

PROTOCOLE DE MADRID

Formulaire type n° 3A : Refus provisoire total de protection (règle 17.1) du règlement d'exécution commun)

| |
|---|
| I. Office qui fait la notification : INSTITUT NATIONAL DE LA PROPRIETE INDUSTRIELLE Département des Marques, Dessins et Modèles 15, rue des Minimes-CS 50001 F-92677 COURBEVOIE CEDEX FRANCE REF : /OPP/17.3563/JHA Affaire suivie par : Julie HAMEL Tel : 01.56.65.82.84 |
| II. Numéro de l'enregistrement international : 1 352 138 |
| III. Nom du titulaire : HYUNDAI MOTOR COMPANY |
| IV. Informations concernant le type de refus provisoire : <i>Veillez cocher une des options ci-après afin d'indiquer le type de refus provisoire :</i> <input type="checkbox"/> Refus provisoire total fondé sur un examen d'office <input checked="" type="checkbox"/> Refus provisoire total fondé sur une opposition <input type="checkbox"/> Refus provisoire total fondé à la fois sur un examen d'office et sur une opposition <i>Lorsque le refus est fondé sur une opposition, veuillez indiquer le nom et l'adresse de l'opposant :</i> i) Nom de l'opposant : SOLARIS IP spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa ii) Adresse de l'opposant : ul. Obornicka 46, Bolechowo Osiedle 62-005 Owińska POLOGNE |
| V. Informations concernant la portée du refus provisoire : Le refus provisoire total concerne tous les produits et services. |

| |
|---|
| <p>VI. Motifs de refus [(le cas échéant, voir la rubrique VII)] :</p> <p>VOIR EN ANNEXE L'ACTE D'OPPOSITION</p> |
| <p>VII. Informations relatives à une marque antérieure :</p> <p>i) Date et numéro de dépôt et, le cas échéant, date de priorité :</p> <p>VOIR EN ANNEXE L'ACTE D'OPPOSITION</p> <p>ii) Date et numéro d'enregistrement (s'ils sont disponibles) :</p> <p>VOIR EN ANNEXE L'ACTE D'OPPOSITION</p> <p>iii) Nom et adresse du titulaire :</p> <p>VOIR EN ANNEXE L'ACTE D'OPPOSITION</p> <p>iv) Reproduction de la marque :</p> <p>VOIR EN ANNEXE L'ACTE D'OPPOSITION</p> <p>v) Liste des produits et services pertinents (cette liste peut être rédigée dans la langue de la demande antérieure ou de l'enregistrement antérieur) :</p> <p>VOIR EN ANNEXE L'ACTE D'OPPOSITION</p> |
| <p>VIII. Dispositions essentielles correspondantes de la législation applicable :</p> <p>VOIR FICHE JOINTE</p> |

IX. Informations concernant la possibilité de présenter une requête en réexamen ou un recours :

i) Délai pour présenter une requête en réexamen ou un recours :

Le titulaire de l'enregistrement international est réputé avoir reçu la notification de l'opposition dans un délai de quinze jours à compter de la date d'émission de cette notification par l'Institut.

Le titulaire dispose d'un délai de 2 mois à compter de cette date présumée de réception pour présenter ses observations à l'Institut National de la Propriété Industrielle.

ii) Autorité auprès de laquelle la requête en réexamen ou le recours doit être déposé :

Institut National de la Propriété Industrielle

iii) Nécessité de déposer la requête en réexamen ou le recours dans une langue particulière ou par l'intermédiaire d'un mandataire qui a son adresse sur le territoire de la partie contractante :

Tout acte ou pièce remis à l'Institut national de la propriété industrielle doit, s'il est rédigé en langue étrangère, être accompagné de sa traduction en langue française.

Si le titulaire n'est pas établi ou domicilié en France, dans un Etat membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen, ces observations doivent être présentées par un mandataire habilité ayant son domicile, son siège ou son établissement en France ou par un professionnel ressortissant d'un pays de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen, exerçant légalement une activité de représentation devant l'office central de propriété industrielle de son état.

A défaut d'observations en réponse ou le cas échéant, de constitution régulière d'un mandataire, dans le délai imparti, il est statué directement sur l'opposition.

iv) Conditions supplémentaires, le cas échéant :

X. Signature ou sceau officiel de l'Office qui fait la notification :

**Pour le Directeur général de
l'Institut National de la Propriété Industrielle
Julie HAMEL
Juriste**



XI. Date d'envoi de la notification au Bureau international : 06/09/2017

PROCEDURE D'OPPOSITION

EXTRAITS DES TEXTES APPLICABLES

Extraits du code de la propriété intellectuelle

Art. L 712-3.- Pendant le délai de deux mois suivant la publication de la demande d'enregistrement, toute personne intéressée peut formuler des observations auprès du directeur de l'Institut national de la propriété industrielle.

Art. L 712-4.- Pendant le délai mentionné à l'article L. 712-3, opposition à la demande d'enregistrement peut être faite auprès du directeur de l'Institut national de la propriété industrielle par :

1° Le propriétaire d'une marque enregistrée ou déposée antérieurement ou bénéficiant d'une date de priorité antérieure, ou le propriétaire d'une marque antérieure notoirement connue ;

1° bis Le directeur de l'Institut national de l'origine et de la qualité, dès lors qu'il y a un risque d'atteinte au nom, à l'image, à la réputation ou à la notoriété d'une appellation d'origine ou d'une indication géographique mentionnées aux articles L. 641-5, L. 641-10, L. 641-11 et L. 641-11-1 du code rural et de la pêche maritime ;

2° Le bénéficiaire d'un droit exclusif d'exploitation, sauf stipulation contraire du contrat ;

3° Une collectivité territoriale au titre du h de l'article L. 711-4 ou au titre d'une atteinte à une indication géographique définie à l'article L. 721-2, dès lors que cette indication comporte le nom de la collectivité concernée ;

4° Un organisme de défense et de gestion mentionné à l'article L. 721-4 dont une indication géographique a été homologuée en application de l'article L. 721-3 ou dont la demande d'homologation est en cours d'instruction par l'Institut.

L'opposition est réputée rejetée s'il n'est pas statué dans un délai de six mois suivant l'expiration du délai prévu à l'article L. 712-3.

Toutefois, ce délai peut être suspendu :

a) Lorsque l'opposition est fondée sur une demande d'enregistrement de marque ou sur une demande d'homologation d'indication géographique ;

b) En cas de demande en nullité, en déchéance ou en revendication de propriété, de la marque sur laquelle est fondée l'opposition ;

c) Sur demande conjointe des parties, pendant une durée de trois mois renouvelable une fois.

Art. L 712-7.- La demande d'enregistrement est rejetée :

a) Si elle ne satisfait pas aux conditions prévues à l'article L 712-2 ;

b) Si le signe ne peut constituer une marque par application des articles L 711-1 et L 711-2, ou être adopté comme une marque par application de l'article L 711-3 ;

c) Si l'opposition dont elle fait l'objet au titre de l'article L 712-4 est reconnue justifiée.

Lorsque les motifs de rejet n'affectent la demande qu'en partie, il n'est procédé qu'à son rejet partiel.

Art. L 411-4.- Le directeur de l'Institut national de la propriété industrielle prend les décisions prévues par le présent code à l'occasion de la délivrance, du rejet ou du maintien des titres de propriété industrielle.

Dans l'exercice de cette compétence, il n'est pas soumis à l'autorité de tutelle. Les cours d'appel désignées par voie réglementaire connaissent directement des recours formés contre ces décisions. Il y est statué, le ministère public et

le directeur de l'Institut national de la propriété industrielle entendus. Le pourvoi en cassation est ouvert tant au demandeur qu'au directeur de l'Institut national de la propriété industrielle.

.....
Art. L 422-4.- Les personnes qui souhaitent se faire représenter dans les procédures devant l'Institut national de la propriété industrielle ne peuvent le faire, pour les actes où la technicité de la matière l'impose, que par l'intermédiaire de conseils en propriété industrielle dont la spécialisation, déterminée en application du dernier alinéa de l'article L. 422-1, est en rapport avec l'acte.

Les dispositions de l'alinéa précédent ne font pas obstacle à la faculté de recourir aux services d'un avocat ou à ceux d'une entreprise ou d'un établissement public auxquels le demandeur est contractuellement lié ou à ceux d'une organisation professionnelle spécialisée ou à ceux d'un professionnel établi sur le territoire d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen intervenant à titre occasionnel et habilité à représenter les personnes devant le service central de la propriété industrielle de cet Etat.

.....
Art. L 422-5.- Toute personne exerçant les activités mentionnées au premier alinéa de l'article L. 422-1 au 26 novembre 1990 peut, par dérogation aux dispositions de l'article L. 422-4, représenter les personnes mentionnées au premier alinéa de cet article dans les cas prévus par cet alinéa, sous réserve d'être inscrite sur une liste spéciale établie par le directeur de l'Institut national de la propriété industrielle.

.....
Art. R 712-2.- Le dépôt peut être fait personnellement par le demandeur ou par un mandataire ayant son domicile, son siège ou son établissement dans un Etat membre de la communauté européenne ou dans un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

Sous réserve des exceptions prévues aux articles L. 422-4 et L. 422-5, le mandataire constitué pour le dépôt d'une demande d'enregistrement de marque et tout acte subséquent relatif à la procédure d'enregistrement, à l'exception du simple paiement des redevances et des déclarations de renouvellement, doit avoir la qualité de conseil en propriété industrielle.

Les personnes n'ayant pas leur domicile ou leur siège dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen doivent, dans le délai qui leur est imparti par l'Institut, constituer un mandataire satisfaisant aux conditions prévues à l'alinéa précédent.

En cas de pluralité de déposants, un mandataire commun doit être constitué. Si celui-ci n'est pas l'un des déposants, il doit satisfaire aux conditions prévues par le deuxième alinéa.

Sauf lorsqu'il a la qualité de conseil en propriété industrielle ou d'avocat, le mandataire doit joindre un pouvoir qui s'étend, sous réserve des dispositions des articles R. 712-21 et R. 714-1 et sauf stipulation contraire, à tous les actes et à la réception de toutes les notifications prévues au présent titre. Le pouvoir est dispensé de légalisation.

Art. R 712-13.- L'opposition à enregistrement formée dans les conditions prévues à l'article L. 712-4 par le propriétaire d'une marque antérieure, le bénéficiaire d'un droit exclusif d'exploitation, une collectivité territoriale, un organisme de défense et de gestion défini à l'article L. 721-4 ou le directeur de l'Institut national de l'origine et de la qualité peut être présentée par la personne physique ou morale opposante agissant personnellement ou par l'intermédiaire d'un mandataire remplissant les conditions prévues à l'article R. 712-2.

Art. R 712-14.- L'opposition est présentée par écrit dans les conditions prévues par la décision mentionnée à l'article R 712-26.

Elle précise :

1° L'identité de l'opposant, ainsi que les indications propres à établir l'existence, la nature, l'origine et la portée de ses droits ;

2° Les références de la demande d'enregistrement contre laquelle est formée l'opposition, ainsi que l'indication des produits ou services visés par l'opposition ;

3° L'exposé des moyens sur lesquels repose l'opposition ;

4° La justification du paiement de la redevance prescrite ;

5° Le cas échéant, sauf lorsqu'il a la qualité de conseil en propriété industrielle ou d'avocat, le pouvoir du mandataire, ce pouvoir pouvant être adressé à l'Institut dans le délai maximum d'un mois.

Art. R 712-15.- Est déclarée irrecevable toute opposition soit formée hors délai, soit présentée par une personne qui n'avait pas qualité, soit non conforme aux conditions prévues aux articles R 712-13 et R 712-14 et par la décision mentionnée à l'article R 712-26.

Art. R 712-16.- Sous réserve des cas de suspension prévus à l'article L 712-4 ou de clôture de la procédure en application de l'article R 712-18, l'opposition est instruite selon la procédure ci-après :

1° L'opposition est notifiée sans délai au titulaire de la demande d'enregistrement.

Un délai est imparti à celui-ci pour présenter les observations en réponse et, le cas échéant, constituer un mandataire répondant aux conditions prévues à l'article R 712-13. Le délai imparti ne peut être inférieur à deux mois ;

2° A défaut d'observations en réponse, ou le cas échéant, de constitution régulière d'un mandataire dans le délai imparti, il est statué sur l'opposition.

Dans le cas contraire, un projet de décision est établi au vu de l'opposition et des observations en réponse. Ce projet est notifié aux parties auxquelles un délai est imparti pour en contester éventuellement le bien fondé ;

3° Ce projet, s'il n'est pas contesté, vaut décision.

Dans le cas contraire, il est statué sur l'opposition au vu des dernières observations et, si l'une des parties le demande, après que celles-ci auront été admises à présenter des observations orales.

L'Institut doit respecter le principe du contradictoire. Toute observation dont il est saisi par l'une des parties est notifiée à l'autre.

Art. R 712-17.- A l'exclusion des oppositions relevant du 1° bis, du 3° et du 4° de l'article L. 712-4, le titulaire de la demande d'enregistrement peut, dans ses premières observations en réponse, inviter l'opposant à produire des pièces propres à établir que la déchéance de ses droits sur défaut d'exploitation n'est pas encourue.

Ces pièces doivent établir l'exploitation de la marque antérieure, au cours des cinq années précédant la demande de preuves d'usage, pour au moins l'un des produits ou services sur lesquels est fondée l'opposition ou faire état d'un juste motif de non-exploitation.

L'Institut imparti alors un délai à l'opposant pour produire ces pièces.

Art. R 712-18.- La procédure d'opposition est clôturée :

1° Lorsque l'opposant a retiré son opposition, a perdu qualité pour agir ou n'a fourni dans le délai imparti aucune pièce propre à établir que la déchéance de ses droits sur la marque antérieure n'est pas encourue ;

2° Lorsque l'opposition est devenue sans objet par suite soit d'un accord entre les parties, soit du retrait ou du rejet de la demande d'enregistrement de marque contre laquelle l'opposition a été formée ;

3° Lorsque les effets du droit antérieur ont cessé ;

4° Lorsque la demande d'homologation d'un cahier des charges d'indication géographique définie à l'article L. 721-2 a été rejetée ou retirée ou lorsque l'homologation a été retirée ;

5° Lorsque la demande de modification d'un cahier des charges homologué défini à l'article L. 721-3 a été rejetée ou retirée si l'opposition est fondée sur cette demande de modification.

Art. R 712-21.- La demande d'enregistrement peut être retirée jusqu'au début des préparatifs techniques relatifs à l'enregistrement. Le retrait peut être limité à une partie du dépôt. Il s'effectue par une déclaration écrite adressée ou remise à l'Institut.

Une déclaration de retrait ne peut viser qu'une seule marque. Elle est formulée par le demandeur ou par son mandataire, lequel, sauf s'il a la qualité de conseil en propriété industrielle ou d'avocat, doit joindre un pouvoir spécial.

Elle indique s'il a été ou non concédé des droits d'exploitation ou de gage. Dans l'affirmative, elle doit être accompagnée du consentement écrit du bénéficiaire de ce droit ou du créancier gagiste.

Si la demande d'enregistrement a été formulée par plusieurs personnes, son retrait ne peut être effectué que s'il est requis par l'ensemble de celles-ci.

Le retrait ne fait pas obstacle à la publication prévue au premier alinéa de l'article R 712-8.

Art. R 712-26.- Les conditions de présentation de la demande et le contenu du dossier sont précisés par décision du directeur général de l'Institut national de la propriété industrielle, notamment en ce qui concerne :

2° L'opposition prévue à l'article R 712-14 ;

Art. R 717-5.- Le délai pour former opposition, conformément à l'article L. 712-4, court à compter de la publication du bulletin La Gazette par l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle.

L'opposition est notifiée au titulaire de l'enregistrement international par l'intermédiaire du bureau international de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle.

Le titulaire de l'enregistrement international est réputé avoir reçu la notification de l'opposition dans un délai de quinze jours à compter de la date d'émission de cette notification par l'Institut national de la propriété industrielle.

Décision N° 2016-69 du Directeur Général de l'Institut National de la Propriété Industrielle relative aux modalités de la procédure d'opposition à l'enregistrement d'une marque.

Article 1

La formation d'une opposition à l'enregistrement d'une marque ainsi que les échanges subséquents, réalisés par l'opposant ou le titulaire de la marque contestée ou leurs mandataires, s'effectuent sous forme électronique sur le site Internet de l'INPI.

Article 6

I. – Une opposition ne peut être fondée que sur un seul droit antérieur visé à l'article L. 712-4 du code de la propriété intellectuelle.

II. – Les prescriptions résultant de l'article R. 712-14 du code précité sont assorties des tempéraments ou modalités suivantes. L'opposant fournit :

1°) Afin d'établir l'existence, la nature, l'origine et la portée des droits de l'opposant :

- une copie de la marque antérieure, dans son dernier état, mettant en évidence, le cas échéant, l'incidence d'une renonciation, limitation ou cession partielle sur la portée des droits de l'opposant, et, dans le cas où le bénéficiaire d'une date de priorité est invoqué, une copie de la demande sur laquelle est fondée cette priorité ;
- si la marque antérieure est une marque non déposée, mais notoire, les pièces établissant son existence et sa notoriété, et en définissant la portée ;

- s'il n'est pas le propriétaire originel de la marque, la justification de sa qualité pour agir et de l'opposabilité de l'acte correspondant ;
- si l'opposition est fondée sur une atteinte au nom, à l'image ou la renommée d'une collectivité territoriale, les documents propres à justifier de l'identification de la collectivité territoriale par le signe qu'elle invoque ;
- si l'opposition est fondée sur une atteinte à une indication géographique protégeant les produits industriels et artisanaux, une copie de l'homologation du cahier des charges dans son dernier état, ainsi que, le cas échéant, les documents propres à justifier de l'existence de la collectivité territoriale opposante ;
- si l'opposition est fondée sur une atteinte à une appellation d'origine ou une indication géographique régie par le code rural et de la pêche maritime, les documents propres à justifier de sa protection.

2°) Une copie de la publication de la demande d'enregistrement ou de l'enregistrement international contre laquelle est formée l'opposition, ainsi que l'indication des produits ou services visés par l'opposition ;

3°) L'exposé des moyens tirés de la comparaison des produits et services, ainsi que l'exposé des moyens tirés de la comparaison des signes, et, si l'opposition est fondée sur une atteinte au nom, à l'image ou la renommée d'une collectivité territoriale, l'exposé des moyens visant à démontrer cette atteinte.

4°) Une copie du pouvoir daté, revêtu de la signature manuscrite du déposant, et, s'il s'agit d'une personne morale, de l'indication de la qualité du signataire et du cachet de la personne morale.

III. – Tout acte ou pièce remis à l'Institut national de la propriété industrielle doit, s'il est rédigé en langue étrangère, être accompagné de sa traduction en langue française.



Signature numérique de : INPI
CN=Institut national de la propriété
industrielle,OU=0002
180080012,O=INPI,C=FR
Raison : e-service INPI
Lieu : INPI Courbevoie
Date : 2017-08-28 16:22:38

**MARQUE DE FABRIQUE DE COMMERCE
OU DE SERVICE**

Code la propriété intellectuelle - Livre VII

**RECAPITULATIF D'OPPOSITION A
ENREGISTREMENT**

Date de dépôt : 28/08/2017
Référence INPI : 2017-3563
Votre référence : RG/AL/MD/20170472

ADRESSE DE CORRESPONDANCE DE L'OPPOSANT OU DU MANDATAIRE

Nom/Prénom : M. GILBEY Richard
Société/Cabinet : GILBEY LEGAL
Adresse :
43 boulevard Haussmann
75009 PARIS
France

DEMANDE D'ENREGISTREMENT CONTESTEE

Droit contesté : Marque internationale ayant effet en France
N° National : 1352138
N° du BOPI de publication : 17/24
Date de dépôt : 27/04/2017

Document annexe : marque_contestée.pdf

OPPOSANT

Dénomination sociale : SOLARIS IP spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia spolka
komandytowa
Forme juridique : Personne morale de droit étranger
Adresse :
ul. Obornicka 46
Bolechowo Osiedle
62-005 Owinska
Pologne

MANDATAIRE

Nom/Prénom : M. GILBEY Richard
Cabinet ou Société : GILBEY LEGAL
N° de Téléphone : +56026200
Adresse électronique : mail@gdhlegal.com
Adresse :
43 boulevard Haussmann

75009 PARIS
France

ATTEINTE A UNE MARQUE ANTERIEURE

Marque antérieure invoquée : Marque communautaire
N° de dépôt et/ou d'enregistrement : 009038696
Date de dépôt et/ou d'enregistrement : 20/04/2010
Nom de la marque : SOLARIS
Copie de la marque antérieure : marque_antérieure.pdf

Opposant agissant en qualité de : Propriétaire par suite d'une transmission de propriété

Inscription de l'acte au registre national, international ou européen des marques :

Date : 24/05/2016

N° d'inscription : T010957366

Documents annexes : transfert.pdf

EXPOSE DES MOYENS TIRES DE LA COMPARAISON DES PRODUITS ET SERVICES

L'opposition est formée : Pour l'INTEGRALITE des produits et services désignés dans la demande d'enregistrement

Les produits et services visés sont :

- IDENTIQUES
- SIMILAIRES

Documents annexes ou texte

: exposé_des_moyens_tirés_de_la_comparaison_des_produits_et_services.pdf

EXPOSE DES MOYENS TIRES DE LA COMPARAISON DES SIGNES

La demande d'enregistrement constitue :

- L'IMITATION DE LA MARQUE

Documents annexes ou texte

: exposé_des_moyens_tirés_de_la_comparaison_des_signes_et_des_risques_de_confusion.pdf

AUTRES

pièces.pdf

SIGNATAIRE

Nom : GILBEY Richard

Qualité : Avocat à la Cour

Email : mail@gdhlegal.com

1352138

28.8.2017

151 **Date de l'enregistrement**
27.04.2017

180 **Date prévue de l'expiration de l'enregistrement/du renouvellement**
27.04.2027

270 **Langue de la demande**
Anglais

Etat actuel

732 **Nom et adresse du titulaire de l'enregistrement**
HYUNDAI MOTOR COMPANY 12, Heolleung-ro, Seocho-gu Seoul 06797 République de Corée

811 **Etat contractant dont le titulaire est ressortissant**
KR (République de Corée)

842 **Nature juridique du titulaire (personne morale) et Etat ainsi que, le cas échéant, territoire à l'intérieur de cet Etat, où la personne morale est constituée**
Corporation, Republic of Korea

740 **Nom et adresse du mandataire**
Lee Gill Sang Jeongdong Building, 17F, 21-15 Jeongdong-gil, Jung-gu Seoul 04518 République de Corée

540 **Marque**

SOLATI

541 **Reproduction de la marque lorsque celle-ci est représentée en caractère standard**

550 **Indication relative à la nature de la marque ou au type de marque**
Les termes contenus dans la marque n'ont pas de signification

511 **Classification internationale des produits et des services aux fins de l'enregistrement des marques (classification de Nice) - NCL(11)**

12 Automobiles; fourgonnettes [véhicules]; parties structurelles d'automobiles; pneus d'automobile; amortisseurs pour automobiles; systèmes de freinage pour véhicules; paliers d'essieux pour véhicules terrestres; roulements de roues pour véhicules terrestres; moteurs pour véhicules terrestres; tracteurs.

