développement des moteurs à combustion d'hydrogène offre une alternative aux piles à combustibles. Dans l'attente de la production d'autocars neufs à hydrogène par les constructeurs, les possibilités de retrofit peuvent permettre d'amorcer le démarrage de cette filière. Les solutions applicables devront être sélectionnées en fonction de plusieurs paramètres : autonomie nécessaire, temps de recharge acceptable, infrastructures, coût global...

À l'issue de cette journée d'échanges, les transporteurs invités ont donc pu bénéficier d'une vision actualisée de la situation et des évolutions à venir dans le domaine.

MARIE-ANGE DEBON, PRÉSIDENTE DE L'UTPF (COPYRIGHT B. MAZODIER)



L'ESPOIR DE TROUVER LA RECETTE DÈS 2026

Ambition France Transports n'en manque pas. Mais que restera-t-il à l'issue de cette démarche des demandes formulées par les parties prenantes pour résoudre la crise de financements des AOM ? La solution soufflée par l'Etat, inspirée par l'évolution du modèle d'IDFM, pourrait aboutir à un consensus a minima.

TEXTE : MARC FRESSOZ

Lancée le 5 mai à Marseille par François Bayrou, la démarche doit s'achever au sprint au mois de juillet. « Juillet, ce sera aussi la présentation par le Premier ministre de son plan pour rétablir les finances publiques avec certainement des efforts demandés à chaque secteur », indique-t-on au gouvernement. Dans ce contexte, les propositions finales d'Ambitions France Transports, synthétisée par son président Dominique Bussereau, iront-elles à contre-courant ? Marie-Ange Debon, la présidente de l'UTPF, qui passera bientôt le relais à Thierry Mallet, ne se berce pas d'illusion. « On nous parle de trouver un accord sur l'utilisation des recettes des futures concession d'autoroutes que tout le monde veut préempter, mais que fait-on d'ici 2032 ? », interroge-t-elle. « Il ne faut pas s'attendre à des miracles, il n'y aura pas d'argent supplémentaire, mais nous devons parvenir à un consensus sur des mesures susceptibles d'être intégrées dans le projet de loi de finances 2026 », expliquait-elle début juin.

Chez les autocaristes, on partage la même philosophie. « La tendance dans ces ateliers est de commencer à aborder les sujets par l'argent avant de réfléchir à rationaliser ce qui existe déjà », remarque Ingrid Mareschal, la déléguée générale de la FNTV. Sa réflexion porte tant sur les ressources que sur les réseaux en place. Dans cet esprit, la fédération veut avant tout consolider l'existence du VMR, appelant toutes les régions à y recourir faute de quoi Bercy pourrait être tenté de le supprimer en 2026. Quant aux ressources, à la créativité fiscale la structure qui fédère des PME privilégie un recours accru ressources extra budgétaire : CEE pour verdir les flottes et « fléchage d'une partie du Fonds Social pour le Climat vers les AOM ».



LOUIS NÈGRE, PRÉSIDENT DU GART



JEAN-SÉBASTIEN BARRAULT, PRÉSIDENT DE LA FNTV



PHILIPPE TABAROT (CRÉDIT MINISTÈRE DES TRANSPORTS)



INGRID MARESCHAL, DÉLÉGUÉE GÉNÉRALE DE LA FNTV

Dans ce camp des réalistes, Intercommunalités de France a défini une priorité : « préserver les ressources du budget principal des collectivités qui financent le tiers des dépenses consacrées aux mobilités avant d'identifier les nouvelles ressources ». Elle n'est cependant pas opposée à « l'étude de différents scénarios d'évolution de versement mobilité des plafonnements versements mobilité rurale », lit-on dans son cahier d'acteurs.

Un costume trop grand ?

