

► 153 Crossway Iveco Bus pour le ministère de la Défense

Au service de l'armée !

A la mi-avril s'est tenue à Rambouillet (Yvelines) la cérémonie de remise des clés aux autorités militaires des 4 premiers autocars Crossway destinés au ministère de la Défense. Au total, 153 unités ont été commandées en plus de 6 minicars Daily.

L'armée française est un important client pour Iveco Bus. Son parc de 1 400 véhicules est essentiellement composé de Tracer, de Midys et d'Arway... Les plus anciens étaient, il n'y a pas si longtemps encore, des S 45 ! Mais voilà que l'armée doit aussi se « moderniser » : « Nous allons progressivement remplacer les modèles les plus anciens pour être conformes aux nouvelles réglementations, indique un représentant de l'armée, réglementation qui nous oblige, comme

vous le savez, à nous équiper de cars avec ceintures et éthylotests antidémarrage, mais aussi nous conformer aux nouvelles normes antipollution ».

A la différence des modèles plus anciens, les nouveaux Crossway (modèle Pop avec équipements supplémentaires – voir encadré) sont immatriculés comme tous les autres véhicules. Nul ne sait qu'il s'agit d'un autocar de l'armée, la discrétion est assurée et par les temps qui courent, il vaut mieux...

Cette commande s'est concrétisée par l'intermédiaire de l'Ugap (Union des groupements d'achat public) auprès d'Iveco Bus, pour le compte de la Simmt (Structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels terrestres).

Pour les organismes de défense

A ces 153 Crossway de 55 places, s'ajoutent 6 minicars Daily de 22 places. Ces véhicules vont être

A gauche, Sylvain Blaise, responsable mondial des activités Car et Bus de CNH Industrial, en présence du général de brigade Bruno Lacarrière (directeur de la Simmt - 2^e à partir de la droite) remet les clés des Crossway à Marie-Noëlle Antoune, commissaire générale de 2^e classe (directeur du Cesga). A droite, Jean-Marc Borne, chef du département véhicules à la direction des achats de l'Ugap.





Photos Visavu Glatigny

VÉHICULES EN DÉTAIL

Crossway et Daily militaires

Crossway :

Longueur de 12,10 m.

Portes avant et centrale simples (800 mm).

55 sièges inclinables Linéo.

Moteur Iveco 6 cylindres Tector 7 Euro 6 de 320 ch, technologie exclusive « HI-SCR » (sans EGR).

Crochet d'attelage pour tracter une remorque de 11 ou 20 m³ nécessaire au transport d'objets encombrants (paquetages, uniformes, instruments de musique), en complément des soutes à bagages des véhicules.

Un véhicule destiné à la Guyane fait partie des Crossway livrés. Il dispose en supplément de baies latérales tropicalisées, d'une climatisation générale renforcée, d'une filtration à air adaptée et d'une suspension renforcée.

Daily :

Longueur de 7,50 m, les 6 minicars Daily disposent de 22 sièges inclinables.

Moteur Iveco 4 cylindres F1C de 146 ch.

Les sièges des Crossway Pop sont inclinables. Ils sont équipés de la clim, de portes-bagages, de rideaux...

affectés dans les organismes de la défense, essentiellement au profit des Groupements de soutien des bases de défense (GSBdD). Les quatre premiers Crossway étant livrés, la remise des clés des autres s'échelonne jusqu'en juin.

La cérémonie a eu lieu en présence de Sylvain Blaise, responsable mondial des activités Car et Bus de CNH Industrial, et des représentants des unités bénéficiaires. Un lieu pour le moins grandiose (quartier général Estienne à Rambouillet) et une commande « historique » pour le constructeur qui peut compter, à l'avenir, sur « plusieurs centaines d'autres véhicules » nous informe l'armée française. ◀

François GILBERT

Le poste de conduite est ergonomique. Le conducteur dispose de nombreux rangements et, à sa droite, derrière le levier de vitesses, de deux emplacements pour des bouteilles d'eau.



► Cars scolaires

Bien préparer la rentrée



Les autocars scolaires sont, avec les interurbains, la catégorie de véhicules la plus vendue sur le marché français... Présentation en détail de l'offre scolaire.

Les nouvelles normes antipollution affectent aussi les autocars scolaires. En prévision de la prochaine rentrée, les constructeurs ont déjà complété leur offre. Seul Iveco Bus a choisi le dispositif « SCR Only », alors que la vaste majorité a adopté le système SCR et EGR. Voilà pour la partie technique.

Côté réglementaire, à partir du mois de septembre, tous les autocars scolaires devront non seulement

être équipés de ceintures de sécurité, mais aussi de l'éthylotest antidémarrage (ou EAD – voir p.45)... Nous avons fait également le point sur l'accessibilité (voir encadré à ce sujet).

Quels aménagements de base ?

En France, contrairement à l'Amérique du Nord, il n'y pas de couleur spécifique pour les cars, le jaune ayant été adopté Outre-Atlantique pour une meilleure visibilité. Chez nous, un autocar

scolaire (ou de transport d'enfants) est reconnaissable par son panneau lumineux jaune « Transport d'enfants » à l'avant et à l'arrière (le véhicule sert également pour les sorties scolaires).

A l'intérieur, si l'on se réfère à l'autocar scolaire pur, il peut ne pas y avoir de porte-bagages, les sièges sont habituellement fixes, l'habitacle est dépourvu d'équipements de confort (buses d'aération, liseuses, rideaux, etc.).