822 **Enregistrement de base**
KR (République de Corée), 22.01.2016, 4011562860000

832 **Désignation(s) selon le Protocole de Madrid**
AL (Albanie), AT (Autriche), AZ (Azerbaïdjan), BA (Bosnie-Herzégovine), BG (Bulgarie), BH (Bahreïn), BX (Benelux), BY (Biélorus), CH (Suisse), CN (Chine), CO (Colombie), CZ (République tchèque), DE (Allemagne), DK (Danemark), DZ (Algérie), EE (Estonie), ES (Espagne), FI (Finlande), FR (France), GE (Géorgie), GR (Grèce), HR (Croatie), HU (Hongrie), IL (Israël), IR (République islamique d'Iran), IT (Italie), KG (Kirghizistan), KZ (Kazakhstan), LA (République démocratique populaire lao), LT (Lituanie), LV (Lettonie), MA (Maroc), MD (République de Moldova), ME (Monténégro), MK (Ex-République yougoslave de Macédoine), MN (Mongolie), MX (Mexique), NO (Norvège), OM (Sultanat d'Oman), PH (Philippines), PL (Pologne), PT (Portugal), RO (Roumanie), RS (Serbie), RU (Fédération de Russie), SE (Suède), SI (Slovénie), SK (Slovaquie), TM (Turkménistan), TN (Tunisie), TR (Turquie), UA (Ukraine), US

(Etats-Unis d'Amérique), UZ (Ouzbékistan), VN (Viet Nam)

527 **Indications relatives aux exigences d'utilisation**

US (Etats-Unis d'Amérique)

Enregistrement

450 **Date et numéro de publication**

2017/24 Gaz, 29.06.2017

832 **Désignation(s) selon le Protocole de Madrid**

AL (Albanie), AT (Autriche), AZ (Azerbaïdjan), BA (Bosnie-Herzégovine), BG (Bulgarie), BH (Bahreïn), BX (Benelux), BY (Biélarus), CH (Suisse), CN (Chine), CO (Colombie), CZ (République tchèque), DE (Allemagne), DK (Danemark), DZ (Algérie), EE (Estonie), ES (Espagne), FI (Finlande), FR (France), GE (Géorgie), GR (Grèce), HR (Croatie), HU (Hongrie), IL (Israël), IR (République islamique d'Iran), IT (Italie), KG (Kirghizistan), KZ (Kazakhstan), LA (République démocratique populaire lao), LT (Lituanie), LV (Lettonie), MA (Maroc), MD (République de Moldova), ME (Monténégro), MK (Ex-République yougoslave de Macédoine), MN (Mongolie), MX (Mexique), NO (Norvège), OM (Sultanat d'Oman), PH (Philippines), PL (Pologne), PT (Portugal), RO (Roumanie), RS (Serbie), RU (Fédération de Russie), SE (Suède), SI (Slovénie), SK (Slovaquie), TM (Turkménistan), TN (Tunisie), TR (Turquie), UA (Ukraine), US (Etats-Unis d'Amérique), UZ (Ouzbékistan), VN (Viet Nam)

527 **Indications relatives aux exigences d'utilisation**

US (Etats-Unis d'Amérique)

580 **Date de l'inscription (date de notification à partir de laquelle commence à courir le délai pour émettre le refus de protection)**

29.06.2017

861 **Retus provisoire total de protection**

US (Etats-Unis d'Amérique)

450 **Date et numéro de publication**

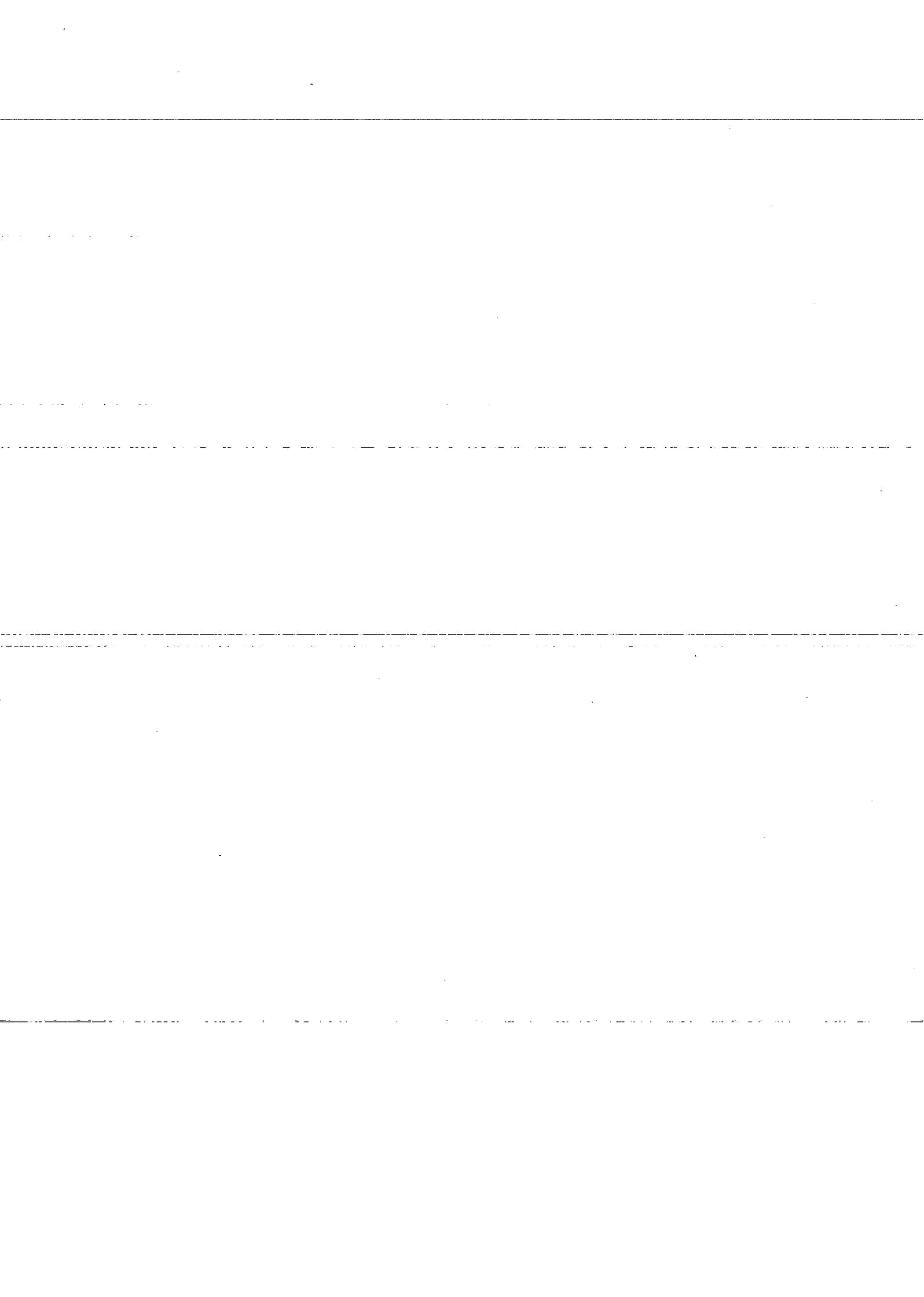
2017/32 Gaz, 24.08.2017

580 **Date de notification**

08.08.2017

Date de réception par le Bureau International

04.08.2017





Notice complète

1 résultats trouvés pour votre requête : numéro 1352138, dans les marques en vigueur en France

- Notice complète

Marque internationale

SOLATI

Marque : SOLATI

Note :

- Caractères standards
- Individual

Classification de Nice : 12

Produits et services

- 12 Automobiles; fourgonnettes [véhicules]; parties structurelles d'automobiles; pneus d'automobile; amortisseurs pour automobiles; systèmes de freinage pour véhicules; paliers d'essieux pour véhicules terrestres; roulements de roues pour véhicules terrestres; moteurs pour véhicules terrestres; tracteurs.

Déposant : HYUNDAI MOTOR COMPANY, Corporation, 12, Heolleung-ro, Seocho-gu Seoul 06797, KR

Adresse pour la correspondance : HYUNDAI MOTOR COMPANY, 12, Heolleung-ro, Seocho-gu Seoul 06797, KR

Mandataire : Lee Gill Sang, Jeongdong Building, 17F, 21-15 Jeongdong-gil, Jung-gu Seoul 04518, KR

Numéro : 1352138

Date de dépôt / Enregistrement : 2017-04-27

Date prévue pour l'expiration : 2027-04-27

Pays désignés

- Albanie, Autriche, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Bahreïn, Benelux, Bélarus, Suisse, Chine, Colombie, République tchèque, Allemagne, Danemark, Algérie, Estonie, Espagne, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Croatie, Hongrie, Israël, République islamique d'Iran, Italie, Kirghizistan, Kazakhstan, LA, Lituanie, Lettonie, Maroc, République de Moldova, Monténégro, Ex-République yougoslave de Macédoine, Mongolie, Mexique, Norvège, Sultanat d'Oman, Philippines, Pologne, Portugal, Roumanie, Serbie, Fédération de Russie, Suède, Slovénie, Slovaquie, Turkménistan, Tunisie, Turquie, Ukraine, États-Unis d'Amérique, Ouzbékistan, Viet Nam (Protocole)

Dépôt origine : KR 4011562860000 2016-01-22

Historique

- Enregistrement 2017-04-27 (Gazette 2017/24 du 2017-06-29)
- Refus total provisoire de protection pour États-Unis d'Amérique 2017-08-04 (Gazette 2017/32 du 2017-08-24)

Source OMPI



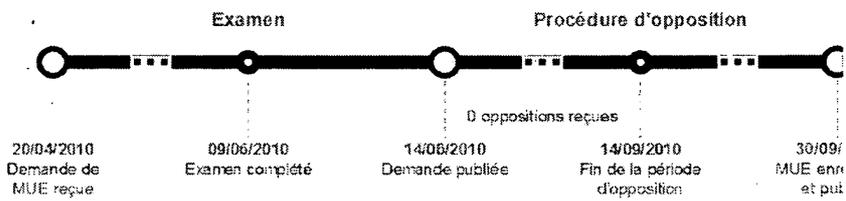
Protéger votre propriété intellectuelle dans l'Union européenne

Informations de dossier de MUE

SOLARIS

009038696

Calendrier



Informations sur la marque

| | | | |
|--------------------------|--|-----------------------------|-------------------|
| Nom | SOLARIS | Date de dépôt | 20/04/2010 |
| Numéro de dépôt | 009038696 | Date de l'enregistrement | 27/09/2010 |
| Base | MUE | Date d'expiration | 20/04/2020 |
| Date de réception | 20/04/2010 | Date de la désignation | |
| Type | Verbale | Langue de dépôt | Polonais |
| Nature | Individuelle | Deuxième langue | Anglais |
| Classes de Nice | 12, 37 (Classification de Nice) | Référence de la demande | Pbx/445/10 |
| | | Statut de la marque | Enregistre |
| Classification de Vienne | | Caractère distinctif acquis | Non |

Produits et services

français (fr)

12 Autobus, autocars, véhicules de locomotion par terre, pièces de rechange pour autobus, autocars et véhicules de locomotion par terre, non compris dans d'autres classes.

37 Assistance en cas de pannes de véhicules, nettoyage ou entretien de véhicules.

Description

Pas d'entrée

Titulaires

SOLARIS IP spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa

| | | | | | |
|--------------|--------------------------------------|------------|---------------------|---|--|
| ID | 762297 | Pays | PL - POLOGNI | Adresse postale | |
| Organisation | SOLARIS IP spółka z ograniczc | État/comté | n/a | SOLARIS IP spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka | Accès et changement par l'utilisateur autorisé permis via l'User Area. |
| | | Ville | Owinska | | |

odpowiedz Code postal **62-005** komandytowa
spotka Adresse **ul.** ul. Obornicka 46,
komandy **Obornick** Boiechowo Osiedle
 Légal **Entite** **46,** POLONIA
juridique **Bolechow** Accès et
Osiedle permis via l'User
 Area.

Accès et
 changement par
 l'utilisateur autorisé
 permis via l'User
 Area.

Représentants

KANCELARIA PATENTOWA PATENTBOX ROMUALD SUSZCZEWICZ

ID. **27983** Pays **PL -** Adresse postale
POLOGNI 00 48-618529911
 Organisation **n/a** KANCELARIA
 Légal **Personne** État/comté **n/a** PATENTOWA
morale Ville **Poznan** PATENTBOX
 Type **Associati** Code postal **61-823** ROMUALD
 Adresse **ul.** SUSZCZEWICZ
Piekary ul. Piekary 6/1 /
6/17 61-823 Poznan
 kancelaria@patentbox.pl
 POLONIA

Correspondance

| De | Procédure | Numéro de dépôt | Objet | Date | Actions |
|----|-------------|-----------------|--|------------|---------|
| | Inscription | 012803022 | Right in Rem Creation - Communication to non applicant (C.5.1) | 29/05/2017 | |
| | Inscription | 012803022 | Rights in Rem Creation - Notification of entry (C.5.1.) | 29/05/2017 | |

| De | Procédure | Numéro de dépôt | Objet | Date | Actions |
|----|-------------|-----------------|--|------------|---------|
| | Inscription | 012803022 | Formulaire de demande et pièce jointe | 22/05/2017 | |
| | MUE | 009038696 | Surveillance letter | 23/02/2017 | |
| | Inscription | 011273532 | T722M - Registration of recordal C.1.3 / B.2.2 | 10/08/2016 | |
| | Inscription | 011273532 | Lettre à l'EUIPO | 05/08/2016 | |
| | Inscription | 01095/366 | Transfers - entry on the register. | 24/05/2016 | |
| | Inscription | 010957366 | Transfers - deficiency/rejection. | 23/05/2016 | |
| | Inscription | 010957366 | Lettre à l'EUIPO | 23/05/2016 | |
| | Inscription | 01095/366 | Formulaire de demande et pièce jointe | 19/05/2016 | |

Affichage 1 à 10 d'entrées30

Transformation d'un EI

Pas d'entrée

Ancienneté

Pas d'entrée

Priorité d'exposition

Pas d'entrée

Priorité

Pas d'entrée

Publications

| Numéro du | Date | Section | Description |
|-----------|------|---------|-------------|
|-----------|------|---------|-------------|

| Bulletin | | | |
|----------------------------|------------|-------|--|
| 2010/107 | 14/06/2010 | A.1 | Demandes publiées au titre de l'article 39 du RMUE |
| 2010/184 | 30/09/2010 | B.1 | Enregistrements non modifiés depuis la publication de la demande |
| 2010/209 | 08/11/2010 | C.2.1 | Représentant - Modification du nom et de l'adresse professionnelle |
| 2012/081 | 30/04/2012 | C.2.1 | Représentant - Modification du nom et de l'adresse professionnelle |
| 2016/018 | 28/01/2016 | C.1.1 | Propriétaire - Transferts totaux |
| 2016/096 | 26/05/2016 | C.1.1 | Propriétaire - Transferts totaux |
| 2016/148 | 09/08/2016 | C.1.3 | Propriétaire - Modification du nom et de l'adresse |
| 2017/101 | 31/05/2017 | C.5.1 | Création de droits réels |
| Affichage 1 à 8 d'entrées8 | | | |

Annulation

Pas d'entrée

Inscriptions

| Numéro du Bulletin | Date | Section | Numéro de dépôt | Titre | Sous-titre |
|--------------------|------------|---------|-----------------|--------------|---|
| 2010/209 | 08/11/2010 | C.2.1 | 0051/4969 | Représentant | Modification du nom et de l'adresse professionnelle |
| 2012/081 | 30/04/2012 | C.2.1 | 006447596 | Représentant | Modification du nom et de l'adresse professionnelle |
| 2016/018 | 28/01/2016 | C.1.1 | 010501156 | Propriétaire | Transferts totaux |
| 2016/096 | 26/05/2016 | C.1.1 | 01095/366 | Propriétaire | Transferts totaux |
| 2016/148 | 09/08/2016 | C.1.3 | 011273532 | Propriétaire | Modification du nom et de l'adresse |
| 2017/101 | 31/05/2017 | C.5.1 | 012803022 | Droits réels | Creation of rights in rem |

Affichage 1 à 6 d'entrées6

Oppositions

Pas d'entrée

Recours

Pas d'entrée

Décisions

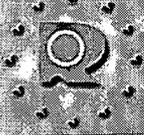
Pas d'entrée

Renouvellements

Pas d'entrée

Relations de la marque

Pas d'entrée



Zarejestrowano, dnia / Registered
27/09/2010

No 009038696

URZĄD - HARMONIZACJI RYNKU WEWNĘTRZNEGO
ZNAKI TOWAROWE I WZORY

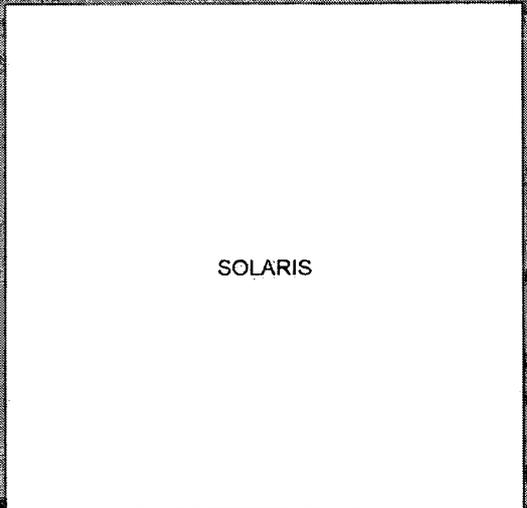
ŚWIADECTWO REJESTRACJI

Niniejsze Świadectwo Rejestracji zostało wystawione dla przedstawionego poniżej Wspólnotowego Znaków Towarowego. Wszystkie dane dotyczące tego znaku zapisane są w Rejestrze Wspólnotowych Znaków Towarowych.

OHIM - OFFICE FOR HARMONIZATION IN THE
INTERNAL MARKET
TRADE MARKS AND DESIGNS

CERTIFICATE OF REGISTRATION

This Certificate of Registration is hereby issued for the Community Trade Mark identified below. The corresponding entries have been recorded in the Register of Community Trade Marks.



SOLARIS

Prezes / The President

Wubbo de Boer



| | | | |
|-----|--|--|---|
| 210 | 009038696 | | οχήματα κινήσεως στην ξηρά, μη περιλαμβανόμενα σε άλλες κλάσεις. |
| 220 | 20/04/2010 | | |
| 400 | 14/06/2010 | | |
| 151 | 27/09/2010 | | Επισκευή οχημάτων, εξυπηρέτηση οχημάτων. |
| 450 | 30/09/2010 | | |
| 186 | 20/04/2020 | | Motor buses, motor coaches, vehicles for locomotion by land, spare parts for motor buses, motor coaches and vehicles for locomotion by land, not included in other classes. |
| 541 | SOLARIS | | |
| 521 | 0 | | Vehicle repair, vehicle maintenance. |
| 732 | SOLARIS BUS & COACH S.A. ul. Obornicka 46 Bolechowo-Osiedle 62-005 Owińska PL | | Autobus, autocars, véhicules de locomotion par terre, pièces de rechange pour autobus, autocars et véhicules de locomotion par terre, non compris dans d'autres classes. |
| 740 | KANCELARIA PATENTOWA PATENTBOX S.C. ROMUALD SUSZCZEWICZ, PIOTR SUSZCZEWICZ ul. Piekary 6/17 61-823 Poznań PL | | Assistance en cas de pannes de véhicules, nettoyage ou entretien de véhicules. |
| 270 | PL EN | | Autobus, pullman, veicoli terrestri, parti di ricambio per autobus, pullman e veicoli terrestri, non compresi in altre classi. |
| 511 | | | Assistenza in caso di guasto di veicoli (riparazione), manutenzione di veicoli. |
| | | | Autobusi, turisma autobusi, braucamrīki, kas paredzēti, lai pārvietotos pa zemi, rezerves daļas autobusiem, tūrisma autobusiem un braucamrīkiem, kas paredzēti, lai pārvietotos pa zemi, kas nav ietverti citās klasēs. |
| | | | Transportlīdzekļu remonts, transportlīdzekļu tehniskā apkope. |
| | | | Autobusai, turistiniai autobusai, antžeminių transporto priemonės, autobusų, turistinių autobusų ir antžeminių transporto priemonių atsarginės dalys, nepriskirtos kitoms klasėms. |
| | | | Transporto priemonių remonto paslaugos, transporto priemonių techninė priežiūra. |
| | | | Buszok, távolsági autóbuszok, szárazföldi közlekedésre szolgáló járművek, autóbuszok, távolsági autóbuszok és szárazföldi közlekedésre alkalmas járművek alkatrészei. |
| | | | Járműjavítás, járművek kiszolgálása. |
| | | | Xarabanks, kowčis, vetturi għal fuq l-art, partijiet li jinbiddu għax-xarabanks, għall-kowčis u għall-vetturi għal fuq l-art, mhux inklużi fi klassijiet oħra. |
| | | | Servizzi ta' tiswija ta' vetturi, manutenzjoni ta' vetturi. |
| | | | Bussen, touringcars, voertuigen voor vervoer over land, reserveonderdelen voor bussen, touringcars en voertuigen voor vervoer over land, voor zover niet begrepen in andere klassen. |
| | | | Reparatie van voertuigen, onderhoud van voertuigen. |
| | | | Autobussy, autokary, pojazdy do poruszania się po ziemi, części zamienne do autobusów, autokarów i pojazdów do poruszania się po ziemi, nie zawarte w innych klasach. |
| | | | Naprawa pojazdów, obsługa pojazdów. |
| | | | Λεωφορεία, τουριστικά λεωφορεία, οχήματα κινήσεως στην ξηρά, ανταλλακτικά για λεωφορεία, τουριστικά λεωφορεία και |



Camionetas, autocarros, veículos terrestres, peças sobresselentes para camionetas, autocarros e veículos terrestres não incluídas noutras classes.

BR - 37

Reparação de veículos, manutenção de veículos.

RO - 12

Autobuze, autocare, vehicule terestre, piese de schimb pentru autobuze, autocare, vehicule terestre, necuprinse în alte clase.

RO - 37

Depanarea vehiculelor, întreținerea vehiculelor.

SK - 12

Autobusy, autokary, pozemné vozidlá, náhradné diely do autobusov, autokarov a pozemných vozidiel neuvedené v iných triedach.

SK - 37

Oprava vozidiel, údržba vozidiel.

SI - 12

Avtobusi, potovalni avtobusi, vozila za premikanje po zemlji, rezervni deli za avtobuse, potovalne avtobuse in vozila za premikanje po zemlji, ki jih ne obsegajo drugi razredi.

SI - 37

Popravljanje vozil, vzdrževanje vozil.

FI - 12

Linja-autot, maa-ajoneuvot, linja-autojen ja maa-ajoneuvojen varaosat, jotka eivät sisälly muihin luokkiin.

FI - 37

Ajoneuvojen korjaus, ajoneuvojen huolto.

SE - 12

Bussar, turistbussar, fordon för transport på land, reservdelar för bussar, turistbussar och fordon för landtransport, som ej ingår i andra klasser.

SE - 37

Reparation av fordon, underhåll av bilar.



