



L'avenir est assuré pour les accompagnateurs de voyage!

Divers séminaires sont organisés à l'occasion de Busworld. Lors de la Journée des accompagnateurs de voyage d'hier, les conférences et les discussions étaient placées sous le signe de 'l'accompagnateur de voyage de l'avenir, l'avenir de l'accompagnateur de voyage'.

PAR JORIS VERBEURE

Ce fut à plus d'un égard une journée couronnée de succès. D'une part, on a noté une particulièrement grande affluence d'un public très intéressé, d'autre part les divers orateurs ont

ne connaissent pas ou connaissent très mal le secteur, le rôle de l'accompagnateur de voyage n'en est pas devenu plus facile. On exige de lui ou d'elle une beaucoup plus grande inventivité et plus que jamais l'accompagnateur de voyage doit se spécialiser. Ces différentes choses sont la conséquence du fait que par exemple beaucoup de villes européennes sont devenues peu accueillantes pour les cars, que la nouvelle législation 'relègue le bus au second plan', etc.

Les accompagnateurs de voyage sont de plus en plus confrontés à

créé du stress chez les chauffeurs et les accompagnateurs de voyage et cela doit cesser. Il faut en finir avec ces pouvoirs publics qui nous mettent la corde autour du cou. Fini ces contrôles qui peuvent faire tomber à l'eau une excursion complète.

On constate également une évolution positive: l'accompagnateur de voyage est plus que jamais une nécessité à bord du car. Sa qualité et le partenariat entre accompagnateur de voyage et chauffeur sont importants dans ce cadre. Et enfin: "dix ans après la parution de mon livre, il y a finalement peu de choses qui ont changé".

MULTIMÉDIAS POUR LES ACCOMPAGNEURS DE VOYAGE

Bob Beelen a indiqué pendant le séminaire que les voyageurs sont devenus beaucoup plus exigeants au cours des dernières années. Ils attendent de plus en plus de choses de l'accompagnateur de voyage. Avec l'arrivée des multimédias, les accompagnateurs de voyage peuvent beaucoup plus facilement qu'auparavant répondre à ces exigences.

C'est une chance que les accompagnateurs de voyage doivent saisir car finalement cela favorise également la qualité du voyage, du produit et cela constitue en outre une promotion pour le tourisme en car. Il existe des dizaines de moyen d'offrir des infos supplémentaires aux voyageurs en car. On peut télécharger des petits films et des photos à partir d'Internet, on peut réagir aux événements actuels en se connectant à Internet pendant le voyage. Il peut ainsi être agréable de donner en chemin le score d'un match de football en cours. Cela crée en outre une ambiance encore plus conviviale. Bob Beelen conseille également aux accompagnateurs de voyage de prévoir un plan B lors des préparatifs du voyage, dans le cas où des situations inattendues se produisent en cours



Luc Glorieux: "a coach is not a truck"

de route, par exemple des travaux routiers. Les multimédias peuvent aider dans ce cadre, par exemple l'utilisation du GPS.

D'autres choses sont encore à venir pour l'accompagnateur de voyage, un monde de nouveaux moyens s'ouvrira bientôt, ceux-ci placeront l'accompagnement du voyage dans un cadre totalement différent et le rendront également plus passionnant. Nous nous dirigeons vers un avenir avec des guides de voyage électroniques, avec des nouveaux systèmes de navigation, le podcasting, etc.

TOERISME VLAANDEREN

Jos Vercruyse deviendra dans quelques jours le directeur du service Qualité de Toerisme Vlaanderen. Ce service comprend la formation matérielle des accompagnateurs de voyage. Vercruyse indique que beaucoup de choses sont sur le point de débiter dans ce domaine. On est en train d'élaborer un syllabus étendu pour la formation des accompagnateurs de voyage, on travaille sur le statut social et fiscal de l'accompagnateur de voyage, on élabore des syllabus de langue. On s'efforce également d'obtenir un bre-

vet de prestation de soins qui va de pair avec la production d'un cahier d'exercice Premiers Soins.

DU PAIN SUR LA PLANCHE!

La journée des accompagnateurs de voyage à Busworld a déjà donné une réponse claire à la question la plus importante. Il existe un grand avenir pour les accompagnateurs de voyage mais il y a du pain sur la planche car leur mission devient différente, variée, plus difficile et un plus grand dévouement et un plus grand enthousiasme leur seront demandés. Luc Glorieux envisage également cet avenir de manière positive et avec de nouveaux défis de grande envergure. Pour n'en citer qu'un: l'avenir de l'accompagnateur de voyage se situe notamment dans les voyages scolaires car tout le programme d'apprentissage y sera élargi et concrétisé sous la forme d'activités extrascolaires, c.-à-d. des voyages. Le simple professeur ne pourra pas accompagner ce type de voyages en car. Pour ces raisons et pour d'autres raisons, la formation de l'accompagnateur de voyage doit être totalement revue. Mais Luc Glorieux est loin d'avoir perdu sa vivacité. Les accompagnateurs de voyage du reste non plus car après une Journée des accompagnateurs de voyage telle que celle-là, ils redoublent de motivation pour contribuer à un nouvel avenir.



apporté une multitude d'informations, instructives et tournées vers l'avenir.