En revanche, il y a des soutes, certes moins volumineuses qu'un car de tourisme, mais cet espace est bien utile lors des transports de clubs sportifs.

Le poste de conduite est d'une grande simplicité avec un siège multi-réglages qui convient aux hommes comme aux femmes (de plus en plus nombreuses dans le transport scolaire), une boîte manuelle ou automatique.

Les constructeurs proposent plusieurs versions de cars scolaires, avec des équipements optionnels pour se rapprocher des cars de ligne-excursion.



Pour les passagers, le non-port de la ceinture de sécurité entraîne une amende de 135 € (minorée à 90 €). Pour sa part, le conducteur, en plus de l'amende, se voit retirer 3 points sur son permis de conduire.

Iveco Bus Crossway Pop

Leader sur le marché français avec Mercedes, Iveco Bus a lancé pour Euro 6 sa nouvelle gamme de cars interurbains Crossway. Pour l'activité scolaire, il propose la version baptisée Pop.

Bien que ce modèle (en plus des Crossway Pro, Line et Low entry) soit entièrement dédié au scolaire, il est aussi disponible avec des équipements supplémentaires tels que des sièges inclinables, des porte-bagages, des ri-

L'Iveco Crossway Pop est disponible en 3 longueurs et peut être doté de plusieurs équipements de confort au besoin.

deaux et même la climatisation. C'est d'ailleurs cette version qui a été récemment livrée à l'armée française, la commande portant sur 153 exemplaires (voir p. 12).

Le Crossway Euro 6 a évolué par rapport à la gamme précédente avec des faces



Iveco Bus Crossway Pop

Version	Longueurs	Capacité	Vol. soutes (1)	Moteur	Boîte (2)
Crossway Pop	10,80 m	47 ou 43 + 1 UFR	3 m ³	Iveco Tector de 6,7 l de 320 ch ou Cursor 9 de 8,7 l de 360 ch	Manuelle ZF ou automatique ZF Ecolife ou Voith
	12 m	57 ou 53 + 1 UFR	5,1 m ³		
	13 m	63 ou 59 + 1 UFR	6,1 m ³		

(1) Sans plate-forme UFR. Avec : 1 m³ en moins. (2) Choix de la ZF AS-Tronic 12 avec le Cursor 9.

Otokar gamme U SH Scolaire

Version	Longueur	Capacité (1)	Vol. soutes	Moteur	Boîte
Navigo	7,72 m	33 + 1	2,2 m ³	Cummins 4 cylindres 4,4 l de 180 ch	Manuelle Eaton FSO 4106B
Navigo	8,39 m	37 + 1	3 m ³		
Vectio	9,27 m	39 + 1 + 1	2,5 m ³	Man 6,8 l de 250 ch	Manuelle ZF 6 S (2)
Territo	12,08 m	55 + 1	4 m ³	Cummins de 6,7 l de 310 ch	
	13,26 m	63 + 1	4,5 m ³		

(1) Capacité maxi. Varie si emplacement UFR. (2) Ou ZF Ecolife (Territo).



L'Otokar Territo est le seul autocar en 12 et 13 m de la marque également proposé en scolaire.

Otokar Navigo, Vectio et Territo

avant et arrière complètement redessinées, une nouvelle calandre arborant le nom du constructeur (Iveco), des phares intégrés dans un bloc comprenant les diurnes nuit-jour.

Pour son moteur Tector de 7,7 l de 320 ch ou Cursor 9 de 8,7 l de 360 ch, le Crossway Pop bénéficie, comme toutes les autres versions de la gamme, d'une isolation moteur impeccable ce qui a permis de diviser par deux le bruit à l'intérieur de l'habitacle. Les petits écoliers apprécieront.

Le poste de conduite a été rallongé de 10 cm, donnant ainsi plus de volume. Le conducteur bénéficie par ailleurs d'un tableau de bord complet et d'un volant intégrant de nombreuses commandes.

Le constructeur turc s'est spécialisé, à ce jour, dans les autocars interurbains parfaitement adaptés pour le transport scolaire. Otokar a choisi la lettre U pour la ligne et le scolaire, de manière à distinguer cette gamme de son offre tourisme (T) et urbaine (C).

Equipé de 2 portes simples et d'une troisième, en partie médiane, pour faciliter l'accessibilité d'une personne en fauteuil roulant, le Navigo U SH Scolaire de 7,72 m de long est aménagé en 33 places assises + conducteur ou 29 sièges + 1 UFR + conducteur.

La plate-forme est aménagée dans une des soutes. Elle donne accès à l'ouverture prévue en partie médiane. Le Navigo dispose par ailleurs d'un coffre arrière volumineux de 2,2 m³. Il est doté du moteur Cummins 4 cylindres de 4,4 l de 180 ch.

Vient ensuite le Navigo U SH Scolaire d'une longueur de 8,39 m (voir tableau récapitulatif pour plus de détails).

Le Vectio de 9,27 m est un petit car, avec une tenue de route exceptionnelle grâce à sa suspension avant à roues indépendantes. Il a, comme le Navigo, 2 portes simples et une troisième pour l'accessibilité PMR/UFR.

Aménagé en 39 places assises + 1 + 1 ou 35 sièges



Le Navigo U SH Scolaire est disponible en 8,39 m avec une capacité de 37 sièges + 1.