KANCELARIA PATENTOWA PATENTBOX
ROMUALD SUSZCZEWICZ
ul. Piekary 6/17
61-823 Poznań
POLONIA

Alicante, 26/01/2016

Application to Register a Transfer of Ownership

**Notification of Entry in the OHIM's Database
(Rule 84(3)(g)(h)(j) and 84(1) CTMIR)**

Recordal File No.: T 010501156
Recordal Application Date: 22/01/2016
Your reference: -
CTM File No. /CTM Application: 009038696

We hereby notify you that the transfer of ownership for the above-mentioned CTM registration has been entered in the OHIM's database as requested, please see details below:

Assignee 738103
CROW7 spółka z ograniczoną
odpowiedzialnością spółka komandytowo -
akcyjna
ul. Obornicka 46, Bolechowo-Osiedle
62-005 Owińska
PL

Please note that the entry was made on 26/01/2016 and was allocated the above-mentioned Recordal File Number. It will be published under the appropriate heading in the Community Trade Marks Bulletin.

Sandra PASTORE

Kancelaria Patentowa Patentbox
Romuald Suszczewicz
Ul. Piekary 6/17
61-823 Poznan
Pologne

Alicante, 26/01/2016

Demande d'enregistrement d'un transfert de propriété
Notification d'inscription dans les bases de données de l'EUIPO

Numéro de dossier: T 010501156
Date de la demande: 22/01/2016
Vos références : -
Numéro de dépôt /demande(s)
de marque(s) communautaire(s) : 009038696

[...]

Cessionnaire

738103
CROW 7 spolka z ograniczona
odpowiedzialnoscia spolka komandytowa
Ul. Obornicka 46, Bolechowo Osiedle
62-005 Owinska
Pologne

Veillez noter que l'inscription a été faite le 26/01/2016 et s'est vu attribuer le numéro précité. Elle sera publiée dans la rubrique appropriée du Bulletin des marques de l'Union Européenne.

[...]

KANCELARIA PATENTOWA PATENTBOX
ROMUALD SUSZCZEWICZ
ul. Piekary 6/17
61-823 Poznań
POLONIA

Alicante, 24/05/2016

Application to Register a Transfer of Ownership

**Notification of Entry in the EUIPO's Register and Database
(Article 87(1), (3)(g)(h)(j), (6) and 87a(1) EUTMR)**

Recordal File No.: T 010957366
Recordal Application Date: 19/05/2016
Your reference: -
EUTM File No. /EUTM Application: 009038696

We hereby notify you that the transfer of ownership for the above-mentioned EUTM registration has been entered in the EUIPO's database as requested, please see details below:

Assignee: 762297
CROW 7 spółka z ograniczoną
odpowiedzialnością spółka komandytowa
ul. Obornicka 46, Bolechowo Osiedle
62-005 Owińska
PL

Please note that the entry was made on 24/05/2016 and was allocated the above-mentioned Recordal File Number. It will be published under the appropriate heading in the European Union Trade Marks Bulletin.



Dzintra BRAMBATE

Kancelaria Patentowa Patentbox
Romuald Suszczewicz
Ul. Piekary 6/17
61-823 Poznan
Pologne

Alicante, 24/05/2016

Demande d'enregistrement d'un transfert de propriété
Notification d'inscription dans les bases de données de l'EU IPO

Numéro de dossier: **T 010957366**
Date de la demande: **19/05/2016**
Vos références : **-**
Numéro de dépôt /demande(s)
de marque(s) communautaire(s) : **009038696**

[...]

Cessionnaire

762297
CROW 7 spolka z ograniczona
odpowiedzialnoscia spolka komandytowa
Ul. Obornicka 46, Bolechowo Osiedle
62-005 Owinska
Pologne

Veillez noter que l'inscription a été faite le **24/05/2016** et s'est vu attribuer le numéro précité. Elle sera publiée dans la rubrique appropriée du Bulletin des marques de l'Union Européenne.

[...]

KANCELARIA
PATENTBOX
SUSZCZEWICZ
ul. Pickary 6/17
61-823 Poznań
POLONIA

PATENTOWA
ROMUALD

Fax: 00 48-618517387

Alicante, 10/08/2016

**Notification of the change to the name and address of the applicant in the
EUIPO's databases
(Article 87 EUTMR and Rule 13 or 26 EUTMIR)**

| | |
|---|---|
| <i>File No of recordal/modification:</i> | T 011273532 |
| <i>Date of the application for recordal/modification:</i> | 05/08/2016 |
| <i>Your reference:</i> | rzecznik patentowy |
| <i>File No of EUTM(s)/Application(s) for EUTM:</i> | 004824033, 007405715, 004824091, 004824165, 009048927, 008509952, 009038696, 007286297, 004824157, 004824231, 014484455, 004824215, 009048919, 010349355, 010349322, 010765493, 011125267, 011188216, 011296597, 011744521, 012278321, 012278297 |

At your request, the following change to the name and address:

| | |
|--|--|
| <i>Applicant/proprietor identification No:</i> | 762297 |
| <i>Name and address:</i> | SOLARIS IP spółka z ograniczon' odpowiedzialnošci' spółka komandytowa ul. Obornicka 46, Bolechowo Osiedle 62-005 Owińska PL |

was recorded on **05/08/2016** in the EUIPO's databases (Article 87 EUTMR and Rule 13 or 26 EUTMIR). For registered trade marks the recordal of the change will be published under the appropriate heading in the European Union Trade Marks Bulletin. The number is the same as that indicated above.

Please note that the change of name and/or address will apply not only to the EUTMs mentioned in your request but to all the EUTMs currently in the name of the proprietor/applicant, even if the representative is not the same in all the files.

ereguser

Did you know?

You can modify the reference online in your User Area: it is simple and quick.

Why not save time by filing online?

Filing online allows you to:

- **save time:** the change reaches us instantly and safely via our secure servers;
- **have more options:** you can change your representative not only for a particular trade mark or design, but also for your entire portfolio. You can also view immediately all the proceedings to which the changes will apply.

Further options available in your User Area include changing your:

- name, address and correspondence address;
- contact information, such as email address, telephone number and fax number;
- reference.

These options are available to all owners and representatives. Representatives can also modify their clients' data.

Access your User Area here: <https://euipo.europa.eu/ohimportal/en/login>

Kancelaria Patentowa Patentbox
Romuald Suszczewicz
Ul. Piekary 6/17
61-823 Poznan
Pologne

[...]

Alicante, 10/08/2016

Notification d'inscription de changement de nom et d'adresse du titulaire dans les bases de données de l'EUIPO

| | |
|--|----------------------|
| Numéro de dossier d'enregistrement/modification: | T 011273532 |
| Date de la demande d'enregistrement/modification: | 05/08/2016 |
| Vos références : | rzecznik patentowy |
| Numéro de dépôt /demande(s) de marque(s) communautaire(s) : | [...] 009038696[...] |

A votre demande, le changement suivant de nom et d'adresse a été opéré :

| | |
|---|--|
| Numéro d'identification du demandeur/propriétaire : | 762297 |
| Nom et adresse : | SOLARIS IP Spolka z ograniczona odpowiedzialnoscia spolka komandytowa Ul. Obornicka 46, Bolechowo Osiedle 62-005 Owinska Pologne |

A été enregistré le 05/08/2016 dans les bases de données de l'EUIPO.

[...]

KANCELARIA PATENTOWA PATENTBOX
ROMUALD SUSZCZEWICZ
ul. Piekary 6/17
61-823 Poznań
POLONIA

Alicante, 24/05/2016

Application to Register a Transfer of Ownership

**Notification of Entry in the EUIPO's Register and Database
(Article 87(1), (3)(g)(h)(j), (6) and 87a(1) EUTMR)**

Recordal File No.: T 010957366
Recordal Application Date: 19/05/2016
Your reference: -
EUTM File No. /EUTM Application: 009038696

We hereby notify you that the transfer of ownership for the above-mentioned EUTM registration has been entered in the EUIPO's database as requested, please see details below:

Assignee: 762297
CROW 7 spółka z ograniczoną
odpowiedzialnością spółka komandytowa
ul. Obomicka 46, Bolechowo Osiedle
62-005 Owińska
PL

Please note that the entry was made on 24/05/2016 and was allocated the above-mentioned Recordal File Number. It will be published under the appropriate heading in the European Union Trade Marks Bulletin.



Dzintra BRAMBATE

Kancelaria Patentowa Patentbox
Romuald Suszczewicz
Ul. Piekary 6/17
61-823 Poznan
Pologne

Alicante, 24/05/2016

Demande d'enregistrement d'un transfert de propriété
Notification d'inscription dans les bases de données de l'EUIPO

| | |
|--|--------------------|
| Numéro de dossier: | T 010957366 |
| Date de la demande: | 19/05/2016 |
| Vos références : | - |
| Numéro de dépôt /demande(s) de marque(s) communautaire(s) : | 009038696 |

[...]

Cessionnaire

762297
CROW7 spólka z ograniczona
odpowiedzialnoscia spólka komandytowa
Ul. Obornicka 46, Bolechowo Osiedle
62-005 Owinska
Pologne

Veillez noter que l'inscription a été faite le **24/05/2016** et s'est vu attribuer le numéro précité. Elle sera publiée dans la rubrique appropriée du Bulletin des marques de l'Union Européenne.

[...]

1. EXPOSE DES MOYENS TIRES DE LA COMPARAISON DES PRODUITS

1.1. PRESENTATION DES LIBELLES COUVERTS PAR LES MARQUES

DEPOT CONTESTE – La désignation française de l'enregistrement international contestée n° 1352138 (ci-après dénommée *Dépôt contesté*) du 27 avril 2017 présentée par la société coréenne Hyundai Motor Company, et publiée à la Gazette n° 2017/24 du 29 juin 2017, aux fins de contestation de tiers, désigne, les produits en classe 12 suivants :

Automobiles; fourgonnettes [véhicules]; parties structurelles d'automobiles; pneus d'automobile; amortisseurs pour automobiles; systèmes de freinage pour véhicules; paliers d'essieux pour véhicules terrestres; roulements de roues pour véhicules terrestres; moteurs pour véhicules terrestres; tracteurs.

MARQUE ANTERIEURE – La marque de l'Union Européenne antérieure n° 009038696 (ci-après dénommée *Marque de l'Union Européenne antérieure*) déposée le 20 avril 2010 et enregistrée le 27 septembre 2010 sur la base de laquelle l'opposition est formée, couvre notamment le libellé de produits en classe 12 suivants :

Autobus, autocars, véhicules de locomotion par terre, pièces de rechange pour autobus, autocars et véhicules de locomotion par terre, non compris dans d'autres classes.

1.2. COMPARAISON DES LIBELLES OPPOSES ET DE CEUX COUVERTS PAR LA MARQUE ANTERIEURE

1.2.1. ETENDUE DE L'OPPOSITION (INTEGRALITE) – L'opposition est dirigée contre l'ensemble des produits couverts par le Dépôt contesté.

1.2.2. IDENTITE ET SIMILARITE DES PRODUITS EN CONFLIT – Il est rappelé, à titre préliminaire, que le fait que la Marque antérieure ne couvre pas l'intégralité et dans des termes identiques les produits opposés couverts par le Dépôt contesté n'exclut pas, de fait, l'existence d'une identité et / ou d'une similarité entre les libellés de produits en conflit, dès lors qu'un risque de confusion sur leur origine existe dans l'esprit du consommateur.

Les tableaux comparatifs suivants mettent en évidence l'identité et la similarité des produits désignés par les libellés respectifs du Dépôt contesté et de la Marque de l'Union Européenne antérieure :

| Marque de l'Union Européenne antérieure n° 009038696 | Désignation française de l'enregistrement international contestée |
|---|--|
| <i>Véhicules de locomotion par terre</i> | <i>Automobiles; fourgonnettes [véhicules] ; tracteurs</i> |

IDENTITE EN RAISON DE L'APPARTENANCE A LA CATEGORIE GENERALE – Les produits couverts par la Marque antérieure désignent à l'évidence la catégorie générale à laquelle appartiennent les *automobiles; fourgonnettes [véhicules] ; tracteurs* désignés par le Dépôt contesté et inversement.

Partageant les même nature, fonction et destination, les produits en conflit sont conçus, développés et commercialisés par les mêmes entreprises spécialisés dans la fabrication de véhicules et suivent des circuits de distribution identiques, les grands constructeurs automobiles ayant toujours développé des gammes multiples de véhicules allant de l'automobile, au tracteur en passant par les autobus.

Ces produits sont donc identiques, à tout le moins similaires à l'évidence, le public étant amené à leur attribuer une origine commune.

| Marque de l'Union Européenne antérieure n° 008482317 | Désignation française de l'enregistrement international contestée |
|--|---|
| <i>Autobus, autocars, véhicules de locomotion par terre, pièces de rechange pour autobus, autocars et véhicules de locomotion par terre, non compris dans d'autres classes</i> | <i>Parties structurelles d'automobiles; pneus d'automobile; amortisseurs pour automobiles; systèmes de freinage pour véhicules; paliers d'essieux pour véhicules terrestres; roulements de roues pour véhicules terrestres; moteurs pour véhicules terrestres</i> |

IDENTITE EN RAISON DE L'APPARTENANCE A LA CATEGORIE GENERALE – Les produits couverts par la Marque antérieure désignent à l'évidence la catégorie générale à laquelle appartiennent les *parties structurelles d'automobiles; pneus d'automobile; amortisseurs pour automobiles; systèmes de freinage pour véhicules; paliers d'essieux pour véhicules terrestres; roulements de roues pour véhicules terrestres; moteurs pour véhicules terrestres* désignés par le Dépôt contesté et inversement.

Partageant les même nature, fonction et destination, les produits en conflit sont conçus, développés et commercialisés par les mêmes entreprises spécialisés dans la fabrication de véhicules et suivent des circuits de distribution identiques.

Ces produits sont donc identiques, à tout le moins similaires à l'évidence, le public étant amené à leur attribuer une origine commune.

SIMILARITE PAR COMPLEMENTARITE – Les *autobus, autocars, véhicules de locomotion par terre* de la Marque antérieure sont similaires par complémentarité aux *parties structurelles d'automobiles; pneus d'automobile; amortisseurs pour automobiles; systèmes de freinage pour véhicules; paliers d'essieux pour véhicules terrestres; roulements de roues pour véhicules terrestres; moteurs pour véhicules terrestres* tels que désignés par le Dépôt contesté.

En effet, les produits couverts par le Dépôts contestés s'entendent comme des pièces détachées et des parties de véhicules, qui permettent donc le fonctionnement de ces véhicules.

Il ressort de ce qui précède un lien de complémentarité évident entre les produits en conflit, dans la mesure où les *parties structurelles d'automobiles; pneus d'automobile; amortisseurs pour automobiles; systèmes de freinage pour véhicules; paliers d'essieux pour véhicules terrestres; roulements de roues pour véhicules terrestres; moteurs pour véhicules terrestres* ont pour objet même d'être incorporés à des *autobus, autocars, véhicules de locomotion par terre* de et qu'ils leur sont indispensables.

Pour l'ensemble de ces raisons, les produits en conflit sont similaires par complémentarité, le public étant amené à leur attribuer une origine commune.

Au vu des développements précédents, les produits de la Marque antérieure sur lesquels l'opposition est fondée sont identiques pour certains et similaires pour d'autres aux produits opposés ; ce qui ne saurait être ignoré par l'Institut lors de l'appréciation du risque de confusion en raison du principe de l'interdépendance des facteurs.

2. EXPOSE DES MOYENS TIRES DE LA COMPARAISON DES SIGNES

Le refus total de protection du Dépôt contesté n° 1352138 est sollicité au motif qu'il constitue l'imitation de la Marque antérieure n° 009038696 dont il peut résulter un risque de confusion pour le consommateur français.

Les signes à comparer sont les suivants :

| Marque de l'Union Européenne antérieure n° 009038696 | Désignation française de l'enregistrement international contestée n° 1352138 |
|---|---|
| SOLARIS | SOLA II |

2.1. PRESENTATION DES SIGNES

2.1.1. PRESENTATION DU SIGNE COUVERT PAR LE DEPOT CONTESTE

Description du signe couvert par le dépôt contesté – La désignation française de l'enregistrement international contestée n° 1352138 est un signe verbal caractérisé par un élément nominal SOLATI, présenté en lettres de noire dans une police d'écriture standard.

2.1.2. PRESENTATION DU SIGNE COUVERT PAR LA MARQUE ANTERIEURE

Description du signe couvert par la marque antérieure – La marque de l'Union Européenne n° 009038696 servant de base à l'opposition, porte sur un signe caractérisé par l'élément nominal SOLARIS présenté en lettres de couleur noire dans une police d'écriture standard.

Distinctivité intrinsèque de la marque antérieure – Ce signe n'est ni générique, ni usuel, ni nécessaire, ni descriptif au regard des produits que la Marque antérieure désigne et sur la base desquels l'opposition est fondée, et doit donc être considéré comme parfaitement distinctif.

En effet, même s'il peut être compris par le consommateur d'attention moyenne comme étant une référence au terme latin Solaris, qui signifie ensoleillé, il demeure totalement arbitraire pour désigner les produits couverts par la marque antérieure.

L'EUIPO soucieux d'écartier tout signe pour motif de défaut de caractère distinctif, a accepté ce signe à l'enregistrement. La Marque antérieure bénéficie donc d'un caractère distinctif intrinsèque indéniable¹.

Renommée de la marque antérieure sur le marché français pour les produits en cause – Cette distinctivité intrinsèque est, de plus, renforcée par la large connaissance que le public européen, et en particulier français, a de la marque SOLARIS pour les autobus, autocars, véhicules de locomotion par terre en cause en raison de son usage intensif depuis près de vingt ans et le lancement du premier autobus SOLARIS, soit bien avant le dépôt de la demande de marque opposée. Elle a développé des modèles devenus iconiques comme le bus SOLARIS URBINO ou le tramway SOLARIS TRAMINO (pièce n° 1 – page extraite du site Internet https://fr.wikipedia.org/wiki/Solaris_Bus_%26_Coach ; pièce n° 2 – page extraite du site Internet https://fr.wikipedia.org/wiki/Solaris_Urbino; pièce n° 3 – page extraite du site Internet https://fr.wikipedia.org/wiki/Solaris_Tramino).

Force est en effet de constater que depuis sa création en 1999, la marque SOLARIS est devenue une marque symbole de la renaissance de l'économie polonaise. Ainsi, la presse peut-elle parler d'un « *symbole du renouveau polonais* », employant près de « *2500 personnes en Pologne et 500 à l'étranger* » et détenant « *13% du marché allemand du bus de ville, un exploit incontesté au pays des Mercedes et des BMW* » (pièce n° 4 – article extrait du site Internet www.cnewsmatin.fr).

Ce succès incontestable de la marque SOLARIS se retrouve également dans les nombreux prix qu'elle remporte, comme le « *Trophée du bus de l'année 2017* » (pièce n° 5 – Extrait du site Internet <https://france.trade.gov.pl>), ou le prix du « *Meilleur exportateur polonais* » dans le segment automobile vers la France en 2016 (pièce n° 6 – Extrait du site Internet www.autocar-infos.com).

A telle enseigne que la marque SOLARIS a été choisie pour illustrer les bonnes performances de la Pologne dans un article Euronews de 2015, dans lequel SOLARIS est qualifiée de « *l'une des plus grandes entreprises du pays : Solaris, le principal constructeur de bus urbains polonais qui exporte aussi beaucoup en Europe* » (pièce n° 7 – Impressions écran du site Internet euronews.com).

SOLARIS est donc connue en Europe pour les bus urbains, interurbains, spéciaux ainsi que les trolleybus, et les tramways et près de 15 000 bus ont quitté l'usine de la maison mère en banlieue de Poznań depuis les débuts (pièce n° 8 – Extrait du site Internet www.solarisbus.com).

Pour atteindre de tels résultats, la société opposante consacre d'importants budgets pour promouvoir sa marque SOLARIS en particulier en organisant des conférences relatives à son activité, ouvertes aux auditeurs français (pièce n° 9 – Prospectus relatif à une rencontre organisée avec le partenariat d'Ubifrance en 2011).

Les produits SOLARIS sont souvent cités dans la presse et les médias généralistes (pièce n° 10 – Article extrait du site Internet www.lci.fr ; pièce n° 11 – Article extrait du site Internet www.20minutes.fr ;

¹ Il est rappelé que, conformément à une jurisprudence bien établie, ce facteur de distinctivité intrinsèque détermine l'étendue de la protection de la marque antérieure (en ce sens, CJUE, ordonnance du 27 avril 2006 rendue dans l'affaire C-235/05 P)

pièce n° 12 – Article extrait du site Internet www.lemonde.fr) et les médias spécialisés (pièce n° 13 – Document intitulé *Etude comparative sur les différentes motorisations de bus* édité par la Centrale d'Achat du transport public ; pièce n° 14 – Extrait du site Internet www.transbus.org; pièce n° 15 – Article extrait du site Internet www.leblogauto.com).

SOLARIS est devenue à ce titre une véritable référence, reconnue par les consommateurs en France et en Europe pour sa grande qualité, la marque se trouve donc présente dans les grandes métropoles de France comme Paris ou Strasbourg (pièce n° 16 – Article extrait du site Internet www.autocar-infos.com; pièce n° 17 – Article extrait du site Internet www.usinenouvelle.com ; pièce n° 18 – Communiqué de presse de la Compagnie des Transports Strasbourgeois).

Cette distinctivité accrue, acquise bien avant le dépôt de la demande de marque opposée, dont bénéficie la marque antérieure ne fait que renforcer l'existence d'un risque de confusion entre les marques en conflit.

2.2. COMPARAISON DES SIGNES DANS LEUR ENSEMBLE

2.2.1. IDENTIFICATION DES SIMILITUDES – Sur un plan visuel, phonétique et conceptuel, les signes en conflit présentent un degré élevé de similitude.

Ils produisent en effet une impression d'ensemble fortement similaire, dans la mesure où ils sont dominés par :

- 1) Un élément nominal distinctif et dominant caractérisé par les lettres et sonorités SOLA-I- /SOLA-I réparties en trois syllabes et dans le même ordre.
- 2) Dans les deux cas, la terminaison du mot est caractérisée par la lettre et la sonorité [I].
- 3) Un élément nominal renvoyant dans les deux cas à l'idée de soleil du fait des quatre premières lettres communes SOLA-. En l'absence d'autre élément au sein des signes en litige capable de les distinguer conceptuellement, les signes en cause sont donc conceptuellement similaires.

2.2.2. IDENTIFICATION DES DIFFERENCES ET ANALYSE DE LEUR IMPACT – Il est concédé que les signes diffèrent par la substitution de la lettre R par la lettre T et par le retrait du S au sein du signe contesté.

Toutefois, ces modifications ne sauraient suffire pour altérer l'impression d'ensemble commune produite par les signes en présence sur un plan visuel, phonétique et conceptuel.

Mémoire imparfaite du public – À titre préliminaire, il convient de rappeler que, en application d'une jurisprudence française et européenne constante, le consommateur, ne conservant en mémoire qu'une

image globale imparfaite des marques, ne se livre pas à un examen de chacun de leurs détails et retiendra prioritairement l'impression d'ensemble produite par les signes en cause.

Eu égard à ce principe directeur, le consommateur, doté d'une mémoire globale imparfaite, n'est pas en mesure de mémoriser les différences susvisées, ces dernières laissant subsister, au sein du signe contesté, les composantes essentielles caractérisant le signe antérieur et développés dans les paragraphes ci-dessus.

