

LA REGION DES PAYS DE LA LOIRE EXPERIMENTE LE FONCTIONNEMENT D'UN AUTOCAR 100 % GAZ GNV SUR LE RESEAU DE TRANSPORT REGIONAL EN SARTHE



SOMMAIRE

- ① Communiqué de presse p.2-3
- ② Descriptif de l'expérimentation sur le réseau des Transports Interurbains de la Sarthe p.4
- ③ Zoom sur le GNV : un carburant sans carbone. p.4
- ④ Annexe : fiche technique du véhicule roulant au gaz GNV p.5

CONTACTS PRESSE

Région Pays de la Loire : Lucie Hautière / lucie.hautiere@paysdelaloire.fr / 02 28 20 58 65

Transdev STAO : Emmanuel Cozic / Emmanuel.cozic@transdev.com / 06 37 36 32 59

Communiqué de presse
Le Mans, le 18 janvier 2018

TRANSPORT / TRANSITION ENERGETIQUE

La Région des Pays de la Loire expérimente le fonctionnement d'un autocar 100 % gaz GNV sur le réseau de transport régional en Sarthe



Dotée de la compétence transport interurbain et scolaire depuis le 1^{er} septembre 2017, la Région des Pays de la Loire prend les devants des enjeux de la transition énergétique dans le domaine des transports en autocar. Elle expérimente depuis le 8 janvier et jusqu'au 25 janvier 2018, avec la société de transport Transdev STAO, la mise en circulation d'un autocar roulant à 100 % au gaz GNV sur le réseau régional des Transports Interurbains en Sarthe. Christelle Morançais, Présidente de la Région des Pays de la Loire et Gildas Lagadec, Directeur de Transdev STAO Pays de la Loire-Bretagne, ont présenté ce jeudi au Mans les premiers retours de l'expérimentation du fonctionnement de l'autocar à gaz GNV.

«Pour accompagner la transition énergétique, la Région se veut innovante et se mobilise pour la mobilité durable. Chef de file de l'intermodalité, elle favorise déjà le développement des motorisations alternatives pour les véhicules des particuliers et souhaite innover aussi pour les transports collectifs», affirme Christelle Morançais, Présidente de la Région des Pays de la Loire.

La Région des Pays de la Loire met en œuvre les engagements pris dans sa feuille de route sur la transition énergétique adoptée fin 2016. Pour étudier toutes les possibilités en matière de mobilité durable, elle a lancé avec Transdev une double expérimentation : la mise en circulation d'un autocar roulant au gaz GNV en Sarthe du 8 au 25 janvier sur des lignes régulières et scolaires, et la mise en circulation d'un autocar 100 % électrique en Loire-Atlantique du 22 janvier au 11 février.

Les expérimentations vont permettre d'étudier la possibilité d'équiper certaines lignes de nouveaux véhicules décarbonés en fonction des contraintes de leur circuit (autonomie des véhicules et équipement en bornes de rechargement GNV ou électrique) et plus largement d'optimiser le

déploiement de ces motorisations alternatives sur d'autres secteurs de la Région des Pays de la Loire pour les cars interurbains et scolaires. Ces différents essais ont pour objectif d'observer la consommation des véhicules et d'étudier l'équilibre économique d'équipements en autocar décarboné en fonction de leur coût d'achat, de la maintenance, de l'approvisionnement en gaz et du confort des usagers et conducteurs.

L'expérimentation de la mise en circulation du car 100 % gaz GNV sur le réseau régional interurbain en Sarthe est aujourd'hui, à mi-parcours, déjà concluante. Le car circulant au gaz GNV propose une autonomie suffisante pour permettre l'exploitation sur le réseau régional TIS en Sarthe : l'expérimentation a démontré que le car pouvait effectuer 3 jours d'exploitation sans ravitaillement.

Aussi, l'étude montre que **le taux de satisfaction des usagers et des conducteurs est supérieur à celui concernant les véhicules à moteur diesel** : le véhicule permet une conduite plus souple et une amélioration du confort des passagers grâce notamment à une réduction des nuisances sonores de 30 à 50 %.

Enfin, l'expérimentation va servir de base sérieuse, fiable et objective pour analyser la consommation du véhicule sur toute la durée de l'expérimentation. Mais on observe déjà que les niveaux de consommation de gaz sont sensiblement équivalents à ceux du gasoil, avec un sérieux avantage écologique en faveur de celui-ci puisque le gaz permet de **réduire de 95 % les émissions de particules fines** et sûr, il ne présente pas de risque d'inflammation.

CONTACTS PRESSE

Région Pays de la Loire : Lucie Hautière / lucie.hautiere@paysdelaloire.fr / 02 28 20 58 65

Transdev STAO : Emmanuel Cozic / Emmanuel.cozic@transdev.com / 06 37 36 32 59

Descriptif de l'expérimentation : autocar gaz GNV en Sarthe

Lieux : sur plusieurs secteurs du département de la Sarthe

Dates : du 8 au 26 janvier 2018

Les objectifs de l'expérimentation :

- intégrer un autocar au GNV dans l'exploitation des lignes de transport du territoire sarthois
- établir le suivi de la consommation réelle de gaz en fonction des particularités du réseau des Transports Interurbains de la Sarthe
- définir les coûts d'exploitation d'un système de transport routier de voyageurs au gaz
- mesurer le taux de satisfaction des usagers : chauffeurs et voyageurs

Le véhicule : l'autocar est mis à disposition par le constructeur Scania, seul fournisseur capable aujourd'hui de produire des autocars au gaz GNV. Il peut transporter jusqu'à 57 voyageurs assis.