+ 1 UFR + 1 + 1, ses soutes traversantes totalisent 2,5 m³ (avec plate-forme UFR). Il est propulsé par un moteur Man de 6 cylindres de 6,8 l développant 250 ch.

Le Territo U 12 est équipé de 55 places + 1 ou 51 sièges + 4 assises relevables (55 places +1 UFR en option). Alors que Territo U 13 est aménagé en 63 places + 1 ou 59 sièges + 4 assises relevables. Le lift PMR/UFR peut être aménagé dans l'une des marches de la porte double en partie médiane.

Le volume des soutes est de 4 m³ (Territo de 12,08 m) et de 4,5 m³ (Territo de 13,26 m).

Les Territo 12 U et 13 U sont dotés du moteur Cummins 6 cylindres de 6,7 l développant 310 ch.

Mercedes Integro Ecolier

Le constructeur à l'étoile a un large éventail de modèles (dont l'Integro et l'Intouro) déclinés en plu-

sieurs versions. Avec l'Integro, l'Intouro est devenu le best-seller de la marque.

L'Intouro est proposé en version « Ecolier ». Les autres modèles (Intouro, Intouro M et Optimum) sont équipés excursion-ligne.

Les Intouro Ecolier sont proposés en 12,14 m,

12,64 m et 13,32 m (avec des soutes de 4,8 m³, 5,8 m³ et 6,7 m³ respectivement).

Les aménagements en sièges varie ensuite. L'Intouro Ecolier est en 55 places + 1, alors que la version M Ecolier est en 59 sièges + 1.

Le plus long est l'Intouro L Ecolier de 13,32 m aménagé en 61 places + 1 (tous les véhicules étant dotés de portes doubles en partie médiane et pré-équipés pour accueillir une plateforme UFR).



L'Intouro de Mercedes existe en 3 longueurs. Le poste de conduite est bien conçu avec le levier de vitesses intégré à la planche.



L'Intouro Ecolier est doté du moteur Mercedes OM 936 6 cylindres en ligne, de 7,7 l, développant 299 ou 354 ch.

Dietrich Carebus Group Tamsa LD SB et Yutong EC

L'importateur en France des marques Tamsa et Yutong, Dietrich Carebus Group, propose plusieurs modèles adaptés pour l'activité scolaire, mais aussi plusieurs autres pour le transport interurbain.

Tamsa LD SB

En scolaire, chez Tamsa, il s'agit des LD 12 SB et LD 13 SB. Première différence : les longueurs.



Mercedes-Benz - Intouro Ecolier

Version	Longueurs	Capacité (1)	Vol. soutes (2)	Moteur	Boîte
Intouro Ecolier	12,14 m	55 + 1	4,8 m ³	Mercedes OM 936 de 7,7 l de 299 ch ou 354 ch	Mercedes GO 190 mécanique à 6 rapports, automatique ou automatisée GO 250-8 PowerShift
Intouro M Ecolier	12,64 m	59 + 1	5,8 m ³		
Intouro L Ecolier	13,32 m	61 + 1	6,7 m ³		

(1) En places maxi sans plateforme PMR/UFR.

(2) Le volume des soutes varie en fonction du choix d'un équipement PMR/UFR.

DCG - Tamsa LD SB

Version	Longueurs	Capacité	Vol. soutes	Moteur	Boîte
LD 12 SB	12,33 m	59 + 1 ⁽¹⁾	4 m ³	Cummins de 6,7 l de 310 ch ⁽³⁾	ZF 6 rapports ⁽⁴⁾
LD 13 SB	13,05 m	63 + 1 ⁽²⁾	5 m ³		

⁽¹⁾ Dont 2 places PMR. Ou 55 + 4 assises relevables dans l'espace UFR + 1 + possibilité 2 UFR.

⁽²⁾ Dont 2 places PMR. Ou 59 + 4 assises relevables dans l'espace UFR + 1 + possibilité 2 UFR.

⁽³⁾ Daf MX 11 de 370 ch en option.

⁽⁴⁾ Boîte auto en option.

DCG - Yutong EC

Version	Longueurs	Capacité ^(*)	Vol. soutes	Moteur	Boîte
EC 9	9,35 m	39 + 1 ⁽¹⁾	4,4 m ³	Cummins de 6,7 l de 280 ch	Mécanique ⁽⁵⁾
EC 10	10,96 m	51 + 1 ⁽²⁾	4,5 m ³	Daf MX 11 de 10,8 l de 326 ch	
EC 12	12,36 m	59 + 1 ⁽³⁾	6,1 m ³		
EC 13	13,06 m	63 + 1 ⁽⁴⁾	7,1 m ³		

^(*) Incluant 2 places PMR.

⁽¹⁾ Avec podeste. Sans podeste : 35 places + 4 assises relevables + 1.

⁽²⁾ Ou 47 + 1 UFR + 4 + 1.

⁽³⁾ Avec podeste. Sans podeste : 55 + 4 assises relevables + 1.

⁽⁴⁾ Avec Podeste. Sans podeste : 59 + 4 assises relevables + 1.

⁽⁵⁾ Boîte automatique ZF Ecolife en option.

La capacité en sièges des Tamsa LD SB varie de 59 à 63 places + conducteur selon les longueurs.