Avec Ambitions France Transports, le gouvernement a pris le risque de créer de faux espoirs. D'une conférence nationale de financement limitée aux SERM, (sa tenue est inscrite dans la loi sur les SERM de 2023), on est en passé à une démarche embrassant tous les domaines : modèle autoroutier, le financement des réseaux ferrés, routiers, fluviaux, des transports urbains, la décarbonation, le report modal des marchandises etc. Des quatre ateliers,

celui sur le financement des AOM relatif à l'avenir des transports urbains et interurbains, des TER et des SERM est le plus houleux. « Ça chauffe parce que les élus du GART et des régions ne partagent pas le diagnostic de l'Etat sur le thème : tout va très de bien... », résume un participant. Pour le GART, il faut un remède « urgent » dont les ingrédients ne varient pas, fait de dépenses et de taxes tous azimuts (VM, taxe sur les colis, péage urbain etc.)

A lire le livret de diagnostic remis par l'Etat aux participants, la situation du transport conventionné n'est pas si grave. Les finances des collectivités sont saines, et leurs marges de manœuvre réelles. Il suffit d'ajuster le VM en le mettant au plafond là où il ne l'est pas, de





DOMINIQUE BUSSEREAU

revenir sur la gratuité, d'augmenter la contribution des usagers, et d'améliorer l'exploitation des services. « On dirait que tout est fixé d'avance ! », s'emporte Renaud Lagrave, le vice-président chargé des transports de Nouvelle Aquitaine. En somme le gouvernement appelle les élus à la responsabilité et leur désigne comme exemple le modèle appliqué à Ile-de-France Mobilités après l'accord entre Valérie Pécresse et Clément Beaune fin 2023.

En quête de consensus

Le point d'arrivée pourrait bien ressembler au constat de départ. Certains points font d'ailleurs consensus. UTP, GART, FNTV sont tous d'accord pour faire barrage à la gratuité. Si ce n'est que personne ne peut par exemple obliger Montpellier ou Dunkerque à y renoncer. Jouer sur le levier tarifaire est également rassembleur. Le consensus se fissure en revanche sur la hausse de la fiscalité sur les entreprises, rejetée par le Medef, partie prenante d'Ambition. Un point d'équilibre pourrait s'esquisser. « Toute hausse du VM doit être conditionnée à la mise en place de nouveaux services et à une hausse

QUI RÉFLÉCHIT À QUOI ?

Consacré au modèle économique des AOM et des SERM, l'atelier n°1 est un chaudron d'une quinzaine de participants. Il est copiloté par le sénateur LR Didier Mandelli et l'économiste Jean Coldefy (et conseiller du président de Transdev). Jean-Sébastien Barrault représente les autocaristes, Florence Sautejeau l'UTPF. Toutes les collectivités ont voix au chapitre : Régions de France (Renaud Lagrave), le GART (Louis Nègre), l'AMF (Sylvain Laval), France urbaine (Jean-Luc Moudenc), intercommunalité de France (Antoine Chéreau). On trouve aussi une députée Christine Arrighi, le Medef, la FNAUT, la SGP, SNCF Réseau et Jean Marc Zulesi en tant qu'expert.

La route, abordée sous l'angle du financement des infrastructures occupe l'atelier 2, copiloté par le sénateur Hervé Maurey et l'économiste Yves Crozet. Les régions et les départements représentent les collectivités et côté utilisateurs, seule la FNAUT est là. Les régions et le GART ont une place dans l'atelier 3 (copilotes : Olga Givernet-Gilles Savary) consacrée aux infrastructures et services ferroviaire, Fourretout l'atelier 4 (report modal est transports de marchandise) rassemble organisation professionnelle et gestionnaire d'infrastructure, sans oublier le GART et Régions de France.

de la contribution de l'utilisateur », propose Marie-Ange Debon. La recherche de consensus ne cache pas les divisions qui peuvent opposer les modes les uns aux autres, l'autocar au train, la voiture individuelle au transport collectif etc. L'annonce par le gouvernement d'un retour du leasing social à la rentrée financé à hauteur de 300 millions d'euros par les CEE fait grincer des dents. Il rappelle que le secteur de l'automobile en crise lui aussi pèse nettement plus lourd que celui des transports collectifs.