Faible impact de la substitution de la lettre R par la lettre T et par le retrait du S au sein du signe contesté – Il en va de même au sein du signe contesté, dans la mesure où la substitution de la cinquième lettre R par la lettre T, de même que la suppression de la septième lettre ne sont pas de nature, compte tenu de leur position, et de leur faible impact sur un plan phonétique, et de la mémoire imparfaite du public, à altérer le caractère immédiatement perceptible des lettres et sonorités SOLA-I- /SOLA-I.

En effet, les signes en cause restent phonétiquement et visuellement très similaires et leurs différences minimales et terminales seront imperceptibles, dans la mesure où il est de jurisprudence constante que le consommateur d'attention moyenne accorde toujours plus d'importance et d'attention au début des mots qu'à leur fin.

Dans ces conditions, les signes en conflit présentent une forte similitude visuelle, phonétique et conceptuelle d'ensemble, résultant de la reproduction quasi à l'identique, au sein du Dépôt contesté, de la dénomination SOLARIS, élément distinctif et dominant au sein du signe contesté, que les différences précédemment relevées ne sont pas en mesure de venir compenser.

Pour l'ensemble de ces raisons, l'impression d'ensemble produite par les signes en conflit est ainsi fortement similaire et est, en conséquence, susceptible d'engendrer un risque de confusion dans l'esprit du consommateur d'attention moyenne qui n'aurait pas simultanément ces deux marques sous les yeux et qui ne les entendrait pas dans un temps rapproché.

Risque de confusion déjà reconnu par l'INPI – Dans d'autres cas impliquant d'autres marques SOLARIS (déposées pour des libellés totalement différents à celui couvert par la marque de l'opposante), l'INPI a très souvent retenu l'existence d'un risque de confusion alors même que les marques en litige présentaient des différences bien plus importantes que dans notre cas d'espèce.

Tableau récapitulatif des décisions rendues par l'INPI impliquant des marques SOLARIS.

| Décision | Marque antérieure | Dépôt contesté |
|---|---|--|
| OPP 04-1595-PAB INPI 1 ^{er} décembre 2004 |  |  |
| OPP 09-1488/OLH INPI 12 novembre 2009 | SOLARIS | SOLARA |
| OPP 09-1708/OLH INPI 27 novembre 2009 | LE SOLARISTE | SOLARIS |
| OPP 10-0214/JL INPI 5 juillet 2010 |  |  |
| OPP 10-0353/OT INPI 27 juillet 2010 |  |  |

Les signes en conflit sont ainsi similaires sur un plan visuel, phonétique et conceptuel, ce qui ne saurait être ignoré dans l'appréciation du risque de confusion. Le signe contesté constitue donc l'imitation du signe antérieur.

3. SUR L'EXISTENCE D'UN RISQUE DE CONFUSION ENTRE LES MARQUES EN CONFLIT

Selon la jurisprudence, désormais constante, de la Cour de Justice de l'Union Européenne, le risque de confusion dans l'esprit du public s'entend du risque que le public puisse croire que les produits ou les services en cause proviennent de la même entreprise ou, le cas échéant, d'entreprises liées économiquement (CJUE, décision du 29 septembre 1998 rendue dans l'affaire C-39/97, Canon Kabushiki-Kaisha c. Metro-Goldwyn-Mayer).

Ce risque de confusion est d'autant plus évident, compte tenu de l'interdépendance entre la similitude des signes, la similarité des produits et services couverts ainsi que le caractère objectivement distinctif de la marque antérieure au regard des produits et services qu'elle désigne (CJUE, C-39/97, 29 septembre 1998, Canon Kabushiki-Kaisha c. Metro-Goldwyn-Mayer).

L'appréciation du risque de confusion se fonde sur l'impression globale d'ensemble produit par les marques en cause, en prenant toutefois en considération leurs éléments distinctifs et dominants respectifs.

Il résulte d'une comparaison globale et objective, que :

- 1) Les signes en cause sont constitués d'éléments nominaux.
- 2) Le risque de confusion est d'autant plus élevé que la marque antérieure possède un caractère distinctif important soit intrinsèquement soit en raison de sa connaissance par une partie significative du public concerné par les produits en cause.
- 3) Les documents communiqués par la société opposante démontrent une connaissance certaine de la marque SOLARIS sur le marché français pour les autobus, autocars, véhicules de locomotion par terre, la marque antérieure SOLARIS bénéficiant d'un fort caractère distinctif eu égard à ces produits dans l'esprit du public français d'attention moyenne.
- 4) Ils ont en commun les lettres et sonorités SOLA-I, visuellement et phonétiquement très proches, SOLARIS et SOLATI étant très similaires voire identiques sur un plan conceptuel.
- 5) Les signes diffèrent par l'absence au sein du signe contesté de la lettre finale -S, et de la substitution de la lettre R par la lettre T.
- 6) Cela étant, la prise en compte des éléments distinctifs et dominants de ces signes conduit à tempérer ces différences.

- 7) La connaissance de la marque antérieure dans le domaine des autobus, autocars, véhicules de locomotion par terre confère aux lettres SOLA-I un fort caractère distinctif au regard des produits invoqués au soutien de l'opposition relevant de ce domaine.
- 8) Au regard des produits opposés, *Automobiles; fourgonnettes [véhicules]; parties structurelles d'automobiles; pneus d'automobile; amortisseurs pour automobiles; systèmes de freinage pour véhicules; paliers d'essieux pour véhicules terrestres; roulements de roues pour véhicules terrestres; moteurs pour véhicules terrestres; tracteurs*, il convient de prendre en considération cette connaissance de la marque antérieure sur le marché pour apprécier plus largement le risque de confusion.
- 9) Malgré la différence finale au sein du signe contesté, le public concerné, doté d'une mémoire imparfaite, et qui connaît bien la marque antérieure, sera amené à la reconnaître dans le signe contesté et à penser que la désignation contestée et la marque antérieure présentent la même origine.
- 10) Les différences d'ensemble ne sont pas de nature à écarter tout risque d'association entre les marques en cause, l'attaque SOLA étant principalement perçue par le consommateur d'attention moyenne.
- 11) En conséquence, le signe contesté SOLATI est l'imitation du signe antérieur SOLARIS.
- 12) En raison de l'identité et, à tout le moins, de la grande proximité des produits en cause, et de la connaissance de la marque antérieure, et de l'association qui peut être faite avec le signe contesté, il existe globalement un risque de confusion, y compris par association, sur l'origine des services couverts par le dépôt opposé dans l'esprit du public français d'attention moyenne.
- 13) Partant, le signe contesté ne peut être adopté comme marque pour désigner des produits identiques et similaires opposés en classe 12 à ceux couverts par la Marque antérieure sans y porter atteinte.

Compte tenu de ce qui précède, les marques en conflit ne peuvent coexister sans risque de confusion, notamment par association, dans l'esprit du public pertinent d'attention moyenne.

Pour l'ensemble de ces raisons, le consommateur français pourrait ainsi légitimement croire que les produits proposés sous la désignation française de l'enregistrement international contestée n° 1352138 identiques et similaires à ceux couverts par la marque de l'Union Européenne antérieure n° 009038696, sont proposés par la société opposante, ou à tout le moins, bénéficient de son accréditation.

L'enregistrement de la désignation française de l'enregistrement international contesté n° 1352138, aurait ainsi pour effet de porter atteinte aux droits de la société opposante en privant la marque de l'Union Européenne antérieure n° 009038696 de sa fonction principale de garantie d'origine des produits désignés (en ce sens, CJCE, arrêt du 17 octobre 1990 rendu dans l'affaire C-10/89 « Hag II »).

AU VU DE CE QUI PRECEDE, L'INPI EST AINSI RESPECTUEUSEMENT INVITE A :

- (1) Déclarer la présente opposition recevable et bien fondée ;
- (2) Prononcer l'existence d'un risque de confusion entre la désignation française de l'enregistrement international contestée n° 1352138 et la marque de l'Union Européenne n° 009038696 pour les produits en classe 24 opposés ;
- (3) En conséquence, à prononcer le rejet de la désignation française de l'enregistrement international contestée n° 1352138 sur le fondement des articles L. 713-3b, L. 712-4 et L. 712-7 du code de la propriété intellectuelle pour l'intégralité des produits, à savoir :

Automobiles; fourgonnettes [véhicules]; parties structurelles d'automobiles; pneus d'automobile; amortisseurs pour automobiles; systèmes de freinage pour véhicules; paliers d'essieux pour véhicules terrestres; roulements de roues pour véhicules terrestres; moteurs pour véhicules terrestres; tracteurs.



Solaris Bus & Coach

Solaris Bus & Coach est une entreprise polonaise de construction d'autobus, trolleybus, autocars de tourisme et tramways. Ses ateliers se trouvent près de Poznań à Środa Wielkopolska (soudage) et à Bolechowo (finition).

Sommaire

- 1 Histoire et situation actuelle
- 2 Statistiques
- 3 Les modèles Solaris
 - 3.1 Tramway
 - 3.2 Urbains
 - 3.3 InterUrbains
 - 3.4 Autocars de tourisme
 - 3.5 Autobus spéciaux
 - 3.6 Trolleybus
- 4 Prix et nominations pour l'entreprise "Solaris Bus & Coach S.A."
- 5 Voir aussi
 - 5.1 Lien externe

Histoire et situation actuelle

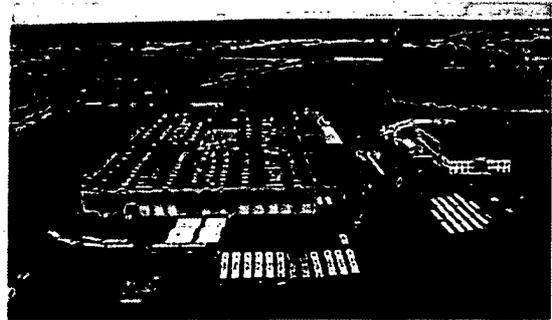
L'entreprise tire son origine de Neoplan Polska, firme créée par Krzysztof Olszewski en 1994 qui au début vendait et, à partir de mars 1996 également produisait des autobus de communication urbaine à plancher bas sur la licence de l'Allemande Neoplan, de même que des cars de la même marque. **En 1999, utilisant les expériences acquises lors de cette production, l'entreprise a mis sur le marché le premier autobus de sa propre construction, sous la marque « Solaris », dont le projet a été aménagé avec l'entreprise allemande « IFS Designatelier ». Il s'agissait du modèle Solaris Urbino 12. Grâce à une**

construction réussie et un intérêt de la part des acheteurs potentiels, la marque nouvelle commença à se développer, en présentant d'autres modèles d'autobus. En 2001 l'entreprise Neoplan Polska qui, depuis décembre 1999 étant à 30 % la propriété de l'entreprise allemande Gottlob Auwärter GmbH, s'est à nouveau transformé en entreprise familiale de Solange et Krzysztof Olszewski – Solaris Bus & Coach s.a.r.l.. Quelques années plus tard, le 1^{er} juillet 2005, la s.a.r.l. a été transformée en société anonyme. Le début d'émission d'action était prévu pour le premier trimestre de 2006, mais cette idée a été abandonnée, grâce à une bonne condition financière de l'entreprise.

Solaris Bus & Coach



SOLARIS



| | |
|-----------------|---|
| Création | 2001 |
| Forme juridique | Société par actions |
| Siège social | — Owińska (Pologne) |
| Actionnaires | Krzysztof Olszewski (d) et Solange Olszewska (d) |
| Activité | Construction automobile |
| Produits | Autobus, trolleybus, autocars, tramways |
| Effectif | 2 400 |
| Site web | http://www.solarisbus.com |

Le produit principal est constitué par les autobus de communication urbaine de la gamme Solaris Urbino. En septembre 2004 une nouvelle génération a vu le jour - les Solaris Urbino 2004, ou Urbino III, fabriquée depuis le printemps 2005. À part cela, l'entreprise fabrique également des trolleybus Solaris Trollino et des bus roulant au gaz naturel Solaris Urbino CNG, ainsi que des cars touristiques haut de gamme Solaris Vacanza et des bus locaux Solaris Urbino LE (LE - *Low Entry*, à entrée basse, III génération). On peut dénommer d'autres bus locaux, comme Solaris Valletta. En 2007, l'entreprise envisage de présenter une version plus étroite (de 15 cm) de Solaris Urbino, dont la longueur serait de 8,6m et dénommée Solaris Alpino, destinée pour les rues étroites des villes des Alpes. Depuis 2006 l'entreprise produit le bus Solaris Urbino 18 Hybrid doté d'un moteur hybride et le bus Solaris Urbino 18 EEV qui remplit la norme stricte EEV qui devrait être mise en application en Union européenne à partir de 2009

Les bus Solaris Urbino, produits en plusieurs versions, diffèrent notamment par leur longueur et capacité. Ils sont utilisés dans la plupart de grandes villes polonaises. En 2000 a débuté l'export des bus, puis des cars, également sous la marque «Solaris». Les premiers ont été livrés à Ostrava en République tchèque, ainsi qu'à Berlin (Allemagne). Actuellement 60 à 80 % de la production part à l'étranger, dans 16 pays européens : la République tchèque, l'Allemagne, la Lettonie, la Lituanie, la Suisse, l'Italie, la Hongrie, la Slovaquie, la France, la Estonie, la Norvège, la Suède, l'Autriche, Danemark, Malte et Roumanie. Les trolleybus sont produits notamment pour les villes de Rome, Riga, Vilnius, Tallinn, Opava et Ostrava. En France, on peut rencontrer les bus Solaris à Narbonne, Lons-le-Saunier, Bayonne, Strasbourg, Douai, Florange, Chantilly, Meaux, Coulommiers, Châteaudun, Orléans, Tours, Avignon, Antibes, Dole, Saint-Denis de-La Réunion.

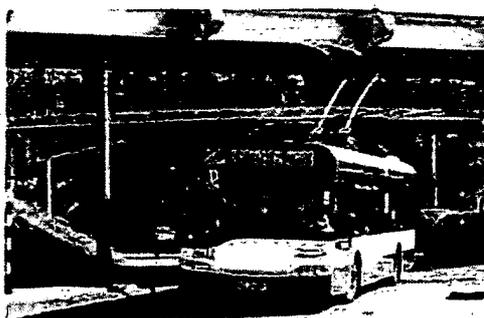
En 2003, le car Solaris Vacanza a emporté la 2^e place (ex aequo avec Volvo 9700) dans le concours «Coach of the Year 2004», après MAN Lion's Star et SCANIA Irizar PB, ayant remporté la première place.

En 2004, l'autobus Solaris Urbino a remporté la 2^e place dans le concours Bus of The Year 2005.

Dans la production des bus, l'entreprise utilise les sous-équipements d'autres fabricants. Entre autres, les moteurs de DAF et Cummins, précédemment, elle utilisait également ceux d'Iveco et de MAN.



Solaris Trollino 12AC, à Opava, République tchèque



Solaris Trollino 12T à Gdynia



Solaris Urbino 18, version longue à Dresde



Solaris Urbino 12 dans la vallée de Zillertal en Autriche



Autocar Solaris Vacanza 13 en Autriche

Dans la deuxième moitié des années 1990, l'entreprise Neoplan Polska a développé de façon importante son "Bureau Technique" responsable pour la recherche et le développement. Les logiciels qui y sont utilisés, sont utilisés dans le monde entre autres à projeter des navettes spatiales. Ces logiciels ont permis de raccourcir le temps de la projection et ensuite de la fabrication d'un nouveau modèle à environ 6 mois. Grâce à cela, "Solaris Bus & Coach" remplace tous ses modèles tous les 2 à 3 ans. Les clients peuvent également, s'ils le désirent, acheter des versions précédentes des modèles les plus récents. Actuellement, environ 60 personnes travaillent au "Bureau Technique". En 2006, l'entreprise "Solaris Bus & Coach (S.A.)" embauchait environ 1 050 personnes.

Statistiques

Production totale des autobus, autocars et trolleybus :

- 1999 - 24 ,
- 2000 - 172 ,
- 2001 - 251 ,
- 2002 - 255 . (dont : trolleybus - 12, autocars - 10),
- 2003 - 275 . (dont : trolleybus - 32, autocars - 9),
- 2004 - 489 . (dont : trolleybus - 84, autocars - 10),
- 2005 - 610 . (dont : trolleybus - 109, autocars - 8),
- 2006 - 579 . (dont : trolleybus - 50, autocars - 12),
- 2007 - 702 . (dont : trolleybus - 35, autocars - 11).

Les données ci-dessus ne comprennent pas les prototypes conçus pour les besoins de l'entreprise.

Exportations des autobus, autocars et trolleybus :

- 2000 - 7,
- 2001 - 56,
- 2002 - 126 (dont trolleybus - 12),
- 2003 - 169 (dont trolleybus - 32),
- 2004 - 366 (dont trolleybus - 84, autocars - 2),
- 2005 - 487 (dont trolleybus - 105),
- 2006 - 367 (dont trolleybus - 39, autocars - 2),
- 2007 - 400 (dont trolleybus - 32, autocars - 2).

En 2007 les bus de la marque "Solaris" seront pour la première fois exportés hors de l'Europe, à Dubaï, aux Émirats arabes unis, où on compte livrer 225 autobus à partir de novembre 2007 jusqu'à mi-2008

Les modèles Solaris

Tramway



trolleybus Solaris Trollino 18, à La Chaux-de-Fonds, Suisse



Solaris Urbino 18, a Poznań, Pologne

- Solaris Tramino

Urbains

- Solaris Alpino
- Solaris Alpino 8,9 LE
- Solaris Urbino 9
- Solaris Urbino 10
- Solaris Urbino 12 (Diesel, Hybride , électrique ou Gaz Naturel)
- Solaris Urbino 15 (Diesel ou Gaz Naturel)
- Solaris Urbino 18 (Diesel, Hybride, électrique ou Gaz Naturel)
- Solaris Urbino 18.75 (Diesel, Hybride, électrique)



Solaris Urbino 12, à Ostrava

InterUrbains

- Solaris InterUrbino

Autocars de tourisme

- Solaris Vacanza 12
- Solaris Vacanza 13

Autobus spéciaux

- Solaris Vacanza 12 - ambulance
- Solaris Vacanza 13 - ambulance



Solaris Vacanza 12 - ambulance, à Katowice

Trolleybus

- Solaris Trollino 12
- Solaris Trollino 15
- Solaris Trollino 18

Prix et nominations pour l'entreprise "Solaris Bus & Coach S.A."

- 2004 - Médaille européenne du Business Center Club et du Comité de l'Intégration Européenne ;
- 2004 – Prix économique du Président de la République polonaise dans la catégorie "Exportateur" ;
- 2005 – prix de la rédaction du magazine *Forbes* pour le meilleur rachat MBO en 2005 ;
- 2006 - lauréat du concours "Bonne Entreprise 2006", organisé par le quotidien *Rzeczpospolita* ;
- 2006 - lauréat du concours "Best of European Business" dans la catégorie "croissance", organisé par Roland Berger Strategy Consultants et CNN.
- 2017 - bus of the year 2017, pour le Solaris Urbino IV (<http://mi.etlbiz.com/eng/solaris-urbino-electric-is-bus-of-the-year-2017/>)

Voir aussi

Lien externe

- Site officiel (<http://www.solarisbus.com>)

Ce document provient de
« https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Solaris_Bus_%26_Coach&oldid=137913393 ».

Sur les autres projets Wikimedia :

Solaris Bus & Coach

(<https://commons.wikimedia.org>

[/wiki/Category:Solaris_vehicles?uselang=fr](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Solaris_vehicles?uselang=fr)),

sur Wikimedia Commons

Cette page a été modifiée pour la dernière fois le 4 juin 2017 à 12:01.

Droit d'auteur : les textes sont disponibles sous licence Creative Commons attribution, partage dans les mêmes conditions ; d'autres conditions peuvent s'appliquer. Voyez les conditions d'utilisation pour plus de détails, ainsi que les crédits graphiques. En cas de réutilisation des textes de cette page, voyez comment citer les auteurs et mentionner la licence.

Wikipedia® est une marque déposée de la Wikimedia Foundation, Inc., organisation de bienfaisance régie par le paragraphe 501(c)(3) du code fiscal des États-Unis.



Solaris Urbino

Le **Solaris Urbino** est un autobus à plancher bas, produit depuis 1999 (pour les versions 12, 15 et 18 mètres) par l'entreprise polonaise Solaris.

Il fonctionne avec un moteur diesel mais certains modèles sont disponibles avec un moteur au gaz naturel depuis 2005 ou avec une motorisation hybride depuis 2009.

À noter qu'il existe aussi une variante trolleybus : le *Solaris Trollino*, disponible en version 12, 15 et 18 mètres.

Sommaire

- Modèles
- Caractéristiques
- Commercialisation
- Notes et références
- Voir aussi
 - Articles connexes
 - Liens externes

Modèles

À ce jour, il existe différents modèles de l'Urbino ¹:

| Nom | Type de Bus | Longueur | Essieux | Portes |
|--------------------------------|-------------|-----------|---------|--------|
| Solaris Alpinor | Midibus | 8,600 mm | 2 | 2 |
| Solaris Urbino 8.9 LE electric | Midibus | 8,950 mm | 2 | 2 |
| Solaris Urbino 10 | Midibus | 9,940 mm | 2 | 2 ou 3 |
| Solaris Urbino 12 | Standard | 12,000 mm | 2 | 2 ou 3 |
| Solaris Urbino 15 | Standard | 14,590 mm | 3 | 2 ou 3 |
| Solaris Urbino 18 | Articulé | 18,000 mm | 3 | 3 ou 4 |
| Solaris Urbino 18 75 | Articulé | 18,750 mm | 3 | 3 ou 4 |

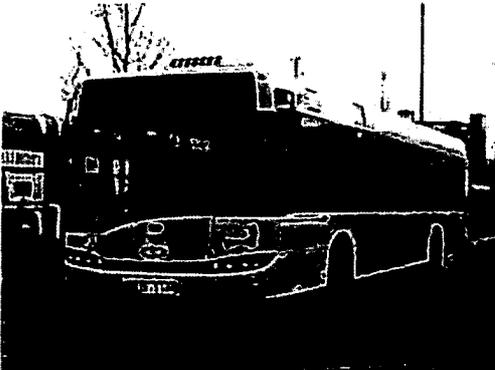
Caractéristiques

Chaque modèle est disponible sous plusieurs motorisations, à savoir :

- Diesel
- GNV
- Trolleybus (sous le nom *Trollino*)
- Hybride diesel-électrique (uniquement 12 et 18 mètres)

Cependant, le Solaris Alpino et le Solaris Urbino 10 ne sont disponibles qu'en version diesel.

Solaris Urbino



| | |
|-------------------------------|---|
| Marque | Solaris |
| Années de production | 1999 - |
| Classe | Bus |
| Usine(s) d'assemblage | Bolechowo (Pologne) |
| Moteur et transmission | |
| Énergie | GNV Diesel Électricité Hybride |

Commercialisation

La SRWT a commandé 208 Urbino Hybride à Solaris pour le TEC Hainaut et le TEC Liège-Verviers pour un montant total de 72 800 000 € hors TVA.