Yutong EC

Toujours pour le scolaire, DCG propose les Yutong EC 9, EC 10 (une nouveauté, la sortie est prévue en juin) et l'EC 12 et 13.

L'EC9 est d'une longueur de 9,35 m, l'EC 10 de 10,96 m, l'EC 12 de 12,36 m et l'EC 13 de 13,06 m. Pour chacune des longueurs, plusieurs aménagements en sièges sont possibles (au moins deux par modèle !) offrant ainsi un choix très vaste pour les clients. Les soutes varient de 4,4 m³ (EC 9), 4,5 m³ (EC 10) et 6,1 m³ (EC 12) à 7,1 m³ (EC 13).

L'énumération importante de chacun des modèles

Les Yutong importés par DCG sont baptisés « EC » en scolaire.

cités plus haut est détaillée dans notre tableau récapitulatif. Sachez, enfin, que coté motorisation, pratiquement tous les Yutong EC sont équipés du moteur Daf MX11 de 10,8 l développant 326 ch à l'exception de l'EC 9 qui est doté du moteur Cummins de 6,7 l développant 280 ch.



Comme son nom l'indique, le LD 12 SB est de 12,33 m et le LD 13 SB de 13,05 m.

Pour chacune de ces longueurs, deux aménagements de sièges sont possibles : pour le LD 12 SB, 59 + 1 fixes (dont 2 places PMR à l'avant) ou 55 + 4 assises relevables dans l'espace UFR + 1 et pour le LD 13 SB, 63 sièges fixes + 1 (dont 2 places PMR à l'avant) ou 59 + 4 assises relevables dans l'espace UFR + 1.

Des soutes de 4 m³ (LD 12 SB) et 5 m³ (LD 13 SB), toutes deux traversantes, complètent ce car propulsé par le moteur Cummins de 6,7 l développant 310 ch.



Nos produits pour 2015



Sunrider (Iveco Daily 70C17) 24-34 PL



CityBird (MB 516-519) 17 + 6 PL



Sundancer (MB Atego 1221L) 31-41 PL



Sunrice Cabrio (Iveco Daily 70C17) 32 PL



Panoramique (MB 516-519 Sprinter 20-22 PL)



Sunny (MB 313-316 Sprinter) 9 PL



Sunset S5 (MB 519 Sprinter 16-22 PL)



omnibustradingfrance.com

Eric Ammer

+33 (0)6 77 05 27 42

HCI King Long Citeor et Kapena Movéo

Hervouet Corporate Industry, importateur en France des marques King Long et Kapena propose 2 modèles, l'un en longeur standard, l'autre en « midi ».

King Long Citeor

Disponible en 2 longueurs, soit 12 et 13 m, le King Long Citeor est largement inspiré des cars interurbains européens. Il est par ailleurs équipé d'une plateforme UFR, de type cassette, venant se loger dans une des marches de la double porte médiane.

En ce qui concerne la capacité, elle varie selon

L'interurbain King Long Citeor importé par HCI est également un car scolaire idéal.



HCI importe désormais le Kapena Movéo de 34 ou 38 places réalisé sur châssis Iveco.

les longueurs et l'équipement PMR/UFR : de 55 à 59 sièges + conducteur sans la plate-forme, de 51 à 55 places + 1 avec cet équipement, sachant que le Citeor peut alors accueillir une personne en fauteuil roulant. La capacité

des soutes est de 4,7 m³ (12,20 m) et de 5,6 m³ (12,95 m).

Pour Euro 6, King Long a équipé son modèle du moteur FPT Iveco Cursor de 8,7 l développant 360 ch.



Kapena Movéo

La grande nouveauté de HCI est le Kapena Movéo d'une longueur de 8,98 m, totalement adapté pour le transport scolaire. Réalisé sur châssis Iveco (structure tubulaire), le Movéo est un 38-places + conducteur ou 34 places + 1 UFR + conducteur.

On notera que l'emplacement de la plate-forme UFR a été prévue à l'arrière, accessible par le biais d'une grande porte.

Il est propulsé par le moteur Iveco Tector 6 cylindres en ligne de 6,7 l développant 220 ch.

Isuzu Cars et Bus par FCC - Fast Starter S

Fast Concept Car ne dispose pas, dans son catalogue, uniquement de son modèle phare Starter S réalisé par le carrossier MCV mais aussi de trois autres modèles Isuzu : le Novo en 29 places + conducteur, le Turquoise en 33 sièges + 1 et le Visigo 39 places + 1.

Ce sont donc quatre modèles dédiés à l'activité scolaire, le plus long étant le Starter S (en 12,30 et

HCI - King Long Citeor

Version	Longueurs	Capacité	Vol. soutes ⁽³⁾	Moteur	Boîte ⁽²⁾
Citeor	12,20 m	55 + 1 ⁽¹⁾	4,7 m ³	FPT Iveco Cursor de 8,7 l de 360 ch	ZF à 6 rapports
	12,95 m	59 + 1 ⁽²⁾	5,6 m ³		

⁽¹⁾ Ou 51 + 1 UFR + conducteur.

⁽²⁾ Ou 55 + 1UFR + 1.

⁽³⁾ Avec plateforme, soustraire 1 m³.

HCI - Kapena Movéo

Version	Longueurs	Capacité ⁽¹⁾	Vol. soutes ⁽²⁾	Moteur	Boîte ⁽²⁾
Movéo	8,98 m	38 + 1	2 m ³	Iveco Tector de 6,7 l de 220 ch	ZF 6 rapports

⁽¹⁾ Ou 34 places + 1 UFR + conducteur.