L'AVENIR
DE VOTRE ENTREPRISE
EST EN ROUTE



Gestion commerciale
Exploitation
Prépaye
Atelier
Aide à la décision
Mobilité Connectée

Retrouvez-nous
sur nos stands

AGIR : 26 A
BUSWORLD : 647
RNTP : 46 A

www.abc-informatique.com
info@abc-informatique.com
04 75 86 10 20





VIC TRANSPORT, le challenger francilien

Il est des entreprises particulièrement observées, notamment par ses concurrents. Il en est ainsi de la francilienne VIC Transport qui, forte de ses quinze années d'existence, développe une vision particulière de l'activité du transport routier de voyageurs. Entretien avec Ilkan Cengiz, son gérant, et Céline Orhan, sa compagne et directrice administrative du groupe.

PROPOS RECUEILLIS PAR : PIERRE COSSARD

Car & Bus News : Le VIC de VIC Transport signifie Very important Customer, expliquez-nous en quoi cette dénomination caractérise en grande partie la démarche qui est la vôtre ?

Ilkan Cengiz : Il est important de préciser que je suis le dirigeant et le fondateur de cette entreprise, je suis, à la base, diplômé d'un Master de finance à la Sorbonne. J'ai parallèlement travaillé dans la grande remise durant mes années étudiantes. C'est à cette période que j'ai découvert les standards particulièrement élevés des agences de voyages américaines et japonaises, une véritable école de l'excellence qui a profondément influencé ma vision du transport et de la qualité de service.

Depuis notre création en 2008, plus qu'un travail, c'est une passion que nous vivons. C'est en 2012 que nous avons fait l'acquisition de notre premier autocar, et ce jour reste crucial dans notre histoire. N'ayant aucune expérience dans le transport routier de voyageurs dit « classique », nous avons choisi d'aborder notre activité comme une société événementielle. Ce positionnement original nous a permis de nous distinguer rapidement en Île-de-France. À nos débuts, près de 99% de notre chiffre d'affaires provenait du secteur du tourisme.

CBN : L'historique de votre société et aussi marquée par les différentes crises qui ont impacté l'ensemble du secteur. Comment avez-vous surmonté ces difficultés ?

IC : La dernière décennie n'a pas été de tout repos. En 2015, les attentats parisiens ont brutalement freiné notre activité, qui est restée à l'arrêt pendant de longs mois. Mais dès 2016, nous avons amorcé un virage stratégique en nous développant dans le transport occasionnel. Ce choix nous a poussés à renforcer notre flotte d'autocars pour répondre à une demande plus variée. En même temps, notre participation à plusieurs

événements d'envergure, pour lesquels nous avons été sélectionnés, a considérablement accru notre visibilité. Notre force résidait alors dans la diversité de notre offre : de la berline haut de gamme à l'autocar grand tourisme, nous couvrons l'ensemble des besoins en transport de passagers.

Puis est arrivée la crise du Covid. Et là, tout s'est brusquement arrêté.

CBN : Pendant cette période particulière, vous avez fait des choix qui pourrait étonner, lesquels ?

IC : Pendant un an, toute activité s'est complètement arrêtée. Contrairement à d'autres, nous avons la chance de ne pas être endettés et de disposer de fonds propres solides. C'est ce qui m'a permis de prendre un pari audacieux — et risqué, car nul ne savait quand le secteur redémarrerait : investir dans du matériel. Durant cette période d'incertitude, VIC Transport a ainsi fait l'acquisition d'une centaine d'autocars d'occasion. Parallèlement, nous avons remporté un appel d'offres important, pour l'exploitation de 35 véhicules. Ce contrat a été crucial : il nous a permis de garder nos conducteurs mobilisés dans une activité qui, elle, ne s'est jamais arrêtée.