Autonomie : 3 journées complètes d'exploitation sans retour à la station de charge.

Approvisionnement en gaz : station publique située sur le secteur du Mans nord (station AS24 à Saint-Saturnin). Le temps de charge varie entre 10 et 15 minutes maximum pour un plein.

Outils de l'évaluation : diffusion d'une enquête d'évaluation de la qualité du véhicule auprès des clients du réseau TIS et d'une enquête d'évaluation interne de la qualité du véhicule auprès du personnel de conduite.

Le Gaz Naturel Véhicule, un carburant sans carbone

Le gaz naturel est composé à 95 % de simple hydrocarbure : le méthane. C'est un extrait naturel provenant de réserves naturelles souterraines. Il est inodore et incolore et ne subit aucune transformation le long de la chaîne gazière. Pour une utilisation carburant, le gaz naturel est comprimé dans une station de compression et stocké sous forme gazeuse dans des réservoirs de 200 bars.

Un carburant sûr : plus léger que l'air, il se disperse dans l'atmosphère en cas de fuite et ne présente donc aucun risque de création de flaque inflammable.

Confort : Les conditions de combustion du GNV permettent une conduite plus souple et donc une amélioration du confort des passagers. Le véhicule au gaz produit 50 % de bruit en moins.

Consommation : Equivalence en distance parcourue pour 1 litre de gasoil = 1 kg de gaz

Prix : entre 0,6 € et 0,8 € / kg de gaz (contre entre 0,9 €/Kg et 1 €/Kg pour le gasoil).

Ecologique : le gaz permet une réduction de 93 % de particules en comparaison avec le diesel et une réduction de 27 % de NO_x en comparaison avec le diesel.

En progression pour le transport routier : depuis 2015, le GNV connaît une croissance sans précédent pour le transport routier de marchandises (TRM). Entre décembre 2014 et décembre 2016, le nombre de véhicules a été multiplié par 2.5 (+40 % en 2015 et +200 % en 2016).

Annexe : Fiche technique du car Scania 100 % gaz GNV

CONFIGURATIONS ET IMPLANTATIONS



de 39 à 71 passagers

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES	
Véhicule	Mixte
Longueur	13 190 mm
Largeur	2 550 mm
Hauteur HT	3 600 mm
Empattement	7 000 mm
Porte à faux AV / AR	2 795 / 3 395 mm
Rayon de braquage	10 463 mm
Rayon intérieur	5 244 mm
Rayon extérieur	12 270 mm
Angle d'attaque / de fuite	7.1° / 7.2°
Hauteur d'accès porte AV / MED (hors agenouillement)	350 mm
Largeur portes double / simple	1 370 / 980 mm
P.T.A.C.	19 000 Kg
Poids maxi sur essieu AV	7 500 Kg
Poids maxi sur essieu AR	11 500 Kg
Volume de rangement	7,10 m ³

DESCRIPTIF STANDARD

Carrosserie :

- ▶ Structure acier inoxydable + panneaux aluminium
- ▶ 2 portes louvoyantes simples ou doubles
- ▶ Espace UFR et bouton sensitif d'arrêt
- ▶ Rampe d'accès électrique
- ▶ Double vitrage

Aménagement intérieur :

- ▶ Siège conducteur ISRI 6880/NTS
- ▶ Sièges passagers LAHDEN42 - type ligne
- ▶ C200 fleet management
- ▶ Racks passagers
- ▶ Aérateurs individuels + liseuses LED

Système climatique :

- ▶ Chauffage/Climatisation 28kW ou 32kW
- ▶ Climatisation et chauffage Bi-zone
- ▶ Chauffage auxiliaire SPHEROS au GAZ

Freinage :

- ▶ EBS : Electronic Brake System
- ▶ ABS : Anti-lock Brake System
- ▶ TC : Traction Control
- ▶ ESP: Electronic Stability Programme
- ▶ Scania Retarder: manuel / automatique

Boîtes de vitesses :

- ▶ ZF Ecolife 6AP
- ▶ Scania Opticruise 8 vitesses

Équipement extérieur :

- ▶ Girouettes AV LAT et AR : marque et type à définir
- ▶ Feux de route Bi-LED – Feux de position LED

Sécurité

- ▶ Système de franchissement de ligne – LDW
- ▶ Système de freinage d'urgence – AEB
- ▶ Système de détection des fuites de gaz
- ▶ Système d'extinction incendie moteur
- ▶ Homologué ECE R66.02

Moteurs euro 6 Gaz		
280 ch. (206 kW)	9 litres	1 350 Nm (1 000-1400 tr/mIn)
320 ch. (235 kW)	9 litres	1 500 Nm (1 100-1400 tr/mIn)

Réservoirs GNV
Réservoirs Gaz de 8x150 Litres (1 200l) à 200 bars
Remplissages NGV1 et/ou NGV2
Réservoirs type IV



Véhicule disponible de 10,9 m à 13,2m en 4x2



Véhicule disponible de 13,7 m à 15 m en 6x2*4



Scania poursuit une politique active de développement et d'amélioration de ses produits et services. C'est pourquoi Scania France se réserve le droit de modifier ses produits, ses services et leurs spécifications sans avertissement préalable. Documents et photos non contractuels.

Editor 042016 - Scania France SAS

Scania France S.A.S
ZI d'Écouflant
2, bd de l'Industrie
49001 Angers Cedex 01



Pour plus d'informations
www.scania.fr