

HOLGER JOERG DÜRRFELD, PRÉSIDENT D'EVOBUS FRANCE

Passionné de cars, bus et minis

Récemment nommé à la tête d'EvoBus France, Holger Joerg Dürrfeld n'est pas un inconnu de la grande maison chapeautant les marques Mercedes-Benz et Setra. Il a occupé de 2002 à 2008 le poste de directeur administratif et financier chez EvoBus France. Nous l'avons rencontré juste avant le salon Busworld.

Docteur en économie, quadrilingue (Allemand, langue maternelle, Français, Anglais et Italien), Holger Joerg Dürrfeld, âgé de 52 ans, poursuit aujourd'hui sa fulgurante carrière à la tête d'EvoBus France, après avoir été président d'EvoBus Italie (2012-2017) et d'EvoBus Suisse (2008-2012).

Un dirigeant passionné de cars, bus et minis, un haut responsable qui va maintenant diriger deux marques de véhicules neufs positionnées sur leur plus important marché européen qui est la France. Avec lui, nous avons abordé des questions de stratégie, de développement durable et l'avons interrogé sur l'arrivée des nouveautés, le Mercedes-Benz Turismo RHD ou encore le Setra S 531 DT TopClass.

A & B Infos – C'est votre troisième poste en tant que président d'EvoBus. Qu'allez-vous faire en France à la tête des marques Mercedes-Benz et Setra ?

Holger Joerg Dürrfeld - Vous savez, lorsque je suis arrivé en Suisse puis en Italie, j'ai été appelé à « relever » en quelque sorte nos deux grandes marques, car la situation économique de 2008 a eu un impact très dur sur les transporteurs... EvoBus va maintenant beaucoup mieux, particulièrement en Italie où Setra a marqué des points car le produit plaît, il n'y a aucun doute, aux transporteurs et à ses clients. Je

pense que l'essentiel, c'est d'abord cela, un « match » parfait, qui s'accompagne ensuite par un service après-vente qui doit être tout à fait à la hauteur !

En France, nous conserverons l'organigramme actuel, avec un président, un directeur commercial autobus et grand comptes, un autre chargé des autocars et des minicars, qui a notamment dans son équipe un responsable commercial national autocars pour la marque Setra et un pour Mercedes-Benz. C'est très bien ainsi.

A & B Infos – Pensez-vous qu'EvoBus doit conserver sa stratégie actuelle au niveau des modèles, par exemple l'Intouro pour le scolaire, le Turismo pour le tourisme, la marque Setra étant votre marque « premium » ?

Holger Joerg Dürrfeld - C'est un peu tôt pour l'affirmer, car je viens d'arriver. Il est indéniable que l'Intouro est un véritable « success story » en France, plus que partout ailleurs en Europe... On va continuer très certainement dans ce sens, en le faisant évoluer... Le Turismo RHD qui sera produit à notre usine d'Hosdere en Turquie arrive à un bon moment, je pense au renouvellement des flottes des entreprises qui font du car longue distance par exemple, et c'est également valable pour le nouveau Setra S 531 DT TopClass pour nos clients qui recherchent un véhi-

cule avec plus de sièges (93 places maxi en 14 m NDLR).

A & B Infos – Vous avez présenté à Busworld un Citaro « micro hybride », ça veut dire qu'il faut encore attendre pour une version électrique ou que les versions diesel on le vent en poupe ?

Holger Joerg Dürrfeld - Pour nos clients à la recherche d'un autobus qui affiche tout de même de très bons résultats environnementaux et qui a un surcoût annoncé de seulement 15 000 €, le Citaro Hybrid est pour eux (voir p. 14 et 22)... Il y a déjà des pré-commandes en Allemagne, je pense que ce sera le cas également en France.

Quant au débat sur le diesel et les véhicules zéro émission, notre stratégie est claire : nous aurons un véhicule 100 % électrique, cela a déjà été annoncé, et la présentation aura lieu au deuxième semestre 2018...

En attendant, avec Euro 6 (Euro 6c puis d à venir NDLR), les performances sont excellentes, et puis nous avons aussi notre Citaro au gaz avec moteur OM 936 comme alternative au gazole (pour rappel, le Citaro est disponible en 10 m, 12 m et 18 m articulé, quelque soit la motorisation choisie). De plus, le module d'hybridation sera aussi disponible sur le Citaro NGT. Nous n'aurons pas de car au gaz, cependant.

Nous estimons qu'en 2030, notre production sera répartie à 70 % en électrique et 30 % en diesel. Il y aura d'abord un bus Citaro E-Cell de série, puis suivra un F-Cell à l'hydrogène. Ils remplaceront petit à petit les bus diesel et hybrides... Le groupe Daimler fait déjà partie de « l'Hydrogen Council », première initiative mondiale pour la promotion de l'hydrogène en vue d'atteindre les objectifs liés au changement climatique. - FG