La STIB a commandé 7 Solaris Urbino 8.9 LE electric ², ils seront livrés à partir de fin 2018 ³

| Numéro de parc | Pays | Ville ou entité administrative | Réseau | Modèle | Portes | Mise en service | Mise hors service | Observations - Particularités |
|----------------|--|--------------------------------|--------|------------------------|--------|-----------------|-------------------|------------------------------------|
| 8911 | | Bruxelles | STIB | Urbino 12 Hybrid | 3 | 2017-2019 | | Prototype, circule sur la ligne 64 |
| | | Bruxelles | STIB | Urbino 8.9 LE electric | 2 | 2XXX | | |
| | | Bruxelles | STIB | Urbino 8.9 LE electric | 2 | 2XXX | | |
| | | Bruxelles | STIB | Urbino 8.9 LE electric | 2 | 2XXX | | |
| | | Bruxelles | STIB | Urbino 8.9 LE electric | 2 | 2XXX | | |
| | | Bruxelles | STIB | Urbino 8.9 LE electric | 2 | 2XXX | | |
| | | Bruxelles | STIB | Urbino 8.9 LE electric | 2 | 2XXX | | |
| | | Bruxelles | STIB | Urbino 8.9 LE electric | 2 | 2XXX | | |

Notes et références

- ↑ http://www.solarisbus.pl/fr/urbino.html Fiche des différents modèles
- ↑ https://en.wikipedia.org/wiki/Solaris_Urbino_8,9_LE_electric
- ↑ http://www.dhnet.be/regions/bruxelles/voici-les-futurs-bus-100-electriques-du-centre-ville-5978c22ecd70d65d25008c86

Voir aussi

Articles connexes

- Solaris Bus & Coach
- Principaux concurrents sur le marché français : Mercedes-Benz Citaro, MAN Lion's City, Irisbus Citelis, Scania Omnicity, Volvo 7700

Liens externes

- Page de l'Urbino sur le site de Solaris (http://www.solarisbus.pl/fr/urbino.html)
- Page des variantes hybrides sur le site de Solaris (http://www.solarisbus.pl/fr/hybrid.html)
- Fiche du Solaris Urbino sur Transbus.org (http://transbus.org/construc/solaris_urbino.html)

Sur les autres projets Wikimedia :

Solaris Urbino

(*https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Solaris_Urbino?uselang=fr*), sur Wikimedia Commons

Ce document provient de « https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Solaris_Urbino&oldid=139751093 ».

Cette page a été modifiée pour la dernière fois le 14 août 2017 à 19:05.

Droit d'auteur : les textes sont disponibles sous licence Creative Commons attribution, partage dans les mêmes conditions ; d'autres conditions peuvent s'appliquer. **Voyez les conditions d'utilisation pour plus de détails**, ainsi que les **crédits graphiques**. En cas de réutilisation des textes de cette page, voyez comment citer les auteurs et mentionner la licence.

Wikipedia® est une marque déposée de la Wikimedia Foundation, Inc., organisation de bienfaisance régie par le paragraphe 501(c)(3) du code fiscal des États-Unis.



Solaris Tramino

Le **Tramino** est un modèle de tramway articulé à plancher bas. Commercialisé à partir de 2009, le Tramino est construit par l'entreprise polonaise Solaris.

Sommaire

- Commercialisation
- Notes et références
- Voir aussi
 - Articles connexes
 - Liens externes

Commercialisation



Solaris Tramino.

Identification

| | |
|------------------------|--------------------------------|
| Constructeur(s) | Solaris Bus & Coach |
| Mise en service | Depuis 2009 |
| Effectif | 46 rames (dont 1 prototype) |

Caractéristiques techniques

| | |
|---------------------------------|-------------------------|
| Écartement | métrique ou standard mm |
| Tension ligne de contact | 750 V |

| Pays | Ville | Livraison | Nombre | Type | Écartement mm | Longueur m | Largeur m | Alimentation électrique | Plancher bas |
|---|-----------------------|-----------|-------------------|-----------------|---------------|------------|-----------|-------------------------|----------------------|
| Allemagne | Brunswick | 2014-2015 | 18 ^{1,2} | Unidirectionnel | 1,100 m | 36 | 2,30 | 750 V | 100 % |
| Allemagne | Iéna | 2013 | 5 ¹ | Bidirectionnel | 1,000 m | 29 | 2,30 | 750 V | 100 % |
| Allemagne | Leipzig | 2016 | 5 ³ | Bidirectionnel | 1,458 m | 45 | 2,30 | 600 V | 70 % |
| Pologne | Olsztyn | 2014 | 15 ⁴ | Bidirectionnel | 1,435 m | 29,3 | 2,55 | 600 V | 100 % |
| Pologne | Poznań | 2011-2012 | 45 ¹ | Unidirectionnel | 1,435 m | 31,96 | 2,40 | 750 V | 100 % |
| Pologne | Cracovie ⁵ | 2015 | 1 | Unidirectionnel | 1,435 m | 31,96 | 2,35 | 600 V | 100 % |

Notes et références

- (en) « Braunschweig orders Solaris trams » (http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/braunschweig-orders-solaris-trams.html), sur *railwaygazette.com* (http://www.railwaygazette.com), 1^{er} juin 2012 (consulté le 4 juin 2012)
- (en) « Braunschweig exercises Solaris Tramino option » (http://www.transportweekly.com/pages/en/news/articles/101136/), 22 mai 2013 (consulté le 27 mai 2013)
- (en) « Leipzig selects Solaris trams » (http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/leipzig-selects-solaris-trams.html), 6 février 2015
- (en) « Trams ordered as Olsztyn starts construction » (http://www.railwaygazette.com/news/urban-rail/single-view/view/trams-ordered-as-olsztyn-starts-construction.html), 25 septembre 2012 (consulté le 25 septembre 2012)
- (en) « Solaris Tramino na testach w Krakowie » (http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/solaris-tramino-na-testach-w-krakowie-47905.html), sur *[1]* (http://www.transport-publiczny.pl/transport-publiczny, 24 février 2015 (consulté le 25 février 2015)

Voir aussi

Articles connexes

- Solaris Bus & Coach

Sur les autres projets Wikimedia :

Liens externes

- Site officiel (<http://www.solarisbus.pl/fr/tramino.html>)

Solaris Tramino

(https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Solaris_Tramino?uselang=fr),
sur Wikimedia Commons

Ce document provient de « https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Solaris_Tramino&oldid=138428919 ».

Cette page a été modifiée pour la dernière fois le 24 juin 2017 à 15:36.

Droit d'auteur : les textes sont disponibles sous licence Creative Commons attribution, partage dans les mêmes conditions ; d'autres conditions peuvent s'appliquer. Voyez les conditions d'utilisation pour plus de détails, ainsi que les crédits graphiques. En cas de réutilisation des textes de cette page, voyez comment citer les auteurs et mentionner la licence.

Wikipedia® est une marque déposée de la Wikimedia Foundation, Inc., organisation de bienfaisance régie par le paragraphe 501(c)(3) du code fiscal des États-Unis.



CNEWS Matin

HISTOIRE

L'Actu Le Direct

25 ans après la chute du Le Top L'Essentiel communisme, la Pologne prend son envol

Par AFP - Mis à jour le 01/06/2014 à 17:37 Publié le 01/06/2014 à 17:36

Tweet

Partager



Un bus de marque "Solaris", symbole du renouveau polonais, dans les rues de Varsovie le 1er juin 2014 [Janek Skarzynski / AFP]

Dans l'immense hangar de production, des ouvriers s'affairent autour des bus qui, une fois assemblés, partiront de Bolechowo près de Poznań dans l'ouest de la Pologne, vers la ville de Nazareth, vers Oslo ou encore vers la ville tchèque de Brno.

A des années lumières des clichés de la charrette à cheval, le fabricant polonais de bus urbains Solaris joue la carte internationale. Créé de rien en 1996 il symbolise bien le dynamisme de la transformation suivie en un quart de siècle par ce pays, le plus grand d'Europe centre-orientale avec ses 38 millions d'habitants, depuis les premières élections semi-démocratiques du 4 juin 1989 et la chute du communisme.

"On a commencé avec une trentaine d'ouvriers, aujourd'hui nous employons 2.500 personnes en Pologne et 500 à l'étranger", explique Mateusz Figaszewski, porte-parole de Solaris.

Conçus et montés près de Poznan, ses autobus, trolley et tramways sillonnent les rues de 600 villes, dont Berlin, Paris, Athènes, Rome et Dubai. Solaris détient 13% du marché allemand des bus de ville, un exploit incontesté au pays des Mercedes et des BMW.

"La création de Solaris, et de milliers d'autres entreprises semblables, été rendue possible grâce aux changements politiques et économiques intervenus après la chute du communisme", souligne M. Figaszewski.

"C'est un quart de siècle exceptionnel pour la Pologne. Nous n'avons pu connu une telle conjoncture depuis 400 ans", tant sur le plan géopolitique qu'économique, confirme Mariusz Jarosinski, historien et journaliste à l'agence PAP.

Pour Irena Eris, propriétaire de la société de cosmétiques qui porte son nom, le 4 juin 1989 fut une date cruciale. "Nous sommes tous allés voter. Lorsque les résultats sont arrivés, nous sommes entrés dans une toute autre réalité, celle de l'économie de marché. De nouvelles perspectives de développement se sont ouvertes à ma société", déclare-t-elle dans son laboratoire ultramoderne à Piaseczno dans la banlieue

En poursuivant votre navigation sur ce site, vous acceptez l'utilisation de cookies permettant de vous proposer des publicités ciblées adaptées à vos centres d'intérêts, de réaliser des statistiques d'audience et l'utilisation des boutons de partage sociaux. En savoir plus

pays du monde entier. "La qualité de nos produits a été reconnue par le Comité Colbert, une organisation rassemblant les plus prestigieuses marques de luxe françaises. Nous sommes la seule marque de cosmétiques non française à en faire partie", explique-t-elle fièrement

- Premier bénéficiaire de l'UE -

Le chemin parcouru par la Pologne depuis 1989 fait pâlir d'envie bien des pays. En faillite vers la fin du communisme, sa croissance est restée ininterrompue depuis 1992. En 25 ans, son PIB a plus que doublé et ses exportations ont été multipliées par quinze, passant de 10 milliards de dollars en 1989 à environ 155 milliards de dollars l'an dernier.

Grâce aux fonds européens, dont la Pologne est le plus grand bénéficiaire, le pays se modernise rapidement. Presque sans autoroute à l'époque communiste, la Pologne a aujourd'hui près de 3.000 kilomètres de voies rapides. Des milliards d'euros ont été investis dans l'industrie agroalimentaire, faisant de ce pays l'un des principaux exportateurs européens de produits agricoles.

"Si on compare la Pologne d'il y a 25 ans à celle d'aujourd'hui, c'est un autre monde, on est arrivé sur une autre planète. Aujourd'hui, l'économie polonaise fait partie de l'économie mondiale, alors qu'à l'époque elle était comparable à celle de l'Ukraine", explique Witold Orłowski, expert de PricewaterhouseCoopers.

Profitant de son potentiel démographique et d'une extraordinaire

En poursuivant votre navigation sur ce site, vous acceptez l'utilisation de cookies permettant de vous proposer des publicités ciblées adaptées à vos centres d'intérêts, de réaliser des statistiques d'audience et l'utilisation des boutons de partage sociaux. En savoir plus

Acteur de premier rang lors de la crise ukrainienne, la Pologne est aussi promotrice de l'Europe de l'énergie, avec une proposition de son Premier ministre Donald Tusk, devenue la base d'une réflexion sur la sécurité énergétique de l'Union européenne.

Désormais, elle vise aussi sans complexe les plus hautes fonctions au sein de l'UE. Varsovie ne cache pas qu'elle verrait bien son ministre des Affaires étrangères Radoslaw Sikorski prendre les rênes de la diplomatie européenne.

VOUS AIMEREZ AUSSI

LA QUESTION DU JOUR Pourquoi parle-t-on «d'essai» au rugby ?

EXPRESSION Pourquoi l'Angleterre est-elle appelée «la perfide Albion» ?

HISTOIRE Le Cran appelle Macron à supprimer les symboles esclavagistes

En poursuivant votre navigation sur ce site, vous acceptez l'utilisation de cookies permettant de vous proposer des publicités ciblées adaptées à vos centres d'intérêts, de réaliser des statistiques d'audience et l'utilisation des boutons de partage sociaux. En savoir plus



Bus électrique de la société Solaris élu bus de l'année 2017 !

information publiée par: Maciej Kowalski | 2016-09-16 09:41:21

bus, constructeur polonais, solaris

Le trophée du Bus de l'année 2017 a été attribué à l'Urbino 12 électrique, bus de la compagnie polonaise Solaris.

Le bus est doté de trois portes et de 30 places assises, il peut accueillir 60 personnes debout. Le constructeur polonais Solaris se voit ainsi récompenser pour sa recherche et son développement dans le domaine des bus électriques ce qui représente plus de quinze ans de travail.

Le trophée sera remis au prochain salon IAA d'Hanovre qui aura lieu du 22 au 29 septembre.

Pour plus d'informations cliquez : [ici](#).



INNOWACYJNA GOSPODARKA
NARODOWA STRATEGIA ROZWOJU



Ministerstwo Rozwoju



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





Pour certains voyages,

DANIEL
Formateur depuis 15 secondes

Guide des Relais Routiers 2017

NOUVEAU

www.boutiquedelacroute.com



Lo 1^{er} GPS

Avec POI Poids lourds

Marseille
10-12 octobre 2017

Inscriptions en ligne sur

Rechercher dans nos brèves : **GO**

Toutes nos brèves

Mise en ligne le 14/08/2016 15:32:12

Référence : 43326

Le groupe Solaris Bus & Coach et Solaris France primés

Le groupe Solaris Bus & Coach et Solaris France ont été primés lors d'une cérémonie à l'ambassade de Pologne à Paris. Le constructeur s'est vu remettre le prix du « *Meilleur exportateur polonais* » dans le segment automobile vers la France. « Cette distinction ne peut que nous réjouir et je vous félicite toutes et tous pour votre travail d'équipe. Je souhaite également remercier nos aimables clients et partenaires pour leur confiance durable. Je tiens également, et tout particulièrement, à saluer Solango Olszowska, membre du directoire de Solaris Bus & Coach, pour cette distinction. » souligne Christian Weintz, gérant de Solaris France. Le constructeur rappelle qu'il a livré en France son 500^e véhicule ces dernières semaines. - FG

Reproduction autorisée avec mention Autocar-infos-et-bus.com

Envoyer cette brève Commentaire Recevoir notre Newsletter

> Retour aux brèves

Derniers articles publiés dans le magazine

>> **Volvo Bus 9900 HD**
Grand confort, faible consommation
Aménagé en 49 sièges + 1 + 1, le Volvo Bus 9900 HD est sur le segment le plus haut des autocars de tourisme de la marque. Nous l'avons testé en ... +

>> **Indcar à Arbucles (Espagne)**
Reconquérir la France !
En ouvrant son nouveau bureau commercial à Saint-Hilaire-de-Loulay en Vendée en avril, le constructeur-carrossier Indcar repart à la conquête du ... +

>> **Le contrat de travail - 1^{re} partie**
Quelles obligations ?
Pièce essentielle du puzzle réglementaire, le contrat de travail entraîne une série d'obligations tant pour le salarié que pour ... +

>> **Le S'Cool de VehiXel**
Du scolaire « fait à Allignat »
Dans quelques semaines, le S'Cool sortira des chaînes d'assemblage de l'usine de VehiXel à Allignat (Ain). Un 43-places très attendu par la ... +

>> **Sunsundegui SC7 - Negobus**
Le bon mix du Basque
Sunsundegui fait son grand retour en France avec son SC7 sur châssis Volvo B11R importé par Negobus. Nous l'avons testé en 13,10 m, aménagé en ... +

>> **Standing Euro Tours / Coach Limousine Service**
Du grand standing !
Standing Euro Tours et Coach Limousine Service font dans le transport de personnes « VIP » et « Classe affaire ». Nous avons rencontré Seljuk Sinan, ... +

Rechercher un article par mots-clés

GO

Les archives du magazine

Année Choisir ...



Vos Rubriques

- Convention collective
- Mise à jour
- Petites annonces gratuites
- LES ROUTIERS** annonces.com
- Interdictions de circuler
- Circulation routière en Ile-de-France
- Bison Futé
- Calcul d'itinéraire

Marseille
10-12 octobre 2017

Inscriptions en ligne sur

Lo 1^{er} GPS

Avec POI Poids lourds



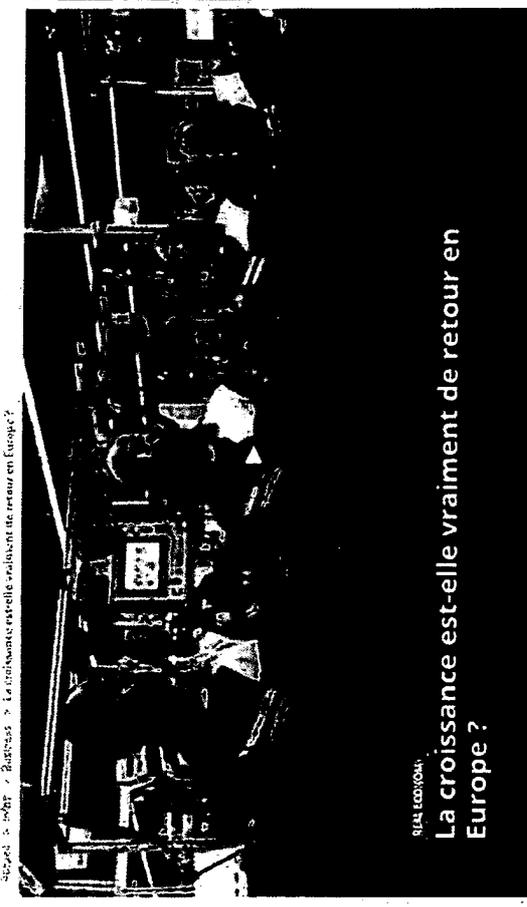
Guide des Relais Routiers 2017

NOUVEAU

www.boutiquedelacroute.com

DANIEL
Formateur depuis 15 secondes

DEAUVILLE **PRECIOUS MOMENT**
 47 FESTIVAL DU CINEMA AMERICAIN
 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15 - 16 - 17 - 18 - 19 - 20 - 21 - 22 - 23 - 24 - 25 - 26 - 27 - 28 - 29 - 30 - 31



04/11/2014
La croissance est-elle vraiment de retour en Europe ?

L'Union européenne a globalement renoué avec la croissance. Des signes encourageants confirment son retour, mais est-elle solide ? Commentons par examiner les chiffres qui nous sont donnés.



Euronews
 300000 abonnés



L'INFO DU JOUR

- CORÉE**
 L'héritier de Samsung condamné à 3 ans de prison
- IRLANDE**
 L'ex-premier ministre irlandais visé par un mandat d'arrêt
- ESPAGNE**
 Alpoil, berceau des terroristes, déstabilisé et détruit

euro news.
 Receive
BREAKING NEWS
 NOTIFICATIONS



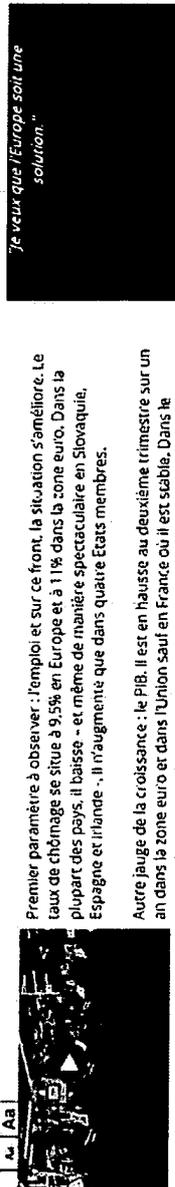
ALL VIEWS
 CET ARTICLE



Je veux que l'Europe soit une



Vous aimez les crucifères est-ce vraiment le retour en Europe ?



LE CHOIX DE LA RÉDACTION

MONDE
 France : la production de vin en baisse, mais un millésime exceptionnel

MOBES
 Opinion : que pensez-vous de nos nouveaux journaux télévisés ?

ALLEMAGNE
 Des Européens ne veulent toujours pas de musulmans comme voisins

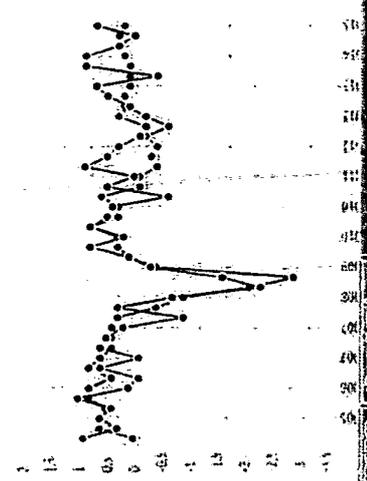
Premier paramètre à observer : l'emploi et sur ce front, la situation s'améliore. Le taux de chômage se situe à 9,5% en Europe et à 11% dans la zone euro. Dans la plupart des pays, il baisse - et même de manière spectaculaire en Slovaquie, Espagne et Irlande -. Il n'augmente que dans quatre Etats membres.

Autre jauge de la croissance : le PIB. Il est en hausse au deuxième trimestre sur un an dans la zone euro et dans l'Union sauf en France où il est stable. Dans le groupe de tête qui affiche les plus forts taux de croissance : la Lettonie, Malte, la République tchèque et l'Espagne.

D'autres indicateurs témoignent de cette embellie même si celle-ci est inégale selon les pays : la consommation des ménages s'accroît, nos exportations repartent à la hausse tout comme nos importations.

Taux de croissance dans les 28, en zone euro et aux Etats-Unis

Evolution en % par rapport au trimestre précédent





Profil

Solaris Bus & Coach est une société familiale, dont les fondateurs et les propriétaires sont Solange et Krzysztof Olszewski. Elle est connue en Europe en tant que constructeur de bus urbains, interurbains, spéciaux ainsi que les trolleybus, low entry et tramways. Depuis la mise en place de la chaîne de production en 1996, 15 000 bus ont quitté l'usine de Bolechowo en banlieue de Poznan. Ils circulent sur les routes de 32 pays. La vision du futur, l'expérience des propriétaires ainsi que l'enthousiasme d'une jeune équipe travaillant au sein de la société, ont créé une organisation de travail exceptionnel promettant de longues années de succès.

Solaris, en peu de temps, est devenue une société qui démontre les meilleures solutions dans son domaine.

Depuis plusieurs années, elle est devenue le leader incontestable sur le marché polonais parmi d'autres constructeurs et possède 50% de parts de celui-ci. En Allemagne, elle a 10% de parts de marché, se plaçant en troisième position et devient le plus important fournisseur étranger sur ce marché.

Actualités

-

Après Jena et Braunschweig, Solaris a remporté un troisième contrat de production tram pour un client allemand. Le 26 mars, Solaris et Leipzig City Transport (LVB) ont signé ensemble un contrat cadre pour la livraison de 41 tramways.

-

Le nouveau Solaris Urbino, produit par le constructeur polonais de véhicules de transport public, a reçu le prestigieux prix du concours international IE Design Award 2015. L'effort commun des constructeurs de Solaris et du bureau d'études studioFT de Berlin a été apprécié par le jury composé de 53 personnes, experts renommés dans le domaine du design.

-

L'année 2014 a été pour la société Solaris une année consécutive de l'augmentation significative des ventes et, en même temps, pour la douzième fois elle a maintenu sa position de leader du secteur polonais des autobus urbains. Sur les marchés étrangers, le fabricant de Dohobruza a également obtenu des résultats records.

-

Suite à la décision des propriétaires de la société Solaris, Solange et Krzysztof Olszewski, et des membres du Conseil d'Administration, à compter du 1er Avril de l'année en cours, Dr Andreas Strecker assure la fonction de Président du Conseil d'Administration.