UNE INTRO COMBATIVE

C'est Luc Glorieux qui a ouvert le séminaire, animé par Johan Verweirder, président de l'asbl Reisleiders Vlaanderen, par une allocution passionnée, critique, enthousiaste, inspirée, comme nous avons l'habitude de sa part. Glorieux a fait référence à son livre 'L'avenir de l'autocar, l'autocar de l'avenir' dont un chapitre est également consacré aux accompagnateurs de voyage.

En raison de l'intensification de la réglementation, un ensemble de lois et de mesures, très souvent créées par des pouvoirs publics qui

Une salle bondée durant la Journée des accompagnateurs de voyage.

des situations exceptionnelles parce que les pouvoirs publics considèrent les cars comme des camions et les traitent en tant que tels dans la législation.

Mais voici ce que dit Luc Glorieux: "a coach is not a truck" et nous avons par exemple besoin de bandes séparées pour les cars sur les routes. C'est pour cette raison qu'une pétition a été lancée. Celle-ci doit faire en sorte que les pouvoirs publics reconnaissent le caractère spécifique des autocars!

Luc Glorieux conclut: la totalisation de tant de situations frustrantes

La Noël tombe plus tôt à Busworld

Lors d'un dîner international de Busworld, il est normal de jouer une petite note de musique.

Mais quelle musique faut-il jouer lorsqu'on est à table avec des Chinois, des Indiens, des Russes et des Belges? Que comporte la mémoire musicale collective de l'Océanie à l'Asie? Depuis la dernière édition, cette énigme a été résolue. Le petit orchestre constitué pour l'occasion avait beau essayer de séduire les convives internationaux



avec des chansons des Beatles ou d'autres hits mondiaux, les mains ne parvenaient pas à se décoller l'une de l'autre. Ce n'est que lorsque le violoniste a sorti les premières notes de "Jingle Bells" de son violon,

que l'ambiance s'est débridée. "Frère Jacques", Eviva Espana, Zwarte Lola et un pot-pourri d'airs flamands entraînants ont ensuite suivi avec aisance. La Noël ne tombe pas le 25 décembre partout dans le monde.

Une petite lettre de différence

Des petites erreurs d'impression peuvent encore arriver. Une petite lettre de différence et le mot ne correspond plus à la réalité. Dans ce cas, les ceintures de sécurité de MCF Safety Belts. Dans notre catalogue, le mot Bells était écrit à la place de Belts. Cette entreprise de Turin, MCF Safety Belts, ne vend pas de sonnettes (bells) mais bien des ceintures de sécurité de qualité pour une large gamme de véhicules, dont les bus et les autocars. MCF Safety Belts existe depuis 1989 et s'est forgée depuis lors une solide position



sur d'importants marchés internationaux. L'entreprise dispose de son propre laboratoire qui peut fournir du travail sur mesure selon les souhaits du client. Tout cela se fait en respectant la norme ISO 9001. L'entreprise produit plus d'un million de ceintures par an. Plus d'info sur le site www.mcf srl.com

Bob Beelen.

L'industrie indienne se transforme à une vitesse fulgurante

L'Inde est le deuxième plus gros marché au monde pour les bus et les cars et le deuxième plus gros producteur. Un panel d'experts d'Inde a expliqué au public lors de la Journée de l'Inde comment leur industrie est en train de changer. Jusqu'à récemment, la plupart des bus et des cars étaient construits sur des simples châssis dérivés de camions, avec des carrosseries livrées par des constructeurs allant des grands groupes bien organisés aux petits constructeurs qui se trouvent pour ainsi dire en bord de route et qui fabriquent des structures très rudimentaires qui ne respectaient pas de normes de sécurité.

PAR DOUG JACK



Balraj Bhanot.

consultant pour le gouvernement. Il a dirigé un certain nombre de commissions qui devaient instaurer des normes nationales de construction et de conformité de production. De nombreux organismes gouvernementaux différents et d'autres parties concernées devaient être impliqués, mais Bhanot et son équipe ont sagement décidé d'introduire des normes qui sont basées sur la Directive européenne en matière de bus.

Ce fut une sage décision qui aidera les fabricants et les fournisseurs européens et indiens à faire du commerce entre eux. L'Inde vient de terminer un réseau de grandes autoroutes reliant les principales villes et traversant le sous-continent du nord au sud et d'est en ouest. Cela a suscité une demande de cars longues distances et de navette plus confortables et plus puissants, effectuant des services très réguliers.