Avec le recul, les choix opérés pendant la crise sanitaire se sont révélés décisifs. C'est grâce à eux que nous avons pu, par la suite, remporter de nombreux marchés dans le secteur de l'occasionnel. Nous étions prêts.



CBN : Vous ne semblez pas rencontrer de difficultés de recrutement, contrairement à certains de vos collègues, comment expliquez-vous cette particularité ?

IC : L'événementiel constitue une part essentielle de notre identité, et il attire un profil bien spécifique de conducteurs. Beaucoup débutent par la conduite de véhicules légers, avant de passer le permis D et d'évoluer vers des missions plus ambitieuses. Au-delà des salaires attractifs que nous proposons, je crois qu'ils sont aussi sensibles à l'exigence de qualité qui définit nos prestations. Chez VIC Transport, nous savons que nos conducteurs sont les premiers ambassadeurs de notre marque. Et il me semble qu'ils en ont pleinement conscience eux aussi.



CBN : Quels sont les chiffres qui caractérisent VIC Transport à ce jour ?

IC : Aujourd'hui, VIC Transport s'appuie sur une infrastructure solide avec huit dépôts en Île-de-France, dont un site principal de 16 000 m² situé au Blanc-Mesnil. Nous employons près de 800 personnes, dont environ 600 conducteurs, dont 350 à temps plein, et exploitons un parc de 650 véhicules. Parmi eux, 350 autocars de Grand Tourisme des marques Mercedes-Benz, Setra, MAN et Temsa, auxquels s'ajoutent chaque année une trentaine de nouveaux véhicules.

En 2024, notre chiffre d'affaires a atteint 32 M€, et nous prévoyons un niveau équivalent pour 2025. Ce qui représente une performance significative puisqu'elle s'inscrit hors du contexte exceptionnel des Jeux Olympiques. Cette stabilité traduit une croissance soutenue et maîtrisée : notre carnet de commandes est d'ores et déjà plein pour cette année... comme pour la suivante.

CBN : Justement, en matière de croissance, vous avez une véritable stratégie qui mêle créations et acquisitions, selon quelle philosophie ?

Céline Orhan : La période Covid, malgré ses difficultés, a aussi été celle des opportunités. C'est à ce moment-là que nous avons racheté les Autocars Stéprien, une acquisition qui nous a permis de nous initier à un nouveau domaine : celui des marchés publics, jusque-là peu exploré par notre entreprise.

En 2022, nous avons élargi notre champ d'action avec le rachat d'une société désormais baptisée VIC Link, spécialisée dans les services de navettes à destination des entreprises.

L'année suivante, nous avons acquis une carrosserie située à Mareuil, dans l'Oise. Nous y assurons l'entretien de notre flotte, tout en offrant ses services à une clientèle extérieure. Toujours en 2023, nous avons intégré les Autocars Fournier dans notre Groupe, implantés stratégiquement à Deauville.

En 2024, c'est une station-service qui a rejoint notre écosystème. Et en 2025, nous avons franchi un nouveau cap : le rachat d'une petite entreprise de transport de marchandises disposant de 20 poids lourds.

Trois nouveautés marquent aujourd'hui une nouvelle étape dans l'histoire de VIC Transport. D'abord l'ouverture d'une filiale à Zurich, calquée sur le modèle qui a fait notre succès en France. La signature d'un partenariat de grande envergure avec le club de football du Paris FC, et un nouvel accord avec une référence du ballon ovale : le Stade Français.

Nous avons désormais un pied solidement ancré dans l'univers du football, un autre dans celui du rugby... et un troisième partenariat d'envergure est en préparation.

CBN : Le modèle de VIC Transport est-il transposable ailleurs qu'en Île-de-France ?