-

En 2013, Solaris s'est fixé des objectifs dans la poursuite de développement de ses bus électriques. La société s'est focalisée sur le développement constant de ses véhicules avec une transmission 100% électrique et différentes solutions de chargement. L'offre est flexible et adaptée pour répondre aux exigences des clients. Les récentes commandes de bus électriques Solaris prouvent le succès des choix de Solaris.

Propriétaires

La Société Solaris fondée et présidée par Solange et Krzysztof Olszewski, dont le dévouement et l'expertise, font de l'entreprise un acteur performant de l'industrie du transport européen.

Fondée en 1996, l'entreprise a d'abord employé 36 personnes. Aujourd'hui Solaris fabrique des autobus innovants et des véhicules ferroviaires urbains. Actuellement, Solaris emploie 2017 Solaris Bus & Coach S.A.    Design, conception: HUBBY

emploi plus de 2 000 personnes dans quatre installations dans la grande région de Poznań, ainsi que plus de 300 employés dans ses filiales étrangères.

Krzysztof Olszewski est né à Wrocław. Il a étudié le génie mécanique à l'Université technique de Varsovie. Après avoir obtenu son diplôme en 1976, Monsieur Olszewski était travailleur autonome dans le secteur des technologies de transport. Il a vécu à Berlin-Ouest après les événements politiques en Décembre 1981 et l'instauration de la loi martiale en Pologne a fait un retour impossible. À partir de janvier 1982, il a travaillé pour le fabricant allemand de bus Neoplan à Berlin, rapidement gravi les échelons pour devenir directeur de usine en 1985. En 1994, Monsieur Olszewski retourna en Pologne pour ouvrir une agence de vente Neoplan pour le marché polonais.

Deux ans plus tard, Monsieur Olszewski a ouvert une usine de bus à Bolechowo, près de Poznań avec son épouse Solange. En 1999, ils ont introduit le bus de ville Urbino, qui est devenu le succès international de Solaris.

Conseil d'Administration

Solange Olszewska

Président du Conseil d'Administration

Madame Solange Olszewska est la fondatrice et propriétaire de Solaris Bus & Coach S.A.

Madame Olszewska a un parcours d'études en dentisterie à l'université médicale de Varsovie. Résidant ensuite à Berlin à partir de 1982, elle enseigne entre 1986 et 1994 la dentisterie pédiatrique à l'Université libre de Berlin. Sa carrière a changé d'orientation en février 1995. Madame Olszewska s'est orientée vers Neoplan Polska, qui est devenu, depuis 2001, le constructeur indépendant Solaris Bus & Coach.

Outre son travail pour la Société, Madame Olszewski soutient activement des projets sociaux et agit comme des organismes de bienfaisance. Madame est l'une des initiatrices et

fondatrices de l'Association Médicale germano-polonaise à Berlin et soutient depuis de nombreuses années la coopération germano-polonaise dans les affaires et la culture. Elle est membre du conseil d'administration de la Société germano-polonaise de Berlin. En 1999, le Président de la république polonaise lui a décerné la Croix d'or du mérite pour ses services de charité. Sa carrière professionnelle dans l'industrie des autobus a été honorée en 2005 avec le titre de «Bus Builder of the Year». Le prix, présenté lors de l'exposition européenne Busworld à Kortrijk (Belgique), rend hommage à Solange Olszewska telle une figure exceptionnelle de l'industrie des autobus et reconnaît ses efforts particuliers dans le relationnel client.

Madame Solange Olszewska est mariée à Krzysztof Olszewski, fondateur de Solaris Bus & Coach. Ils ont deux enfants, Malgorzata et Jan. Madame Olszewska consacre son temps libre aux animaux et à la nature. Elle s'occupe de ses chiens et chats, qui sont venus de refuges pour animaux ou ont été sauvés de situations précaires. Egalement, Madame Solange Olszewska participe aux efforts de protection des espèces menacées.

Conseil d'Administration

Dariusz Michalak

Vice-Président du Conseil d'Administration

Monsieur Dariusz Michalak, Directeur de l'Engineering, est PDG de Solaris Bus & Coach. En outre, il est Responsable de la recherche et du développement ainsi que de la qualité de l'entreprise.

Après avoir été diplômé de la Faculté de machines et transports à Poznań University of Technology, Monsieur Michalak a travaillé comme chercheur et enseignant à l'Institut des machines et des véhicules à moteur de 1993 jusqu'en 1998.

Dariusz Michalak rejoint Solaris en 1998 en tant que ingénieur de conception châssis. Depuis 2006, il est Directeur de la recherche et du développement.

Début 2012, il a été nommé au conseil d'administration Solaris.

Monsieur Dariusz Michalak est marié et père de deux enfants.

Un des plus grands loisirs de Dariusz Michalak est l'industrie automobile. Il aime aussi, pendant ses temps de liberté, faire du vélo et du ski ; il pratique souvent le tennis avec sa fille. Les chemins de fer miniatures sont récemment devenus un de ses nouveaux intérêts et une passion qu'il partage avec son fils.

Conseil d'Administration

Krystyna Woźniak

Vice-Président du Conseil d'Administration

Madame Krystyna Woźniak, Maîtrise Sociale (Ingénieur), est membre du conseil d'administration de Solaris Bus & Coach et assure la direction des ressources humaines, de la santé, sécurité au travail et de l'informatique.

Après avoir obtenu son diplôme à l'Université de Poznań des sciences de la vie, Madame Woźniak a travaillé en tant que professeur d'école professionnelle en économie. Par la suite, elle a commencé sa propre entreprise de commerce et a vécu plusieurs années en Allemagne.

Madame Krystyna Woźniak rejoint au début de 1996 Neoplan Polska récemment fondé, maintenant Solaris Bus & Coach, au début de 1996 pour travailler dans la gestion des ressources humaines. Au cours des années suivantes, elle était Responsable du service des ressources humaines de l'entreprise. En outre, à partir de 2008, elle était détenteur d'une importante concession commerciale tant de Solaris ressources humaines de Solaris.

Le 1er janvier 2011, Krystyna Woźniak a été nommée au comité de direction de Solaris Bus & Coach.

Madame Krystyna Woźniak est mariée et a une fille adulte.

Conseil d'Administration

Pawel Kaczalski

Vice-Président du Conseil d'Administration

Monsieur Pawel Kaczalski est membre du comité de direction de Solaris Bus & Coach SA en tant que membre du conseil exécutif pour la production.

Monsieur Kaczalski est diplômé de la Faculté des machines et de transport de Poznań University of Technology.

Après avoir rejoint Solaris en 1997 en tant que ingénieur de production, Pawel Kaczalski a géré en tant que spécialiste la production, Manager, puis Directeur de l'unité de production. Puis il fut responsable des ventes sur la Pologne et aussi sur les marchés étrangers de 2008 à 2011. Depuis, Pawel Kaczalski est Directeur de production, avec la responsabilité de la construction des bus et véhicules ferroviaires.

Le 1er Août 2012, il a été nommé au conseil d'administration de la société.

Monsieur Pawel Kaczalski est marié et père de deux enfants.

Il aime la plongée, la littérature et le cinéma. Il est également passionné par l'industrie automobile.

Conseil d'Administration

Zbigniew Palenica

Vice-Président du Conseil d'Administration

Monsieur Zbigniew Palenica est membre du comité de direction de Solaris Bus & Coach SA en tant que membre du conseil exécutif pour le les véhicules ferrés, marketing, les ventes et l'après-vente.

Après des études à l'Université économique de Cracovie, Monsieur Palenica a débuté sa carrière dans une grande compagnie d'assurance en Allemagne. Dans le même temps, il a continué des études supérieures à l'Université de Francfort-sur-le-Main. Au milieu des années 1990, il rejoint la compagnie des transports de la Ville de Cracovie (MPK Kraków), où en 2003 il a été nommé membre du conseil d'administration, chargée des finances et des projets d'investissement. Depuis 2006, année où il a été nommé vice-président de l'entreprise, Monsieur Palenica a supervisé les projets d'investissement significatifs, incluant les projets financés par l'Union Européenne et les négociations avec la EIB et de la EBRD.

Monsieur Palenica est activement impliqué dans les travaux de la Chambre polonaise des transports urbains (IGKM) et dans l'Association Internationale des Transports Publics (UITP). En Janvier 2010, Monsieur Palenica a été nommé président de la division tramway de l'UITP et vice-président de l'association. Il était le premier membre polonais dans l'histoire de l'UITP à occuper un poste de direction de l'association.

Monsieur Palenica a été nommé au comité de direction de Solaris Bus & Coach le 1er Juin 2012.

Monsieur Zbigniew Palenica est marié et père de trois fils.

Il se passionne pour les échecs, la littérature (notamment les romans historiques) et la randonnée.

Conseil d'Administration

Pawel Hajduk

Vice-Président du Conseil d'Administration

Monsieur Pawel Hajduk est nommé au comité de direction, en charge de la finance chez Solaris Bus & Coach.

Il est diplômé de la Faculté de gestion de l'université de Varsovie.

Il a travaillé dans le domaine de la finance depuis le début de sa carrière. Après avoir travaillé chez Bosch, il était récemment membre du comité de direction des filiales Polonaise et Allemandes de Boryszew Group, une société polonaise spécialisée dans la production de composants, matériaux chimiques et métalliques, pour l'industrie automobile. Pawel Hajduk était employé dans la division automobile du groupe où il occupait les fonctions de Directeur financier.

Depuis le 1er décembre 2014, il est nommé au comité de direction de l'entreprise.

Il est marié et père de 2 enfants.

Monsieur Pawel Hajduk est un passionné de sports, adroit en vélo et en snowboard. Un de ses passe-temps est le transport public et en particulier l'industrie du rail.

- 2013

- 11 novembre

- Le Solaris Urbino 12 electric avec un système automatique de charge rapide conductive, monté sur le toit du véhicule a été officiellement désigné Lauréat d'Or de l'Innovation par la Fédération polonaise des associations d'ingénieurs (NOT).

- Le Solaris Tramino est arrivé à Jena. Les 5 rames Solaris furent les 1ères rames construites en Pologne à être livrées en Allemagne.

- 09 septembre

- L'Association des Ingénieurs Polonais de l'électricité a récompensé Solaris, l'honorant pour "ses résultats extraordinaires accomplis par des ingénieurs et techniciens polonaise". L'entreprise a également été récompensée du prix Jan Podolski par la Chambre polonaise des Transports Publics. Il fut accordé à Solaris pour ses «solutions techniques innovantes dans les tractions électriques des transports urbains».

- Le Solaris Urbino 12 electric avec un système automatique de charge rapide conductive, monté sur le toit du véhicule a été officiellement présenté durant le salon Transexpo de Kielce en Pologne. Il a été récompensé de la médaille d'Or du salon de Kielce dans la catégorie «Bus».

- Le 2000^{ème} bus de Solaris a été livré en Allemagne. Ce fut l'un des 10 autobus articulés commandé par l'exploitant Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG).

- Solaris remporta son 1^{er} appel d'offre en Turquie. Le contrat comprenait la livraison de 100 Urbino 18 pour la ville d'Izmir.

- 02 juillet

- Le Solaris Urbino 8,9 LE electric commença son exploitation à Klagenfurt. Ce fut le 1^{er} contrat pour la livraison d'un autobus zéro émission équipé de batteries Solaris.

- 06 juin

- Le Président polonais Bronislaw Komorowski a visité le siège de Solaris Bus & Coach à Bolechowo.

- 05 mai

- Le Solaris Urbino 18.75 - le plus long de la gamme autobus de Solaris - a été livré pour son 1^{er} client, la ville de Hagen en Allemagne.

- 02 mars

- Belgrade: Solaris remporta un appel d'offre pour la livraison de son 200^{ème} autobus urbain low floor. Cette commande renforce sa position sur le marché serbe.

- 01 janvier

Le Président de la Pologne, Bronislaw Komorowski a décoré Solange et Krzysztof Olszewski de la croix de Chevalier de l'Ordre du Mérite de la République de Pologne. Cette décoration honore leur contribution au développement de la coopération économique entre l'Allemagne et la Pologne ainsi que leur engagement dans des causes sociales et de charité.

- 2012

- 12 décembre

- Le Solaris Urbino électrique remporte le Prix pour la durabilité international Busplaner pour 2013.

- 11 novembre

- Solange Olszewska a été élue à la cinquième place dans le classement des 50 meilleurs vernis cadres féminins, réalisés par le magazine "Wprost".

- Solange Olszewska a été nommée "Lady of the Year 2012" par l'organisation Dress for Success Pologne et le Club du magazine Lady.

- 10 octobre

- Le bus Solaris Urbino électrique remporte le premier prix EBUS dans le cadre du tout électrique 100 % batterie, décerné par l'Association des entreprises de transport allemandes (VDV) et DEVK compagnie d'assurance, sous le patronage du ministre fédéral allemand des transports.

- Solaris ouvre sa pépinière "Sous le tealcel vert" pour les enfants de ses employés.

- Le Solaris Urbino 12 électrique est salué comme le meilleur produit dans la catégorie bus à l'exposition TransExpo 2012 de Kielce.

- 09 septembre

- Solaris présente ses deux nouveaux véhicules: l'extra-long articulé Urbino 18,75, le plus long de la série dans l'offre du producteur, et l'Urbino 12 électrique sans émission.

- Dans le cadre de son projet de développement de nouvelles lignes tramway, la ville d'Olszryn a privilégié l'acquisition de 15 tramway de la marque Solaris Tramino à plancher bas.

- 06 juin

- Le premier Trollino de type MetroStyle au design aérocheur est livré à la ville autrichienne de Salzbourg.

- Solange Olszewska a été récompensée et distinguée par une médaille remise par le Recteur de l'Université de Technologie de Poznan pour sa coopération à long terme et sa contribution au développement de l'Université.

- 05 mai

- Les lecteurs du magazine allemand "busplaner" ont pu apprécier l'Urbino électrique comme étant l' "Innovation de l'année 2012" dans la catégorie du titre de transport public.

- 03 mars

- Solaris Tramino reçoit le prix Top Design dans la catégorie Industrie automobile au Design Arena à l'exposition de Poznan.

- Solaris remporte une commande pour deux bus Urbino 12,9 mètres hybrides pour la ville de Tampere, et entre ainsi sur le marché finlandais.

- 2011

- 11 novembre

- Solaris Bus & Coach a été récompensé par le prix économique germano-polonais, en reconnaissance de ses réalisations sur le marché allemand.

- La société a livré à l'opérateur de bus municipal de Varsovie, le 1000e bus fabriqué à Bolechowo. C'est la ville polonaise qui a la plus grande flotte de bus assemblés dans l'usine appartenant à la famille Olszewski.

- 09 septembre

- Solaris Urbino électrique est introduit. C'est le premier bus polonais entièrement alimenté par l'énergie électrique stockée à bord du véhicule. La première a eu lieu au cours de l'exposition commerce équitable TRANSEXPO Kielce.

- 08 août

- Le magazine financier allemand Handelsblatt inclut Solange Olszewska sur la liste des 100 femmes les plus influentes dans le monde des affaires et de l'entrepreneuriat.

- 07 juillet

- Solaris a signé le contrat pour fournir 5 Traminos à Jena, en Allemagne. C'est le premier contrat export de la société pour la livraison de véhicules légers sur rail.

- 06 juin

- La Chambre de commerce polonaise et le Warsaw Business Journal a autorisé Solaris a utilisé le titre de "Junior Eksportu" (Junior des exportations) en reconnaissance de son succès dans les ventes de Solaris Urbino 15 GNV LE.

- Pour la deuxième fois Solaris a reçu le Prix économique du Président de la République de Pologne en catégorie Innovation. Auparavant en 2005, Solaris avait reçu ce prix dans la catégorie Exportateur.

- La Chambre polonaise de l'industrie automobile a décerné à Solange et Krzysztof Olszewski le prix "Manager de l'Année 2011" prix pour être "(...) le fabricant de bus le plus dynamique en Pologne".

- 05 mai

- Le premier des tramways fabriqués en série Traminó Solaris a commencé à fonctionner à Poznan, en Pologne.

- Krzysztof Olszewski a été récompensé par le prix "mentor" prix par le classement établi du journal TVN CNBC et Dziennik Gazeta Prawna.

- 04 avril

- L'entreprise a vendu son premier bus en Russie. Maintenant, les autobus Solaris sont présents dans 24 pays.

- 03 mars

- Il ya 15 ans la production d'autobus a commencé à Boleschowo en Pologne.

- 2010

- 12 décembre

- La ville de Novi Sad, en Serbie a commandé à Solaris six Urbino 12 GNV. Il s'agit de la première commande de bus Solaris en provenance des Balkans.

- Solaris livre un lot de bus Urbino dans les tropiques, notamment sur l'île de la Réunion dans l'Océan Indien. Après les bus de Dubaï, c'est la deuxième livraison Solaris à l'extérieur du continent européen.

- Krzysztof Olszewski s'est vu décerné le Prix Kisiel par le Magazine Wprost dans la catégorie Entrepreneur. Les autres Lauréats sont le Politicien Jerzy Buzek et le Publicitaire Andrzej Mieczko.

- 11 novembre

- Le Solaris Traminó tramway à plancher surbaissé fonctionne au service des passagers pour la première fois.

- Ouverture d'un nouveau site de production à Sroda Wielkopolska pour la production de Solaris Traminó châssis.

- Eberswalde reçoit le premier des douze Solaris Trollino trolleybus commandés. C'est la première fois que les trolleybus Solaris respectueux de l'environnement, sont choisis par une ville allemande.

- 10 octobre

- Le bus Solaris Urbino 18 hybride équipé du système hybride de série s'est vu décerné la Médaille d'Or dans la catégorie des véhicules à l'exposition TransExpo de Kielce.

- Solaris a remporté la Médaille d'Or de la meilleure présentation globale d'Entreprise à l'exposition de Kielce pour la troisième année consécutive.

- 09 septembre

- Au salon IAA Véhicules Industriels à Hanovre, Solaris présente tout d'abord la série Urbino 18 Hybrid à propulsion hybride. Il ouvre de nouvelles possibilités pour les clients Solaris avec l'ajout de la série d'hybrides de la gamme de produits Solaris.

- 03 mars

- Solange and Krzysztof Olszewski sont nommés Meilleurs Entrepreneurs de ces 20 dernières années par la Chambre du Commerce et de l'Industrie de la Région Wielkopolska.

- 01 janvier

- Pour la nouvelle version Urbino 15 GNV LE, Solaris vend plus               

spécialement conçu pour les besoins des opérateurs dans les pays nordiques.

- **2009**
 - **12 décembre**
 - Solaris, une fois de plus, a battu le record de la production et des ventes. L'année 2009 s'est achevée par la production de 1114 véhicules.
 - **10 octobre**
 - Présentation de Solaris Urbino Hybride 12 mètres lors de l'exposition Busword à Courtraï.
 - Le tramway Solaris Tramino a été présenté pour la première fois lors de l'exposition MTK TRAKO - Gdańsk.
 - **09 septembre**
 - Solaris remporte la Médaille d'Or à l'Exposition TransExpo de Kielce pour la Meilleure Présentation Globale d'Entreprise.
 - Le nouveau Solaris InterUrbino a été nommé dans la catégorie «Bus» à l'exposition de Kielce.
 - Cet autocar InterUrbino moderne et confortable Solaris InterUrbino 12 a été présenté pour la première fois lors de l'exposition à Kielce.
 - **05 mai**
 - Le 5000^{ème} bus Urbino 12 a été construit à l'usine Bolechowo pour le client Transkom de Koziegłow, le transporteur collaborant depuis de nombreuses années avec Solaris.
 - **04 avril**
 - La formation "Bonne Conduite", réalisée par la société Solaris, a été faite par plus de 400 conducteurs dans toute la Pologne, améliorant ainsi la sécurité sur les routes.
 - **02 février**
 - L'Association Polonaise des Ingénieurs et des Techniciens du Transport rend hommage à Krzysztof Olszewski en lui attribuant le Prix Prądzyńskiego pour ses contributions au développement des véhicules de transport de pointe.
 - La CTS Compagnie des Transports de la ville de Strasbourg, siège du Parlement Européen, est devenue propriétaire de Solaris Urbino Hybride 18 mètres.
- **2008**
 - **12 décembre**
 - Durant l'année 2008: 1037 véhicules ont quitté l'usine. Les ventes ont dépassés 1000 véhicules - premier record dans l'histoire de la société.
 - Le Prix pour le développement du Transport Public en Pologne a été décerné par le Ministre Polonais de l'Infrastructure.
 - **10 octobre**
 - Krzysztof Olszewski est considéré comme «l'Exportateur de l'année» par l'Association Polonaise des Exportateurs.
 - Krzysztof Olszewski, fondateur et PDG de Solaris, a pris la tête du Conseil d'Administration le 16 octobre 2008. Sa fonction de Président Directeur Général a été reprise par Solange Olszewska, précédemment Vice-présidente, chargée des relations clientèle.
 - Médaille d'Or pour le meilleur stand d'exposition au Salon International de TransExpo City Transport.
 - Prix pour le développement du transport public décerné par la Chambre Polonaise des Transports Urbains.
 - **07 juillet**
 - La livraison des deux premiers bus Solaris Urbino 18 Hybrid de la deuxième génération chez les clients de Brême et de Hanovre.
 - La souscription du contrat de livraison de 320 bus pour E.THE.L de la ville d'Athènes, dont 220 bus du type 220 Alpino et 100 bus du type Urbino 18 - la plus grande enchère gagnée de Solaris sous le rapport de la quantité des bus.
 - **06 juin**
 - Le magazine Forbes a nommé Monsieur Krzysztof Olszewski, PDG de la Société Solaris Bus & Coach, "Homme de l'année de Voïvodie de Wielkopolska". Ce prix lui a été décerné entre autres pour ses engagements personnels, son enthousiasme et sa volonté d'agir, qui ont contribué au développement de la région.
 - A la mairie de Varsovie, Madame le Maire, Hanna Gronkiewicz-Walz, le PDG de la Compagnie de Transport Urbain de Varsovie, Monsieur Mieczysław Magierski ainsi que les représentants de Solaris Bus & Coach S.A. ont signé un accord pour une commande de 150 bus urbains de marque Solaris Urbino. Selon cet accord, tous les véhicules seront fabriqués et livrés à Varsovie jusqu'à la mi-janvier 2009.
 - **04 avril**
 - Le prix "Cent pour l'avenir" dans la catégorie "Produit du Future" a été décerné par le magazine du marché économique polonais.
 - **03 mars**
 - Les représentants de MPK Poznan ont signé, avec Solaris Bus & Coach, l'accord pour la livraison d'un bus Solaris Urbino 18 hybride. Avec un système de propulsion des plus modernes, ce véhicule de type urbain sera le premier sur les routes de Pologne. Il rejoindra le réseau courant Octobre 2008.
 - **02 février**
 - Le titre de "l'invention innovatrice" pour le bus Solaris Urbino 18 Hybride a été décerné par le Commissaire de Grande-Pologne Voïvodie.
 - **01 janvier**
 - La Compagnie de Transport de Bochum, Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA), a commencé l'exploitation sur son parc, du premier véhicule à propulsion Hybride - le Solaris Urbino 18 Hybride.
- **2007**
 - **11 novembre**
 - La rédaction du magazine Design News Polska a nommé la Société Solaris Bus & Coach, "Constructeur de l'Année", pour son projet d'Autobus à propulsion hybride, le Solaris Urbino Hybride.
 - **09 septembre**
 - Prix de Meilleur Exportateur de la Grande Pologne dans le concours de Prix Economique de la Voïvodie de la Grande Pologne.
 - **08 août**
 - Solaris livre deux autres bus hybrides en Suisse à Lenzburg et en Allemagne à Leipzig.
 - **05 mai**
 - Prix de Lewiatan 2007 Andrzej Wierzbicki pour Madame et Monsieur Solange et Krzysztof Olszewski, Copropriétaires et Managers de Solaris Bus & Coach S.A. Prix a été décerné pour la vision, le courage et la détermination dans la création d'une société moderne qui est le concurrent efficace des magnats de l'industrie automobile.
 - **04 avril**
 - Solaris obtient une énorme commande de 225 bus pour Dubaï Roads & Autorité du Transport.
- **2006**
 - **12 décembre**
 - Le premier Solaris Urbino 18 hybride a été livré à DVB Dresden.
 - **09 septembre**