⁽²⁾ 1,5 m³ en moins avec plate-forme.

Fast Concept Car - Isuzu et Starter S

Modèle	Longueur	Largeur	Capacité	Soutes	Moteur	Boîte
Novo	7,30 m	2,28 m	29 sièges (dont 2 PMR) + conducteur ou 25 sièges + 1 UFR + 1	3 m ³	Isuzu 4 cylindres de 5,2 l de 190 ch	Mécanique Isuzu à 6 rapports
Turquoise	7,72 m	2,32 m	33 sièges (dont 2 PMR) + 1 + 1 + 1 UFR	3,6 m ³		
Visigo	9,56 m	2,45 m	39 sièges + 1 + 1	5,5 m ³	Cummins 6 cylindres de 6,7 l de 250 ch	Robotisée ZF ASTronic à 6 rapports
Starter S	12,30 m		59 + 1 (dont 2 PMR) ⁽¹⁾	5,2 m ³	Man 6 cylindres de 6,8 l de 290 ch	ZF à 6 rapports
	13 m		63 + 1 (dont 2 PMR) ⁽²⁾	6,3 m ³		

⁽¹⁾ Ou en UFR complet 55 + 1 UFR (dont 2 PMR) + 1 conducteur ou 59 (dont 2 PMR et 4 assises relevables + 1.

⁽²⁾ Ou en UFR complet 59 + 1 UFR (dont 2 PMR) + 1 conducteur ou 63 (dont 2 PMR et 4 assises relevables + 1.

Photos X.D.R.



Chez Isuzu, Fast commercialise le Turquoise (ci-dessus), mais aussi le Novo et le Visigo



Le Starter S de Fast Concept Car est disponible en 12 et 13 m avec des sièges allant de 55 à 63 (selon le choix de l'UFR complet).

13 m avec des capacités de 59 et 63 sièges respectivement (dont 2 PMR) si prédisposition UFR. Le Starter S est aussi proposé avec le lift UFR (Starter S UFR complet).

Les modèles Isuzu sont propulsés par un moteur Isuzu (Novo et Turquoise) de 5,2 l développant 190 ch et Cummins (Visigo) de 6,7 l de 250 ch. Le Starter S est lui doté du moteur Man de 6,8 l développant 290 ch.

Notre tableau récapitulatif détaille, par marque et par modèle, les longueurs, les capacités, les motorisations...



L'A30 de Higer est le choix de Scania France pour l'activité scolaire (en 3 longueurs avec des aménagements de sièges de 53 à 61 places selon les longueurs).

Depuis sa présentation en 2010, Scania France en a livré 152 exemplaires.

Les capacités varient bien évidemment selon les lon-

gueurs : de 53 à 61 places. L'aménagement de WC est possible. Quant aux soutes à bagages elles sont de 5,9 m³ (12 m), 6,8 m³ (12,50 m) et 7,7 m³ (13 m). L'A30 est pro-



pulsé par le moteur 5 cylindres Scania 9 l développant 280, 320 et 360 ch. Il est associé à la boîte semi automatisée Opticruise (ZF sur demande).

Scania Higer A30

L'A30 est le fruit de la collaboration entre le constructeur du griffon et de celui de l'Empire du Milieu.

Disponible en 3 longueurs (12 m, 12,50 m et 13 m), l'A30 a été conçu pour l'activité scolaire.

Scania - Higer A30

Version	Longueurs	Capacité ⁽¹⁾	Vol. soutes	Moteur	Boîte
A30	12 m	53 + 1	5,9 m ³	Scania 5 cylindres 9 l	Automatisée Opticruise à 8 rapports
				280 ch	
	12,50 m	55 + 1	6,8 m ³	320 ch	
	13 m	61 + 1	7,7 m ³	360 ch	

⁽¹⁾ La capacité varie selon l'équipement d'une plateforme PMR/UFR et de toilettes avec 2 sièges en moins pour l'A30 12-mètres. En 13 m, version 63 sièges + 1 en cours d'homologation.

TRANSPORT D'USAGERS EN FAUTEUIL ROULANT / ACTIVITÉ SCOLAIRE

Que dit la réglementation sur l'accessibilité ?

Nous avons demandé à la FNTV de faire le bilan sur l'accessibilité à bord des autocars scolaires. Ingrid Mareschal, secrétaire générale de la Fédération, répond.

► *Autocar & Bus Infos* – Pouvez-vous dire ce qu'il advient de l'obligation d'équiper les autocars scolaires et interurbains d'une plateforme pour usager en fauteuil roulant ?

Ingrid Mareschal - rappelons que de nouvelles modalités de mise en œuvre du volet accessibilité de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées sont issues de l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées.

Le matériel roulant en service depuis le 13 février 2015 peut être exploité après cette date. En revanche, une proportion minimale croissante de matériel roulant (en dehors des véhicules affectés aux transports scolaires) doit être accessible sur chaque service avec une affectation prioritaire du matériel accessible aux lignes les plus fréquentées (article L1112-3 du code des transports modifié

par l'art. 6 de l'ordonnance du 26 sept. 2014).

Cette proportion et la progression de matériel roulant accessible sont déterminées par décret (lequel n'est pas publié à ce jour NDLR).