IC : En Île-de-France, nous avons la chance d'évoluer dans une région particulièrement dynamique, notamment dans les secteurs de l'événementiel, qu'il soit sportif ou festif. Mais nous atteignons aujourd'hui les limites de ce que permet notre modèle spécifique sur ce territoire.

À terme, je suis convaincu que seules quatre ou cinq entreprises au profil comparable au nôtre pourront s'y maintenir durablement. C'est pourquoi nous misons désormais sur une stratégie de croissance externe, avec des développements déjà engagés en Suisse et en Normandie, où nous sommes désormais implantés. Nous prévoyons également l'ouverture d'une filiale à Londres dès l'an prochain. Et à plus long terme, pourquoi pas franchir l'Atlantique : l'idée de créer une structure aux États-Unis n'est pas exclue.



CBN : Avez-vous des ambitions dans les domaines plus classiques des transports scolaires et réguliers, voire dans le tourisme que l'on pourrait définir comme classique ?

IC : Dans le domaine du transport scolaire, je constate que la notion de service est trop souvent négligée. Cela dit, nous ne nous interdisons rien sur ce segment, à condition de pouvoir y apporter une vraie valeur ajoutée.

En ce qui concerne les lignes régulières, je suis parfaitement conscient de notre manque d'expérience. C'est pourquoi je cherche aujourd'hui une cible stratégique capable de nous apporter cette expertise. L'objectif serait, à terme, de tenter d'y appliquer notre concept VIC, comme nous l'avons fait avec succès dans le transport occasionnel.

Quant au tourisme, nous n'avons pas vocation à devenir un réseau d'agences de voyages. Une exception toutefois. A Bondy, nous prévoyons l'ouverture d'une agence d'ici trois ans, avec l'ambition d'y commercialiser nos propres produits touristiques, conçus sur mesure, à bord de nos véhicules.

CBN : Quels sont à votre avis les freins qui pourraient vous pénaliser dans votre développement ?

IC : J'évoquais plus tôt le dynamisme du marché francilien, un atout indéniable. Mais ce dynamisme s'accompagne aussi d'un revers : l'Île-de-France est sans doute le marché le moins protégé de l'Hexagone. Trop peu encadré, il laisse la porte ouverte à des concurrences

parfois déloyales. Certaines entreprises étrangères y opèrent sans toujours respecter les obligations qui nous sont, à nous, rigoureusement imposées.

Dans le même esprit, on voit aujourd'hui de nombreux VTC se reconverter du jour au lendemain dans le transport en minicar, sans se conformer aux règles strictes qui régissent cette activité. Ce type de dérive fragilise l'ensemble de la profession, en particulier les petites structures, et nuit à l'image du secteur dans son ensemble.

“

L'événementiel constitue une part essentielle de notre identité, et il attire un profil bien spécifique de conducteurs.

Enfin, un autre sujet me semble préoccupant : l'accumulation des contraintes environnementales, comme les ZFE (Zones à Faibles Émissions) ou les ZTL (Zones à Trafic Limité). Si la transition écologique est évidemment nécessaire, je pense que nos décideurs sont allés trop loin, trop vite, sans toujours prendre en compte la réalité des entreprises. Chez VIC Transport, nous disposons d'un parc très récent et moderne, qui transporte chaque jour des groupes entiers, soit autant de voitures individuelles en moins sur les routes. Nous participons déjà à l'effort écologique, mais ces mesures nous pénalisent malgré tout.

Des solutions de transport adaptées à chaque besoin

Gamme urbaine de 6 à 18 m



CENTRO C

6,60 m

Jusqu'à **34** passagers

VECTIO C

9 m - 10 m

Jusqu'à **78** passagers

KENT C

18 m

Jusqu'à **152** passagers

RÉFÉRENCÉ PAR

CENTRALE D'ACHAT
DU TRANSPORT PUBLIC



Pour plus d'information,
scannez ce QR code

Journées
AGIR

Du 24 au 26 juin à Reims
STAND 47A

www.otokareurope.com

Otokar