- IAA Hanovre - début mondial pour Solaris Urbino 18 hybride
 - Tadeusz Kotarbinski medal for outstanding achievements in the main areas of organizing work and management.
 - Médaille pour Solaris Urbino 18 Hybrid dans la catégorie "Produit" lors de la Foire du Transport Urbain TRANSEXPO à Kielce.
 - Prix dans la catégorie "Développement" du concours "Best of European Business" organisé par la société Roland Berger Strategy Consultants et la télévision CNN.
 - Prix de La Meilleure Entreprise de la Grande Pologne de la part de magazine Forbes
 - Distinction dans le concours "Entrepreneur de l'Année 2006", organisé par la société Ernst & Young et la télévision TVN 24.
- 08août
 - Premier prix dans la classification des Entreprises d'Or de la Grande Pologne.
 - Prix Guépard de Business de la part des Banques Coopératives.
- 04avril
 - Ouverture d'un nouvel atelier de production à Bolechowo.
- 03mars
 - Anniversaire de 10 ans de la mise en route de l'usine des autobus à Bolechowo.
- 2005
 - 09septembre
 - Prix Economique du Président de la République Polonaise dans la catégorie Exportateur.
 - Appel d'offres gagné et commande de livraison de 72 autobus pour le transport en commun de Poznań.
 - Titre "Manager de l'Année 2004" pour Krzysztof Olszewski attribué par l'Association des Managers en Pologne "(...) du commandement efficace, des résultats économiques excellents sur le marché difficile de grands joueurs mondiaux (...)".
 - Titre "Celui qui change l'industrie polonaise" attribué à Solaris Bus & Coach par l'Association Polonaise du Soutien de l'Esprit d'Entreprise (PTWP), par l'éditeur du mensuel économique "Nowy Przemysł" ("Nouvelle Industrie") de développement dynamique et de place fixe parmi les plus grands fabricants du matériel automobile.
 - 07juillet
 - 1er juillet Solaris Bus & Coach devient société anonyme.
 - 04avril
 - Jeudi le 28 avril Krzysztof Olszewski, président de la société Solaris Bus & Coach Sp. z o.o., est devenu à nouveau le propriétaire de 100% des parts de la société dont il est fondateur. La prise de plein contrôle de la société par Krzysztof Olszewski s'est produit par le rachat de 28 545 parts de Kredyt Bank, constituant 82,32% du capital.
- 2004
 - 09septembre
 - Première polonaise et mondiale de l'autobus alimenté avec gaz naturel, Solaris Urbino CNG et de l'autobus à basse entrée Solaris Urbino Low Entry (Foire Internationale du Transport Urbain TRANSEXPO, Kielce).
 - Titre Offrant de l'Année 2003 dans la deuxième édition du Prix Publicus, décerné par la rédaction du mensuel "Zamówienia Publiczne Doradca" ("Offres Publiques Conseiller").
 - Première mondiale de l'autobus urbain Solaris Urbino III (60. Internationale Automobil-Ausstellung Nutzfahrzeuge, IAA Hannover 2004).
 - Médaille d'Or pendant la Foire Internationale du Transport Urbain TRANSEXPO à Kielce pour la "façon d'utiliser l'exposition comme outil de promotion de l'entreprise".
 - 11e prix dans le concours "Bus of the Year" pour l'autobus urbain Solaris Urbino II A
 - 11e prix dans le concours "Coach of the Year" pour l'autobus touristique Solaris Vacanza 12.
 - Médaille de la part d'Européen Business Center Club et de Comité de l'Intégration Européenne
- 2003
 - 09septembre
 - Première de trolleybus Solaris Trollino 15 - premier trolleybus de 15 m dans le monde (Ostrava, Tchéquie).
 - Médaille pour Solaris Urbino 10 pendant la Foire Internationale du Transport Urbain TRANSEXPO à Kielce.
 - Solaris Vacanza 12 à la 11e place dans le concours "Coach of the Year".
 - 11e prix dans le concours "Coach of the Year" pour l'autobus touristique Solaris Vacanza 12.
 - Première mondiale de la version touristique de l'autobus de 13 m, Solaris Vacanza.
- 2002
 - 09septembre
 - Naissance de la nouvelle génération des autobus Urbino
 - Remise des autobus Solaris Urbino 12 et Urbino 18 à Berlin. Un d'entre eux est le millième autobus fabriqué à Bolechowo.
 - Réalisation de l'autobus spécial Solaris Vacanza pour le Centre Régional de l'Etablissement de Sang à Katowice.
- 2001
 - 09septembre
 - Premier trolleybus Solaris Trollino 12 A
 - Grand Prix pour Solaris Trollino 18, Foire Industria 2001 à Budapest.
 - Roues d'Or du Transport Urbain pour le trolleybus Solaris Trollino 12 T pendant la VIe Exposition du Transport Urbain à Łódź.
 - Médaille Européen Business Center Club.
 - Hipolit d'Or - prix dans le concours "Qualité de Grande Pologne"
 - 1er septembre - changement de la dénomination sociale de Neoplan Polska en Solaris Bus & Coach Sp. z o.o.
 - 08août



VENDRE A SOLARIS BUS & COACH

Dans le cadre de son projet de bus électrique

Poznań - POLOGNE

22 novembre 2011



SOLARIS

LA SOCIETE SOLARIS EN CHIFFRES:

- Solaris conçoit et produit des autobus urbains, des autocars ainsi que des trolleybus et trams depuis 15 ans.
- La société a généré en 2010 un chiffre d'affaires de 325 M€, en croissance de près de 10% par rapport à 2009.
- Près de 60% de la production est exportée vers 22 pays dont la France, la Suède, l'Allemagne, la République tchèque, etc.
- En 2011 SOLARIS devrait produire 1 300 autobus ce qui représente un record pour la société.
- Si la société maîtrise déjà les carburations traditionnelles ou hybrides, SOLARIS se lance dans un projet de bus totalement électrique qui sera produit à partir de 2013.
- Solaris participe au programme européen « European Green Cars Initiative » dont l'objectif est de préparer et de soutenir les mécanismes pour améliorer la performance environnementale de l'industrie automobile européenne.

Date limite d'inscription :

28 octobre 2011

dans la limite des places disponibles

En partenariat avec :



LYONN
URBAN
TRUCK
& BUS


UBIFRANCE
ET LEUR
MISSIONS ÉCONOMIQUES

www.ubifrance.fr



Avec d'autres entreprises de votre secteur vous :

- présenterez votre offre aux responsables du projet bus électrique de SOLARIS.
- participerez à un projet à court terme.
- vous positionnerez sur un marché d'avenir (la Pologne est le premier constructeur de bus de l'Union européenne).

Un moyen efficace pour :

- Rencontrer les responsables du projet
- Accroître vos ventes en Europe
- Optimiser votre démarche export

POURQUOI PARTICIPER A CETTE RENCONTRE :

- La société SOLARIS conçoit actuellement son premier modèle de bus à alimentation entièrement électrique. SOLARIS devrait préparer son second prototype au début de l'année 2012 dans lequel les nouvelles technologies en matière de véhicule électrique seront implantées. Après une période de test et de validation, la production devrait être lancée à la fin 2013.
- Le coût total du projet est de 9 500 000 PLN, soit 2 400 000 €. Le projet est cofinancé à hauteur de 2,5 M PLN (630 000 €) par l'Union européenne.
- Selon les responsables du projet, il s'agit du projet le plus complexe mené par la société, notamment face aux difficultés d'accès aux pièces et composants, le nombre de fournisseurs étant limité. Solange Olszewska, Présidente de la société, voit dans les bus électriques l'avenir du transport urbain. Les solutions hybrides, déjà proposées par la société, ne suffisent pas à faire face à la demande de donneurs d'ordres européens.
- Solaris recherche des composants et des sous-ensembles de qualité tels que :
 - des batteries,
 - les éléments du système de propulsion,
 - les éléments de transmission,
 - des éléments d'adaptation du châssis,
 - un système innovant de rechargement des batteries,
 - des éléments pour le système de commande et l'électronique embarquée,
 - des pièces mécaniques spécifiques aux bus électriques,
 - des pièces pour système de freinage et d'assistance à la conduite,
 - des éléments pour la gestion de flotte.
- Les principales caractéristiques du bus sont les suivantes :
 - Longueur du véhicule : 8,9 m.
 - GVW: 14 500 kg.
 - Vitesse maximale : 50 km/h.
 - Portée sur un chargement de batterie : 100 km.



VENDRE A SOLARIS

Poznań

- **Bénéficiez avec nos forfaits des mesures d'accompagnement des entreprises mises en place par le Secrétaire d'Etat au Commerce Extérieur :**
 - Un meilleur subventionnement des projets proposés aux entreprises.
 - Une aide forfaitaire aux frais de déplacement des entreprises (transport et hébergement).

NOS OFFRES ET TARIFS :

| FORFAIT | MONTANT HT | SUBVENTION | AIDE FORFAITAIRE DE DEPLACEMENT ** | RESTE A CHARGE après récupération de la TVA |
|--|------------|------------|------------------------------------|---|
| PARTICIPATION A LA RENCONTRE (POUR 2 PERSONNES) | | | | |
| | 1 400€ HT | 150 € HT | 400 € | 850 € HT |
| Seuls des frais de gestion de dossier s'élevant à 200 € par entreprise seront facturés si votre offre n'est pas retenue par SOLARIS | | | | |
| Offre valable pour deux participants. | | | | |
| Cette offre ne comprend pas : le transport international, les déplacements individuels, l'hébergement et les repas non mentionnés dans le programme. | | | | |
| Langue de travail : Français, Polonais, Anglais (de préférence pour les entretiens individuels). | | | | |

LE PROGRAMME :

- **21 novembre au soir**
 - Présentation du marché polonais et de la culture d'affaires par les experts de la Mission Economique UBIFRANCE en Pologne.
- **22 novembre 2011 :**

Matin

 - 9h00 Accueil des représentants français par les représentants de la société SOLARIS.
 - 9h30 Présentation de la société SOLARIS et du projet de bus électrique.
 - 10h30 Présentation de l'offre des sociétés françaises.
Echanges et négociations individuelles.
 - 12h30 Visite de l'usine de SOLARIS.
 - 13h30 Déjeuner avec les responsables de la société SOLARIS.

Après-midi

 - 15h00 Résumé de la journée avec les experts de la Mission Economique UBIFRANCE.

Retour vers la France.

L'OFFRE COMPREND :

- La préparation d'un dossier présentant votre offre, traduit en polonais (PowerPoint d'une dizaine de slides).
- La présentation du dossier aux responsables du projet.
- La présentation du marché polonais le 22 novembre au soir.
- La journée de rencontres et de visite chez SOLARIS.
- Les services de traduction pendant la rencontre.
- L'accompagnement des experts de la ME UBIFRANCE de Varsovie.
- Un communiqué de presse sur l'événement incluant la présentation de votre activité et diffusé à la presse locale

* La TVA en vigueur qui sera facturée s'applique sur le montant HT avant déduction des subventions.
** pour les entreprises effectuant le déplacement depuis la France. Un seul forfait déplacement par entreprise participante.

UBIFRANCE
MISSION ECONOMIQUE

www.ubifrance.fr

LES AIDES A L'EXPORT :

De nombreuses aides ont été développées aux niveaux régional et national pour vous accompagner dans vos projets internationaux.

Pour en connaître le détail et identifier celles qui pourraient plus particulièrement vous être utiles, rendez-vous sur www.ubifrance.fr

INSCRIPTION :

- Confirmez dès à présent votre inscription en retournant à l'adresse suivante : michael.bystron@ubifrance.fr :

- Le bon de participation dûment rempli et scanné.
- Une présentation de votre société en français, en anglais ou polonais.

À NOTER DANS VOTRE AGENDA :

MISSION COLLECTIVE DECOUVERTE DU MARCHÉ DES TECHNOLOGIES LIÉES AU TRANSPORT PUBLIC A L'OCCASION DE PTT PUBLIC TRANSPORT TECHNOLOGIES

Colombie - Bogota – 21-25 février 2012
frederique.martiquet@ubifrance.fr

MISSION COLLECTIVE DANS LE SECTEUR DES POIDS LOURDS « TRUCK TECH FRANCE » A L'OCCASION DE SAE COMVEC

Etats-Unis - Chicago – 01-04 octobre 2012
georges.ucko@ubifrance.fr

MISSION COLLECTIVE DE DECOUVERTE DU MARCHÉ DE LA MOBILITE URBAINE A L'OCCASION DE APTA RAIL CONFERENCE

Etats-Unis - Atlanta – 8-12 novembre 2012
leo.lebrun@ubifrance.fr

Pour toute information complémentaire :

Edyta KLOBUS

Chargée de développement
Infrastructures-Transport
Tél : +48 (22) 529 31 26
Courriel :
edyta.klobus@ubifrance.fr

Michaël BYSTRON

Chef du pôle ITI
Tél : +48 (22) 529 31 19
Courriel :
michael.bystron@ubifrance.fr



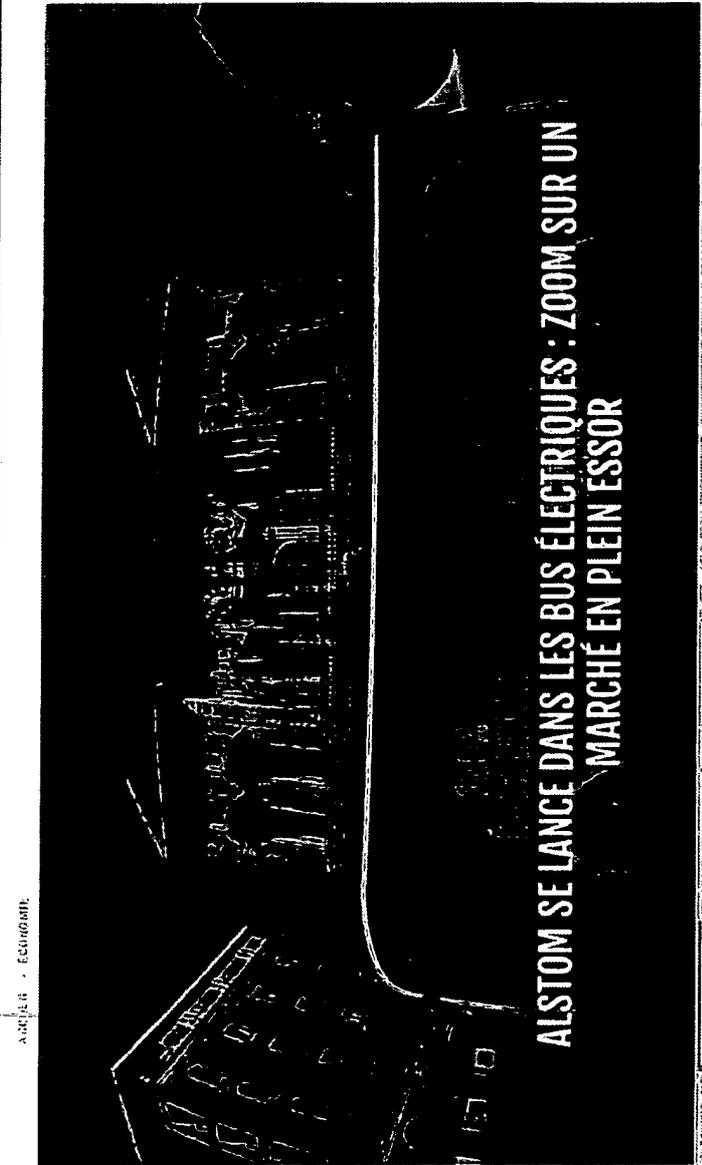
Date limite d'inscription :

28 octobre 2011



Retrouvez tous nos événements sur :
www.ubifrance.fr/agenda et créez votre alerte e-mail afin d'être informé régulièrement et automatiquement des dernières actualités.

Crédit photos :
Fotolia.com - Istockphoto.com



FIL INFO

QUESTION EXISTENTIELLE



TRANSPORTS - Le plan de sauvetage du site Alstom de Belfort comprend notamment le développement d'une branche bus électrique au sein du groupe spécialisé dans le rail. Une évolution de la production qui vise un secteur jugé particulièrement porteur pour les dix prochaines années.

Les amours de vacances peuvent-elles durer ?

C'est l'une des annonces du plan de sauvetage du site Alstom de Belfort. Ce mardi, la direction du groupe a annoncé aux côtés du secrétaire d'Etat à l'Industrie, Christophe Sirugue, le développement futur d'une ligne de production de bus électriques sur le site. Une reconversion pour l'usine pistonnée qui a vu sortir de ses chaînes la première locomotive TGV.

SANTÉ

Vous avez entendu parler du fionhi, l'ami du nouveau pesticide qui fait peur

Maintenant alloué au projet 5 millions d'euros. Une ambition qui apparaît bien limitée en comparaison des quelque 40 millions d'euros investis par le groupe Bolloré dans son usine de production dédiée à ce segment à Ergué-Gaberic (Finistère). Alstom ne peut cependant pas de zéro dans le domaine avec le site de Belfort et surtout un prototype de bus déjà en développement.



Œufs contaminés : qu'est-ce que l'amiraze, ce deuxième insecticide interdit utilisé dans les élevages français ?

La Chine, marché prometteur

Il faut dire que le marché est porteur et que la concurrence commence à s'écorcher. Air niveau national, la loi de transition énergétique promulguée le 18 août 2015 impose aux opérateurs de transports publics et aux autorités organisatrices de renouveler intégralement leur parc d'autobus et d'autotaxis à l'aide de véhicules à faibles émissions à partir de 2015.

FOOTBALL 2

De son côté, Lyon refuse d'extension

Au niveau européen, le projet ZeEUS, qui s'achèvera en avril prochain après trois ans et demi de travaux, vise quant à lui à accélérer le développement des transports en commun propres dans les grandes villes européennes. 22,5 millions d'euros sont ainsi consacrés à cette initiative, qui a déjà permis d'inaugurer plusieurs lignes de bus électriques à Barcelone, Londres ou encore Varsovie. A Paris, la RATP est quant à elle déjà lancée dans un vaste plan de renouvellement de sa flotte incluant Bus 2025. A cette échéance 80% des véhicules utilisés par la région parisienne devront être constitués de bus électriques et 20% de véhicules au biogaz. A ce titre, des appels d'offres vont être lancés l'année prochaine pour des livraisons massives en 2019.

Bref, de quoi ouvrir des perspectives aux constructeurs lancés dans la conquête de ce marché particulièrement prometteur, en Chine notamment. Et donc pourquoi pas à Alstom.

Une concurrence déjà bien implantée

Le spécialiste du rail aura toutefois fort à faire pour concurrencer le groupe Bolloré. Le concepteur de l'autobus équipe déjà la ligne 341 de la RATP entre la porte de Clignancourt et l'Arc de Triomphe. Autre adversaire la société PVI, pour "Power Vehicle Innovation". Ce pionnier du secteur a, entre autres, signé pour la RATP le "Montmartrebus", le petit bus roulant sur la butte Montmartre. PVI a notamment fait sensation en juin dernier, lors du salon Transports publics, avec sa technologie Watt System. Elle permet une recharge ultra-rapide des bus de l'ordre de trois à cinq minutes aux terminus de lignes, voire sur le parcours lui-même. D'autres acteurs ont investi le marché et participent notamment au projet ZeEUS tels que Volvo, Inzaat (Espagne), Solaris (Pologne) ou encore Skoda. La région parisienne, elle, est en phase de test de matériels développés par Heuliez, Irizar, Solaris, ainsi que Yutong (Chine), associé au français Dietrich Caretus et BYD (Chine).

Néanmoins des places restent sans nul doute à prendre dans un secteur en plein développement. Outre le

De son côté, Lyonnaise d'Énergie (L-É), Alitalia (L-A) et Apollon (L-C) dans le groupe E, quant à l'OM, il se lance avec Saizourg (L-U), Virena (P-C) et Konyaspi (L-U) dans le groupe I.

INFOS PRÉCÉDENTES

À VOIR, À LIRE



Changement de formule du Levathyrox : "Je ne suis plus celle que j'étais", témoigne une patiente





ACCUEIL > PARIS

Paris: Les prochains bus de la RATP sans clim? C'est faux

DESINTOX Il existe plusieurs systèmes pour ventiler les transports en commun...

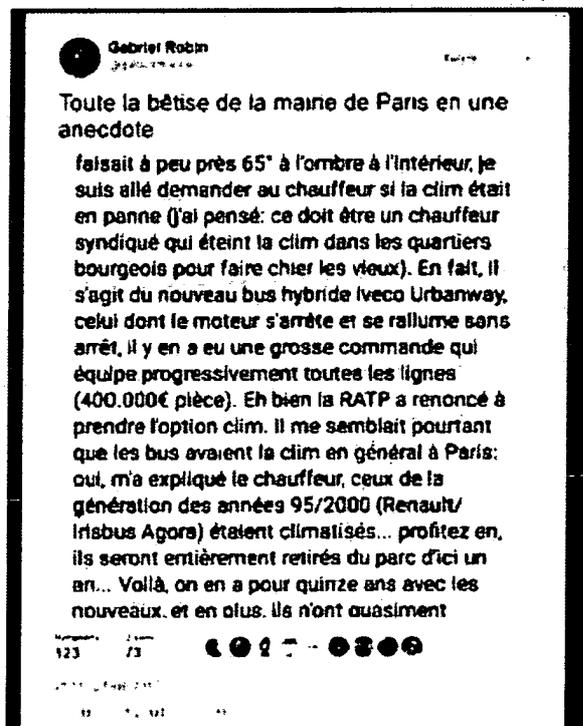
Mathilde Cousin | Publié le 22/06/17 à 18h14 — Mis à jour le 22/06/17 à 18h14



L'ex-PDG du groupe, Pierre Mongin, avait annoncé début 2014 son projet d'avoir, d'ici 2025, un réseau de bus "100% vert" en Ile-de-France. Aujourd'hui, 97% des bus RATP roulent au diesel. — Jean-Pierre Muller AFP

- Le système de climatisation dans les bus parisiens est à nouveau pointé du doigt par des usagers.
- La RATP ne prévoit pas de remplacer tous ses bus par un modèle unique et dépourvu de climatisation.

En cette semaine caniculaire, la RATP (<http://www.20minutes.fr/dossier/ratp>) se retrouve à nouveau pointée du doigt pour l'équipement de ses bus. Un témoignage, relayé mercredi par Gabriel Rodin, proche du Front national, dans un tweet depuis effacé, explique que les prochains bus de la RATP ne seront pas équipés de la climatisation.