BUS CITADINS

Les bus citadins sont également en train de se transformer rapidement. Le gouvernement a introduit un programme d'incitation qui conduira

à la mise en service dans les prochains mois de plus de 10.000 bus à plancher surbaissé. Delhi insiste sur l'utilisation de bus alimentés au gaz naturel comprimé et prévoit de moderniser sa flotte avec 5.000 autres bus avant les Jeux du Commonwealth l'été prochain.

M. Sandhu d'ARAI a expliqué au public comment les nouvelles réglementations seront mises en œuvre. Les constructeurs de bus doivent passer par une procédure d'approbation standard. Cela pourrait conduire certains des nombreux petits constructeurs de carrosseries à s'associer de sorte que chacun deviendrait un spécialiste d'une partie du processus de production pour construire des bus complets qui respectent les nouvelles normes.

L'industrie de fabrication était représentée par M. Kulwant Wilkhu, un des directeurs de Sutlej Motors et président de l'Indian Association of Bus Manufacturers récemment créée. Ses membres plaident pour la construction de véhicules intégraux complets et sa propre entreprise travaille en étroite collaboration avec Mercedes-Benz. Wilkhu a présenté de nombreuses statistiques fascinantes sur l'industrie indienne, dont la demande actuelle et les prévisions de demande dans les divers segments de marché.

Toutes les présentations peuvent être téléchargées à partir du site Web de Busworld - www.busworld.org

La Chine se prépare pour l'Exposition Universelle

La Chine se prépare pour l'Exposition Universelle, qui doit se dérouler à Shanghai l'été prochain. Des visiteurs sont attendus de toute la Chine et de l'étranger. Jianguang Yuan, Secrétaire Général de la 'China Civil Engineering Society', a décrit cet énorme défi logistique, impliquant de grandes lignes ferroviaires, de métro, de cars et plusieurs lignes de bus. Les visiteurs vont se déplacer à l'intérieur du site de 5,28 km à bord d'une large flotte de bus à émission zéro, certains fonctionnant avec des batteries et d'autres avec des piles à combustible.

PAR DOUG JACK

Des orateurs représentant trois des principaux constructeurs de bus et de cars chinois ont ensuite pris la parole. L'industrie était limitée et localisée jusqu'au moment où elle a été stimulée par un programme de construction autoroutière en 1988. Depuis lors, elle a progressé de manière radicale, aux niveaux national et international. Les anciens modèles dotés de hauts châssis et de moteurs à essence montés à l'avant ont été complètement remplacés depuis les dix dernières années par des moteurs diesel, pour la plupart montés à l'arrière, des transmissions automatiques, des systèmes de suspension de qualité supérieure, des bus à plancher surbaissé et des cars à cadre en treillis. En Europe occidentale, le taux d'urbanisation typique de la population

est de 60-70 pour cent. En Chine, il est d'environ 30-40 pour cent, et le mouvement des zones rurales vers les villes continuera encore pendant de nombreuses années, ce qui a conduit un fabricant à dire que la construction de bus et de cars sera "une industrie qui continuera à apporter un rayon de soleil pendant au moins dix autres années."

Les quatre ou cinq premiers constructeurs chinois représentent environ 50 pour cent du marché intérieur, laissant près de 100 autres se battre pour le reste du marché. L'industrie va se consolider, ce qui permettra aux leaders du marché de bénéficier d'économies d'échelle. Les grands constructeurs consentent de lourds investissements dans la nouvelle technologie, notamment l'outillage sophistiqué, les carburants alternatifs et une construction de qualité.

Toutes les présentations sont maintenant disponibles sur notre site Web - www.busworld.org A une époque, les Chinois étaient presque cachottiers au sujet de leurs activités mais ces présentations constituent une mine d'informations pour tous ceux qui veulent en apprendre plus sur l'industrie des bus et des cars en Chine. Peut-être est-ce le fait que la Chine a représenté 52 pour cent de la production globale de bus et de cars en 2008 qui leur a donné la confiance d'être totalement ouverts. Notez les renseignements pour visiter le prochain Busworld Asie, qui se déroulera à Shanghai (6-8 mai), et visitez l'Exposition Universelle en même temps.

Trinquier au premier succès

Les trois compagnies de transport en commun de Belgique (De Lijn, le TEC et la STIB) et la Fédération des Exploitants Belges d'Autobus et d'Autocars, la FBAA, ont levé leur verre au Meetingpoint au succès du tout premier concours du "Meilleur chauffeur de bus de Belgique". Ce fut un sprint millimétré entre les lauréats. Mario Luybaerts de De Lijn a été le premier vainqueur. En compagnie du meilleur chauffeur de bus par organisation, l'initiateur du projet Stéphane Comer, directeur bus à la STIB a trinqué au succès de cette toute première édition. En 2011, une deuxième édition suivra très certainement.