Les prescriptions techniques n'ont pas été modifiées par les textes récents issus de la concertation accessibilité.

► *Autocar & Bus Infos* - Néanmoins, est-ce que les transporteurs effectuant une activité scolaire doivent être obligatoirement équipés (et depuis quand) ou est-ce seulement lorsque spécifié dans le cahier des charges ?

Ingrid Mareschal - Les règles relatives au matériel roulant des services de transport scolaire sont fixées à l'article L. 3111-7-1 du code des transports modifié par l'art. 6 de l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 -, lequel prévoit :

« Les représentants légaux d'un élève handicapé scolarisé à temps plein dont le projet personnalisé de scolarisation mentionné à l'article L. 112-2 du code de l'éduca-



tion prévoit l'utilisation du réseau de transport scolaire peuvent demander la mise en accessibilité des points d'arrêt de ce réseau les plus proches de son domicile et de l'établissement scolaire fréquenté.

La mise en accessibilité ne peut alors être refusée qu'en cas d'impossibilité technique avérée définie à l'article L. 1112-4. Dans ce cas, un moyen de transport de substitution est organisé. Les autres points d'arrêt à l'usage exclusif du service de transport scolaire ne sont pas

soumis à l'obligation d'accessibilité. Du matériel roulant routier accessible est affecté aux lignes dont certains points d'arrêt sont soumis à l'obligation d'accessibilité dans les conditions définies au présent article ».

Cette disposition renvoie à l'accessibilité des points d'arrêt et indirectement à l'accessibilité des véhicules. En synthèse, le transport scolaire est « exempté » de mise en accessibilité, sauf mention expresse du projet personnalisé de scolarisation et impossibilité technique avérée.

Man Lion's Intercity

Grande nouveauté du constructeur dévoilée dans notre dernier numéro (voir *A&B Infos* 151 p. 12), le Man Lion's Intercity est proposé dans une version plus dépouillée pour le transport scolaire.

Disponible en 12,28 m et 13,05 m, la capacité en sièges reste, pour l'instant, de 55 places + 1 + 1 et 59 sièges + 1 + 1 respec-



tivement. Mais un 13,20 m ou 13,25 m est à l'étude afin d'accroître la capacité en 63 places + conducteur.



Le nouveau Lion's Intercity est aussi disponible en version scolaire, complétée avec des équipements optionnels.

Pouvant être équipé d'une plate-forme UFR dans l'une des marches de la porte double en partie médiane, le Lion's Intercity est propulsé par le moteur Man 6 cylindres de 6,9 l développant 290 ch.

Man Lion's Intercity

Modèle	Longueur	Capacité	Vol. soutes	Moteur	Boîte
Lion's Intercity	12 m	55 + 1 + 1	5,2 m ³	Man 6,9 l de 290 ch	ZF mécanique à 6 rapports, automatique Voith à 4 rapports ou automatique ZF Ecolife à 6 rapports
	13,05 m	59 + 1 + 1	8 m ³		

François GILBERT

► Mercedes-Benz Travel 65

Heureux
voyageur

Le Mercedes Sprinter Travel en version VIP est l'un des minicars les plus luxueux de sa catégorie. Nous l'avons essayé aménagé en 15 sièges + conducteur + guide, doté du moteur Mercedes OM 642 de 3 l développant 190 ch.

Le Sprinter Travel fait partie d'une grande famille de minicars, carrossés entièrement par Mercedes dans son usine de Dortmund.

Le constructeur à l'étoile a réalisé des modèles pour chaque activité du transporteur : ainsi, les Travel font référence au tourisme (et grand tourisme), les Transfer pour la ligne et le scolaire, les Mobility pour l'activité

UFR/PMR et les City pour l'urbain.

Le « vaisseau amiral » est le Travel 65 que nous avons pu tester sur notre circuit avec un équipement des plus fournis pour le grand tourisme.

D'une longueur de 7,71 m et d'une largeur de 1,99 m, son empattement de seulement 4 325 mm lui confère un excellent rayon de braquage de 15,30 m.

Par rapport à la version Euro 5, le Sprinter Euro 6 a totalement changé de look. Réalisé sur la base du fourgon, l'usine de Dortmund a ensuite « transformé » le véhicule du pare-brise jusqu'à la partie arrière en lui ajoutant notam-

ment des vitres teintées qui font alors partie de la carrosserie.

Porte louvoyante

Une porte à ouverture louvoyante vers l'avant complète ce mini dont l'amé-



Le tableau de bord, bien conçu, a été repris dans sa totalité de la version fourgon avec, toutefois, quelques ajouts liés à son utilisation en minicar.

La porte avant permet d'accéder au siège conducteur à multi-réglares.

La porte d'entrée est louvoyante vers l'avant.

Les feux arrière épousent entièrement la carrosserie.

Photos Gilbert



Le véhicule en détail

Longueur : 7,71 m
Largeur : 1,99 m
Hauteur : 2,90 m (avec clim)
Hauteur intérieure : 1,90 m
Porte-à-faux AV : 1 020 mm
AR : 2 371 mm ; **empattement :** 4 325 mm
Volume des soutes : 2,3 m³
Capacité : 15 sièges + conducteur + guide
Charge maxi essieu AV : 2 t ; **essieu AR :** 3,8 t
PTAC : 5,45 t
Accès porte AV : 1 marche

agement est amplement inspiré des cars de grand tourisme de la marque.

Une climatisation de toit de 11 kW bien intégrée à la ligne du véhicule a été

ajoutée, la hauteur du véhicule est alors de 2,90 m. La hauteur intérieure est aussi importante avec 1,90 m, si bien que même les grandes personnes y sont à l'aise.

Mercedes n'a pas non plus oublié l'espace pour les bagages. A l'arrière, un immense hayon a été aménagé en lieu et place des traditionnelles portes du fourgon. Le volume atteint 2,3 m³.



Les vitres teintées, omniprésentes, sont harmonieusement intégrées à la carrosserie.



La clim de toit est peinte de la même couleur que le véhicule.

Le constructeur à l'étoile n'est pas le seul à proposer du grand tourisme en minicar. Parmi les marques ou importateurs sur le marché français nous citerons l'Iveco Bus Daily Tourys en carrosserie complète (en 2 longueurs : 7,12 m et 7,51 m, avec une capacité de 16 à 22 sièges), le



Le Mercedes Travel testé est équipé d'une caméra de recul (placée au-dessus du troisième feu stop).

Maestro 33 également sur base Iveco Daily importé par Dietrich Carebus Group (de 8,43 m, en 31 places maxi + 1 + 1). Chez Eric Ammer Autocars est proposé un 19 places + 1 + 1 sur base Mercedes Sprinter et un 33 places sur base Mercedes Atego.

Sièges grand tourisme

A noter que le Sprinter Travel a été aménagé avec des sièges grand tourisme Travel Star Xtra disposés en 2 + 1 rangs face à la route.

MOTEUR, BOÎTE

Bon rapport poids puissance

Le moteur Mercedes OM 642 de 3 l développant 190 ch équipe le Travel associé à la boîte robotisée 7G Tronic Plus à 7 rapports.

Avec ses 5,45 t de PTAC et sa longueur de 7,70 m, il vaut mieux avoir quelques chevaux sous le capot ! Logiquement utilisé pour des circuits touristiques, Mercedes a néanmoins doté son Travel du moteur OM 642 (6-cylindres V6) de 3 l développant 190 ch. Il s'agit du plus puissant de la gamme Travel qui propose aussi un 2,2 l développant 163 ch.

Comme tous les Sprinter, l'essentiel de la chaîne cinématique est placée à l'avant. En soulevant le capot, sont visibles de gauche à droite (faisant face au véhicule), le filtre à pollen, le liquide de refroidissement, le bouchon du réservoir d'AdBlue (18 l), celui de l'huile (10 l),



au centre, le moteur et l'ensemble d'injection et filtre, le bouton rouge pour couper le courant et enfin le réservoir de liquide de freinage et celui du lave-glace.

A noter que le filtre à particules et le pot d'échappement sont visibles sur le côté droit du moteur. Les intervalles d'entretien sont désormais de 60 000 km.

Nombreux équipements de sécurité

Le Travel dispose également de nombreux équipements de sécurité ou d'aide à la conduite. Nous citerons tour à tour l'ABS, l'ASR, le



Les lave-phares sont très efficaces (ci-dessus, des xenon - en option).

répartiteur électronique de freinage EBV ou encore l'assistance hydraulique au freinage BAS... Le dispositif d'avertisseur de véhicule signalé par un triangle sur le rétroviseur est d'une très grande utilité.

Le Travel est par ailleurs doté d'un ralentisseur Telma qui peut fonctionner ma-

Fiche technique

Moteur Mercedes OM 642 DE 30 LA, 6 cylindres (V6), de 3 l développant 190 ch, EGR + SCR

Boîte robotisée Mercedes 7G Tronic Plus à 7 rapports

Direction ThyssenKrupp automotive

Rayon de braquage 15,30 m

Suspension à roues indépendantes avec amortisseurs, suspension pneumatique à l'arrière, barre stabilisatrice

Freins à disques AV et AR, ABS, ASR, EBV, BAS et ESP

Ralentisseur Telma

Climatisation 11 kW dans l'habitacle, 7 kW conducteur ; chauffage par convecteurs

Pneus 205/75 R 16 C ; roue de secours (dans le coffre)

Réservoir gazole : 75 l (remplissage à gauche) ; AdBlue : 18 l

nuellement ou par le biais d'une pédale au plancher.

Outre le dispositif de nettoyage des phares, le modèle de notre essai était dépourvue d'une roue de secours dans le coffre. Normal : on peut choisir de la retirer pour plus de place ou de la conserver.



Le coffre a un volume de 2,3 m³.

Avec le Proximity warning assist, le conducteur est averti qu'un véhicule se rapproche de lui. Le Travel est également doté du détecteur de vent de travers (Crosswind assist) qui va permettre de corriger, via l'ESP, tout déséquilibre.



CONFORT

Habitabilité royale



Le moniteur 19 pouces se replie dans le pavillon comme dans les avions.

Spacieux et bien aménagé, le Travel a été conçu pour assurer des voyages grand confort.

Si le conducteur bénéficie d'un siège multi-réglages et d'une clim de 7 kW commandée du ta-

confort optimal au niveau des jambes. Bien vu ! Le choix des 18 sièges aménagés en 2 + 1 fait du Travel un véhicule VIP idéal. Les sièges sont dotés d'accoudoirs, de filets, de tablettes et de repose-pieds ajustables.