BLUEKENS PRÉSENTE UN MIDIBUS ÉLECTRIQUE

Lors du salon Busworld, Bluekens Truck & Bus de la ville néerlandaise de Breda présente une deuxième première en matière de véhicule électrique: le Bluecoach Ro_ero First Electric. Ce bus citadin à propulsion entièrement électrique a été conçu en collaboration avec la province néerlandaise du Brabant-Septentrional, le constructeur de carrosserie slovaque Ro_ero, le transformateur AllGreenVehicles qui s'est chargé de la propulsion électrique et la compagnie de transport Arriva qui a commandé les premiers bus. Ce midibus a une capacité de 32 passagers et une autonomie d'au

moins 130 kilomètres. Ce midibus à propulsion entièrement électrique sera mis en service dès cette année sur un trajet en centre-ville dans la ville néerlandaise de Bois-le-Duc.

YUTONG VIENT EN EUROPE VIA L'ISLANDE

Après King Long, qui a lancé plusieurs bus et cars lors du salon Busworld, avec lesquels ce constructeur veut amorcer sérieusement l'offensive sur le marché européen, et Higer qui veut conquérir une place sur ce marché via Scania, Yutong est la troisième marque de bus chinoise qui a annoncé vouloir décocher ses flèches sur ce marché dans un ave-

nir proche. Yutong a opté pour une entrée via l'Islande. C'est là qu'est installée l'entreprise Eurobus, qui a été désignée comme importateur pour l'Europe. En premier lieu, le nouvel importateur ciblera le marché du nord de l'Europe et y proposera surtout les cars de Yutong mais l'objectif est également de commencer à relativement court terme l'importation des bus citadins hybrides de ce fabricant chinois.

Pour préparer l'offensive sur le reste de l'Europe, Eurobus a entre-temps fondé une base de distribution de pièces détachées en Allemagne, qui aura surtout en stock des pièces de carrosserie. Les composantes de châssis et du système de transmis-

sion sont d'une origine bien connue, Yutong utilise dans ses cars des moteurs Cummins, un embrayage et une boîte de vitesses ZF, des essieux d'Arvin Meritor et des soufflets de suspension de Conti, tandis que les autres éléments de suspension et le système de freinage proviennent de Wabco. Les pièces pour toutes ces composantes sont largement disponibles en Europe et ne doivent donc pas venir de Chine.

Les bus citadins hybrides sont dotés d'une propulsion Eaton hybride et d'une suspension et des essieux ZF tandis qu'on utilise pour la carrosserie des profilés Alcoa et des tôles en métal léger.

Le trophée IRU est décerné à Flygbussarna

Après l'IRU-City Trophy pour Stockholm, le "Prix spécial pour les entreprises 2009" de l'IRU prend également la direction de la Suède.

Flygbussarna Airport Coaches a reçu le prix des mains de Martin Marmy, secrétaire-général de l'IRU. Flygbussarna dessert sept aéroports, deux ports et neuf villes en Suède. L'entreprise a une flotte de

66 bus, fait partie depuis 2007 du groupe Veolia et transporte chaque année quatre millions de passagers. Cette année, Flygbussarna a mis une campagne sur pied plaçant l'accent sur le caractère écologique de leurs autocars et autobus. En dépit d'une baisse de 15 % des passagers sur les aéroports en Suède, cela a résulté en une augmentation du nombre de passagers transportés.

Séminaires

Différents séminaires se dérouleront durant Busworld. Pour plus d'informations, consultez www.busworld.org et cliquez sur side-events.

LUNDI 19 OCTOBRE

A coach is not a truck

Sujet: temps de conduite et de repos De 14h à 16 heures Busworld a pris l'initiative de redémarrer l'action 'A coach is not a Truck', en collaboration avec la FBAA, l'IRU et d'autres fédérations internationales. L'objectif principal est d'ob-

tenir une législation distincte pour le transport de personnes en matière de temps de conduite et de repos. Nous espérons que vous soutiendrez cette action.

MARDI 20 OCTOBRE

Bus Ecology And Alternative Fuels Conference

Sujet: Des autobus urbains respectueux de l'environnement De 14h00 à 15h30

Coach Ecology And Safety Conference

Sujet: Ecologie et sécurité De 16h00 à 17h30



busworld.

Rédacteur en chef:
Jean-Pierre Schoukens
jpschoukens@telenet.be
Photographie: Hervé Ally
Traduction: X-L-Ent
Impression: Ally Graph-x
Editeur responsable:
Luc Glorieux