A l'avant, ils peuvent suivre l'itinéraire du véhi-



Le bloc d'aération intègre les liseuses. Original.

cule via le GPS sur un écran de 19 pouces.

On notera également les buses d'aération individuelles intégrant des éclairages, le tout étant très fonctionnel. Les passagers peuvent placer leurs objets personnels dans de larges porte-bagages ouverts et éclairés.

Pour rendre l'intérieur encore plus convivial,

Les sièges sont identiques à ceux des cars de grand tourisme du constructeur à l'étoile.



bleau de bord, ce sont les passagers qui sont les rois à bord ! Le conducteur dispose par ailleurs de nombreux rangements.

Les sièges Travel Star Xtra sont non seulement inclinables mais espacés de 92 cm pour un



Équipements de série...

Moteur Mercedes 6 cylindres en V de 190 ch et boîte automatique 7G-Tronic

Peinture métallisée

Pare-brise panoramique, double vitrage

Sièges Travel Star Xtra ; aménagement 2 rangs + 1 avec porte-bagages de chaque côté, rideaux...

Haut-parleurs dans l'habitacle passagers

Frigo de 40 l

Clim de 11 kW (passagers), 7 kW (conducteur)

Système de navigation Bosch

Moniteur de 19 pouces

Dispositifs ESP, ESR, ABS

Eclairage à Led jour/nuit

Trappe de secours vitrée au pavillon

...et en option

Moteur Mercedes 4 cylindres de 163 ch associé à la boîte manuelle à 6 rapports

Phares au xénon (avec lave-phares)

Système de navigation Bosch

Mercedes a remplacé le panneau de trappe au pavillon par une vitre très sympa.

Rideaux et revêtements complètent ce minicar d'une finition impeccable.



Le panneau de secours est vitré. Épatant pour voir le ciel !

PERFORMANCES

Champion de sa catégorie

Chargé à 80 % de son PTAC, incluant le poids de 5 personnes, le Mercedes Travel 65 est fin prêt pour les 369 km de test.

L'essai ayant été fait à la fin de l'été, la météo est clémente et le soleil au rendez-vous. Le compteur au tableau de bord indique 8 506 km.

Le plein de gazole et d'AdBlue effectués, nous quittons la station-service d'Issy-les-Moulineaux.

1^{re} étape Paris – Verneuil-sur-Avre

Le départ de la station se fait avec pas mal de difficultés compte-tenu de la circulation matinale. Le Périphérique parisien reste chargé jusqu'à ce que nous rejoignons le tunnel de St-Cloud. Mais, néanmoins, en direction de la N12, nous prenons enfin de la vitesse.

Rien à dire sur le comportement routier : la direction est précise, les freins puissants... Dans les côtes, nous utilisons le plus sou-

vent le ralentisseur Telma, plus qu'efficace... Nous apprécions le système d'avertisseur de véhicule sur le rétro, signalé par un triangle orange.

Nous terminons cette étape en 1 h 35, malgré une circulation plutôt chargée en début d'étape. La consommation affiche 12,0 l/100 km.

2^e étape Verneuil-sur-Avre – Bourg-Achard

Essentiellement composée de routes départementales et de nationales, avec de nombreux ronds-points le long du parcours, cette étape est celle qui permet de vérifier de nombreux aspects... Premièrement, son faible empattement (de 4 325 mm) avantage considérablement le Travel dans les virages. Bien sûr, ce n'est pas un autocar de tourisme, mais la suspension arrière est totalement automatique permettant ainsi de réguler les niveaux que ce soit à gauche ou à droite.

Deuxième aspect important, le confort. Nous sommes assis sur des sièges de grand tourisme, et l'excellente insonorisa-



tion atténuée considérablement les bruits extérieurs, parfois dus aux différents revêtements.

Nous complétons cette étape en 2 h 07 en ayant consommé 12,8 l/100 km.

3^e étape Bourg-Achard – Paris

Notre dernière étape, totalement autoroutière, démarre avec le traditionnel test de vitesse de 0 à 100 km/h. La vitesse maxi est atteinte en 25 sec à 2 200 tr/min sur le 7^e rapport.

Sur autoroute comme sur voie express, le Travel 65 est admirable. A cause d'une circulation de plus en plus dense, cependant, nous devons avoir l'œil ouvert. Le pare-brise panoramique contribue grandement à la bonne visibilité (les grands rétros également).

Nous terminons cette étape en 1 h 31 en ayant consommé 12,3 l/100 km (et 12,4 l/100 km sur la totalité du parcours).

François GILBERT

Photo X D.R.



Résultats de l'essai du Mercedes Travel 65

Étapes	Km	Temps	Arrêt/durée	Vitesse moyenne	Conso totale*	Conso l/100 km
Paris - Verneuil-sur-Avre	110	1 h 35	2 / 1 min 15 s	69,4 km/h	13,1 l	12,0 l/100 km
Verneuil - Bourg-Achard	126	2 h 07	3 / 2 min 25 s	59,3 km/h	16,2 l	12,8 l/100 km
Bourg-Achard - Paris	133	1 h 31	4 / 1 min 20 s	87,7 km/h	16,4 l	12,3 l/100 km
Total	369	5 h 13	9 / 5 min 00 s	70,7 km/h	45,7 l	12,4 l/100 km

Test de 0 à 100 km/h : 25 sec à 2 200 tr/min sur le 7^e rapport.

* Véhicule équipé d'un débitmètre.