Plusieurs modèles de bus composent le parc de la RATP. - Capture d'écran Twitter

Selon ce témoignage, la RATP prévoit de remplacer progressivement tous ses bus par le modèle Urbanway de la marque Iveco. La régie de transports aurait choisi de ne pas équiper ces bus de climatisation.

DESINTOX

Pourquoi ce témoignage est-il incomplet ? Parce que la RATP ne choisit pas un modèle unique pour sa flotte de 4.600 bus. Les modèles en circulation, sont choisis après des appels d'offres. Des bus construits par plusieurs

constructeurs circulent actuellement : le Bluebus de Bolloré

(<http://www.20minutes.fr/planete/1855453-20160530-ratp-met-service-premier-bluebus-bus-electrique-bollore>) sur la ligne 341, des bus Alstom, Heuliez, **Solaris** sur d'autres lignes...

Pour les prochaines années, la RATP ne choisira pas non plus un modèle de bus unique, car l'objectif est d'avoir 80 % de bus roulant à l'électricité (<http://www.20minutes.fr/paris/1742575-20151202-paris-ratp-met-bus-100-electriques>) et 20 % roulant au biogaz en 2025.

Trois types de climatisation

Les bus actuels bénéficient-ils de la climatisation ? La RATP explique

(<https://www.ratp.fr/decouvrir/coulisses/au-quotidien/ni-trop-chaud-ni-trop-froid-comment-maintenir-la-bonne-temperature>) que trois systèmes de régulation thermique existent dans les transports en commun (bus, métros, RER, tramway) :

- la ventilation mécanique forcée : elle aspire l'air à l'extérieur par des aérateurs situés sur le toit des matériels, diffusant ainsi un courant d'air pour les voyageurs. La très grande majorité des bus utilise ce type de ventilation complété par des vitres athermiques diminuant le rayonnement solaire.
- la ventilation mécanique forcée réfrigérée : elle utilise uniquement l'air extérieur et produit un écart de température avec l'extérieur de quelques degrés pour apporter aux voyageurs une sensation de fraîcheur.
- la climatisation allégée : il s'agit de refroidissement d'un mélange d'air intérieur et d'air extérieur/recyclage de l'air intérieur en circuit fermé. Solution très peu mise en avant (uniquement dans certains bus) car ce système est consommateur et l'habitacle étant naturellement réchauffé par l'ouverture régulière des portes, il n'est pas possible d'obtenir une température basse et uniforme.

Le métro et le RER aussi équipés

94 % du parc de bus est équipé de ventilation mécanique forcée, le reste se partage entre la ventilation réfrigérée (5 %) et la climatisation allégée (1 %).

Pour le métro, les lignes 1, 2, 5 et 9 et onze trains de la 14 sont pourvus de la ventilation réfrigérée. Les lignes 4, 7, 7 bis, 8, 13 et une partie des trains de la 14 sont équipés de la ventilation forcée. Les autres lignes (3, 3 bis, 10, 11 et 12) sont équipées de ventilation naturelle grâce à des lanternaux

disposés en toiture.

La ventilation réfrigérée équipe aussi les trois quarts du RER B, deux types de trains sur le RER A ainsi que les sept lignes de tramway.

20 Minutes est partenaire de Facebook (<http://www.20minutes.fr/medias/2009271-20170206-20-minutes-allie-facebook-lutter-contre-fake-news>) pour lutter contre les fake news. Grâce à ce dispositif, les utilisateurs du réseau social peuvent signaler une information qui leur paraît fausse (<https://www.facebook.com/help/188118808357379>).

MOTS-CLÉS : tram, bus, Désintox, métro, canicule, RATP, RER

20 MINUTES

[Plan du site](#)

[Notre charte](#)

Journal PDF

Archives

La 21^e Minute

Résultats des élections législatives 2017

Publicité

SERVICES

Distribution

Horoscope

Recette de cuisine

Promos Shopping

Code promo Nike

Code promo Spartoo

20 Minutes Média

Panel des lecteurs

2minbooks

Charte des commentaires

Jeux gratuits

Mots fléchés

Solitaire

Puzzle

Mots croisés

Sudoku



2.3M



2.2M



106K



BOT
20 MINUTES



NOUS
CONTACTER

La fréquentation de 20 Minutes est certifiée par l'ACPM

© COPYRIGHT 20 MINUTES

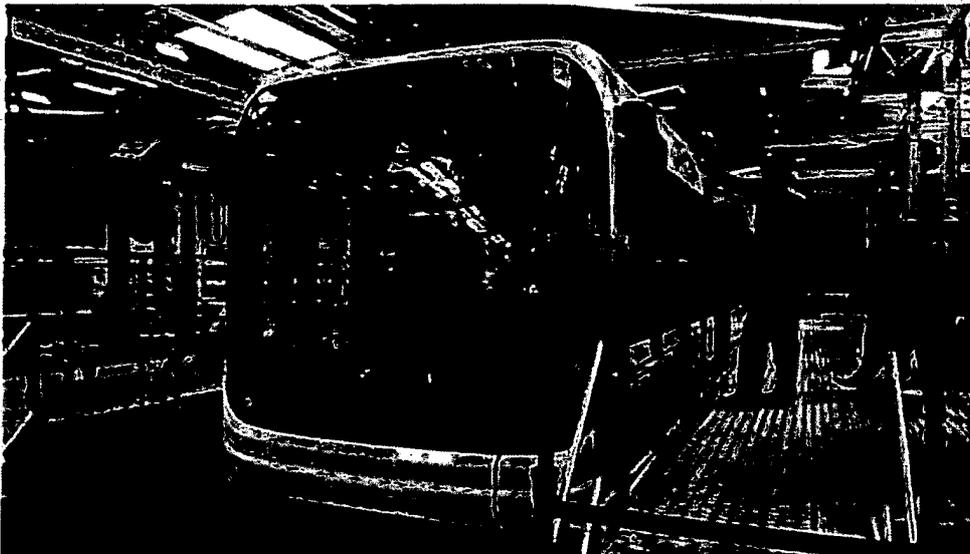
MENTIONS LÉGALES



Bolloré inaugure sa nouvelle usine de bus 100 % électriques

Le groupe français a investi 40 millions dans une nouvelle usine et espère remporter en 2017 tout ou partie des appels d'offres pour le remplacement de 4 500 véhicules de la RATP.

LE MONDE ECONOMIE | 16.01.2016 à 02h09 • Mis à jour le 18.01.2016 à 09h08 | Par Serge Michel (*journaliste@serge-michel.fr*)
(Ergué-Gabéric, envoyé spécial)



Des employés travaillent à la confection d'un Bluebus, l'autobus électrique du groupe Bolloré, le 15 janvier dans sa nouvelle usine d'Ergué-Gabéric. FRED TANNEAU / AFP

Tapis bleu au sol, allées rutilantes et lumières blanches : on se croirait dans le hall d'un hôpital. Mais c'est la nouvelle unité de fabrication des « Bluebus » du groupe Bolloré, à Ergué-Gabéric, à côté de Quimper. Ce 15 janvier, le groupe industriel français y a inauguré sa nouvelle unité de construction de bus de 12 mètres, entièrement électriques et pouvant transporter jusqu'à 100 passagers, dont la RATP a commandé les 23 premiers exemplaires pour sa ligne 341 en Ile-de-France.

AY



(#)

PUBLICITE

A la rentrée, tous au Vitalsport ! (#)

Avec le Vitalsport, venez essayer gratuitement des dizaines de sports dans votre magasin Decathlon ! Découvrez la liste des magasins participants [ici](#)

Un an presque jour pour jour après l'inauguration par le premier ministre Manuel Valls de la halle connexe, où sont assemblés les bus de 6 mètres ainsi qu'un tram électrique fonctionnant sans rail ni caténaire, c'est le ministre de l'économie, Emmanuel Macron, qui est venu en Bretagne saluer les développements d'un groupe protéiforme, actif dans la logistique, les transports, les médias ou l'énergie. En 2014, le groupe Bolloré a affiché un chiffre d'affaires de 10,6 milliards d'euros pour un résultat opérationnel de 650 millions. Il emploie 11 500 personnes en France et plus de 55 000 dans le monde.

Hommage appuyé

« Vous prouvez que produire en France est une vocation d'avenir », a déclaré le ministre dans un hommage appuyé à l'industriel. Emmanuel Macon, très applaudi par une salle d'élus locaux, d'entrepreneurs bretons, de cadres et techniciens du groupe, d'anciens ouvriers des papeteries de la famille et de quelques amis d'enfance du patron, a énuméré les qualités qu'il perçoit chez Vincent Bolloré en ajoutant qu'il était de ces entrepreneurs « dont la France a besoin ». Le hasard a voulu

qu'Emmanuel Macron parcourt ces lignes de montage de véhicules « zéro émission » au lendemain de la journée qui a vu Renault perdre plus de 2 milliards d'euros de valeur boursière en raison du dépassement par ses moteurs des normes d'émission de CO₂ et d'oxydes d'azote.

Lire aussi Renault pris dans la tourmente des gaz polluants ([economie/article/2016/01/15/lacrainte-d-un-scandale-fait-chuter-le-cours-de-renault-en-bourse_4847721_3234.html](http://economie.lemonde.fr/2016/01/15/lacrainte-d-un-scandale-fait-chuter-le-cours-de-renault-en-bourse_4847721_3234.html))

L'usine, d'une surface de 5 000 m² et représentant un investissement de 40 millions d'euros sur 2015 et 2016, pourra produire 200 Bluebus par an et emploiera à terme 150 salariés en deux équipes. Elle est formée d'une dizaine de postes où sont montés, au fur et à mesure, sur une carcasse métallique, les roues, le moteur, le plancher, le pavillon (toit), le pare-brise, la cabine du conducteur et les sièges des passagers, sans oublier, bien sûr, les batteries. Il s'agit de blocs de batteries lithium-métal-polymère (LMP) pesant chacun 300 kg et d'une puissance de 30 kW.

3 milliards investis

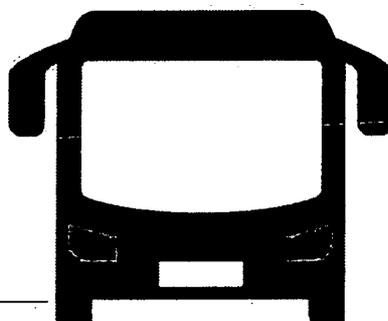
Une Autolib, à Paris, est équipée d'un seul de ces blocs, alors que les bus en embarquent huit. Leur autonomie est ainsi de 180 à 250 km et les batteries se rechargent en 5 heures. Les batteries LMP, sur lesquelles le groupe a commencé à travailler il y a vingt-deux ans en y investissant depuis, selon Vincent Bolloré, 3 milliards d'euros, sont produites sur le même site d'Ergué-Gaberic. Bolloré est le seul constructeur à utiliser une technologie LMP. Les autres, y compris la star californienne Tesla, ne jurent que par les batteries ion-lithium.

Lire aussi Vincent Bolloré financera seul sa « boucle ferroviaire » en Afrique ([afrique/article/2016/01/14/vincent-bollore-financera-seul-sa-boucle-ferroviaire-en-afrique_4847244_3212.html](http://afrique.lemonde.fr/article/2016/01/14/vincent-bollore-financera-seul-sa-boucle-ferroviaire-en-afrique_4847244_3212.html))

Le premier enjeu de la nouvelle usine est de livrer les 23 bus commandés par la RATP après un appel d'offres européen pour la ligne 341 entre Charles-de-Gaulle-Etoile et porte de Clignancourt, un peu plus de 30 km aller-retour. « Ce sera la première ligne 100 % électrique et ce sera une première européenne sur une flotte de cette taille », a assuré la présidente de la RATP, Elisabeth Borne, présente à l'inauguration. Mais dans la ligne de mire du groupe Bolloré, il y a surtout les appels d'offres que la RATP va lancer en 2017 pour convertir d'ici 2025 l'ensemble de sa flotte d'Ile-de-France – 4 500 véhicules. **D'autres constructeurs seront sur les rangs**, comme le Français Heuliez Bus, l'espagnol Irizar, **le Polonais Solaris** ou le Chinois Yutong, associé au Français Dietrich Carebus. « Mais la comparaison avec les autres était assez convaincante », a ajouté Elisabeth Borne.

L'arrivée du Bluebus sur le marché international est déterminante pour le retour sur investissement du groupe Bolloré : 90 % du marché est constitué par des véhicules de 12 mètres, dont la très grande majorité fonctionne aujourd'hui au diesel. Or la loi sur la transition énergétique, adoptée en juillet 2015, prévoit que les transporteurs publics doivent avoir, dans leurs flottes, au moins 50 % de bus et de cars à faible émission à compter de 2020, puis en totalité à partir de 2025.

ÉTUDE COMPARATIVE
SUR LES DIFFÉRENTES
MOTORISATIONS
DE BUS



JUIN 2016

SOMMAIRE

| | |
|--|----|
| I. Motorisation Diesel thermique..... | 4 |
| a. Technologie | 4 |
| b. Coût de possession d'un véhicule 12 mètres Euro 6 thermique | 6 |
| II. Motorisation Gaz Naturel pour Véhicules..... | 7 |
| a. Principe de base | 7 |
| b. S'équiper en véhicules au Gaz..... | 8 |
| c. Les flottes gaz..... | 8 |
| d. Coût de possession d'un véhicule 12 mètres GNV | 9 |
| III. Motorisation Hybride | 10 |
| a. Principe de base | 10 |
| b. Coût de possession d'un véhicule 12 mètres hybride..... | 11 |
| IV. Motorisation Electrique | 12 |
| a. Principe de base | 12 |
| b. Coût de possession d'un véhicule 12 mètres électrique avec achat des batteries | 12 |
| c. Coût de possession d'un véhicule 12 mètres électrique avec location des batteries..... | 13 |
| V. Cas particuliers des minibus 20 places | 14 |
| a. Coût de possession d'un minibus Euro 6 thermique | 14 |
| b. Coût de possession d'un minibus électrique avec achat des batteries | 14 |
| c. Coût de possession d'un minibus électrique avec location des batteries..... | 15 |
| VI. Synthèse des coûts | 16 |
| VII. Focus sur les émissions polluantes | 17 |
| VIII. Les nouvelles technologies | 19 |
| a. L'Hybride – sans émission..... | 19 |
| b. La recharge en bout de ligne..... | 19 |
| c. Le biberonnage : La recharge à chaque arrêt | 20 |
| d. Les véhicules PAC (Pile à combustible – Hydrogène) | 21 |
| Sources..... | 22 |

PRÉAMBULE

Après une première édition en 2014, la Centrale d'Achat du Transport Public (CATP) a entièrement mis à jour son étude comparative sur les différentes motorisations de bus avec des données récentes pour comparer, sur des critères objectifs, les coûts de possession des véhicules à motorisations alternatives au diesel.

L'objectif de cette étude, réalisée en partenariat avec le Labo technique d'AGIR, est d'accompagner les acheteurs publics dans des achats performants, au meilleur coût et notamment de faciliter leur arbitrage vers l'énergie la plus performante pour leur réseau à partir de critères environnementaux, techniques et économiques.

Pour la réaliser, la CATP s'est principalement appuyée sur les données des constructeurs, obtenues dans le cadre des consultations de marchés publics qu'elle a menée depuis 2013 avec plus de 1 000 véhicules vendus ainsi que sur les retours des techniciens qui exploitent et entretiennent les véhicules. Enfin, elle a pris en compte diverses études et documents (ADEME, Cetim...).

Les principales motorisations des véhicules y sont étudiées – Diesel thermique EURO 6, GNV, hybride et électrique – sur 3 critères économiques :

- Coût moyen d'acquisition : prix moyen constaté depuis 2013
- Coût moyen d'exploitation : issu des cycles SORT constructeurs
- Coût moyen de maintenance préventive : données constructeurs.

Les bases de comparaison de l'étude sont les suivantes :

- Bus standard : 12m
- Durée de vie : 12 ans
- Kilométrage : 40 000 km/an soit 480 000 km sur les 12 ans.

Cette comparaison multicritères permet d'obtenir une idée précise du coût global de possession d'un véhicule sur sa durée de vie et en prenant notamment en compte le coût des carburants.

Créées par des collectivités et au service des collectivités, la CATP partage leur volonté de diminuer la pollution générée par les transports publics, notamment en facilitant leurs achats de bus à énergies alternatives.

En outre, la CATP considère que les coûts élevés de ces investissements ne doivent pas conduire à un ralentissement du renouvellement des véhicules les plus anciens ou à une réduction des parcs de bus limitant l'offre de transport alternative à l'automobile. Ces 2 phénomènes seraient contraires aux objectifs de développement d'une mobilité plus durable et de report modal vers les transports publics.

I. MOTORISATION DIESEL THERMIQUE

a. Technologie

Le diesel est l'énergie dominante en nombre de véhicules vendus. A la recherche d'une diminution des émissions polluantes, les premières normes imposées aux constructeurs de véhicules datent de 1990 (Euro 0). A mesure que les seuils de restrictions d'émissions ont été abaissés, les performances techniques des moteurs thermiques ont largement été améliorées.

La norme la plus récente, en vigueur depuis le 1er Janvier 2014, est la norme Euro 6. Elle impose des seuils maximum d'émissions très faibles par rapport aux anciens véhicules :

- 0.4 g/kWh de NOx,
- 1.5 g/kWh de CO,
- 0.13 g/kWh de HC,
- 0.01 g/kWh de Particules.

Evolution de la norme Euro

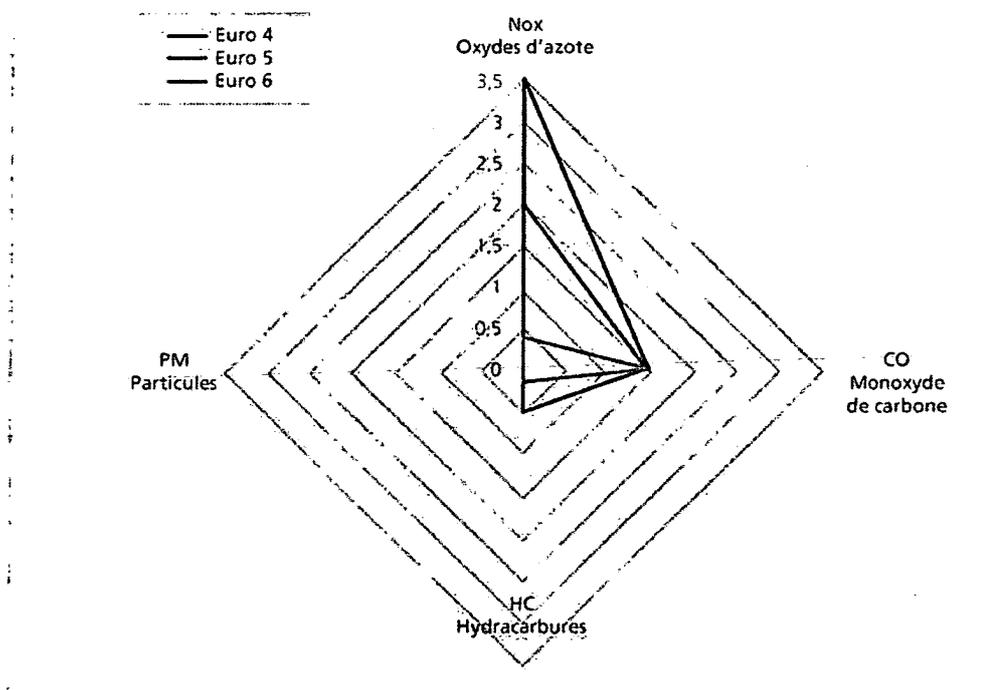
| g/kWh | Euro 1 (1.10.93) | Euro 2 (1.10.96) | Euro 3 (1.10.01) | Euro 4 (1.10.06) | Euro 5 (1.10.09) | Euro 6 (1.01.2014) |
|----------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|
| NOx Oxydes d'azote | 9 | 7 | 5 | 3,5 | 2 | 0,4 |
| CO Monoxyde de carbone | 4,9 | 4 | 2,1 | 1,5 | 1,5 | 1,5 |
| HC Hydrocarbures | 1,23 | 1,1 | 0,66 | 0,46 | 0,46 | 0,13 |
| PM Particules | 0,36 | 0,15 | 0,13 | 0,02 | 0,02 | 0,01 |

Au 1er janvier 2015, le parc bus français (hors RATP) se décomposait de la façon suivante :

Repartition du parc en service selon la norme Euro du véhicule

| | |
|-----------------------|---------------|
| Avant Norme et Euro 0 | 246 |
| Euro 1 | 667 |
| Euro 2 | 3 398 |
| Euro 3 | 5 451 |
| Euro 4 | 3 004 |
| Euro 5 + EEV | 7 598 |
| Euro 6 | 1 026 |
| Total | 21 562 |

Comparaison des valeurs limite d'émissions (Normes 4 à 6)



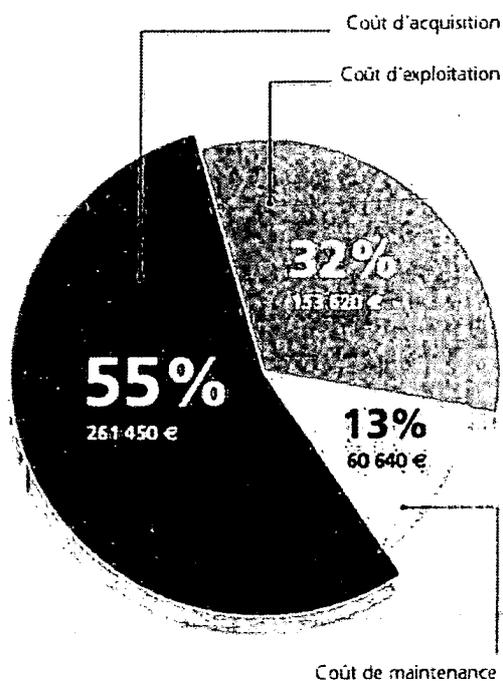
À noter

En plus de ses bénéfices pour l'environnement, liés à la réduction des émissions de NOx de 55 % et hydrocarbures de 25 % entre l'Euro 5 et l'Euro 6, la norme Euro 6 a permis aux constructeurs de développer des moteurs qui consomment moins de carburant.

Une diminution de consommation de 5 % par rapport à l'Euro 5 était annoncée par la plupart des constructeurs. Après 2 ans d'exploitation pour les premiers Euro 6 livrés, le Labo Technique d'AGIR a constaté sur le terrain une réduction de consommation de l'ordre de 5,9 % entre les véhicules standards 12m Euro 5 et Euro 6.

b. Coût de possession d'un véhicule 12 mètres Euro 6 thermique

- **Coût moyen d'acquisition**
(options comprises)
 - 261 450 € HT
- **Coût moyen d'exploitation**
(base 0,9506 € / L HT),
source INSEE, moyenne 2015
 - SORT 1 : 38.7 L / 100 km
> 176 430 € HT
 - SORT 2 : 33.7 L / 100 kms
> 153 620 € HT
 - SORT 3 : 31.3 L / 100 kms
> 142 970 € HT
- **Coût moyen de maintenance préventive**
 - 0,13 € / km > 60 640 € HT
- **Coût de possession total sur la durée de vie** (base SORT 2) :
475 710 € HT



A noter que 32% du prix de possession sur les 12 ans est lié au prix du gasoil.

Total : 475 710 €

II. MOTORISATION GAZ NATUREL POUR VÉHICULES

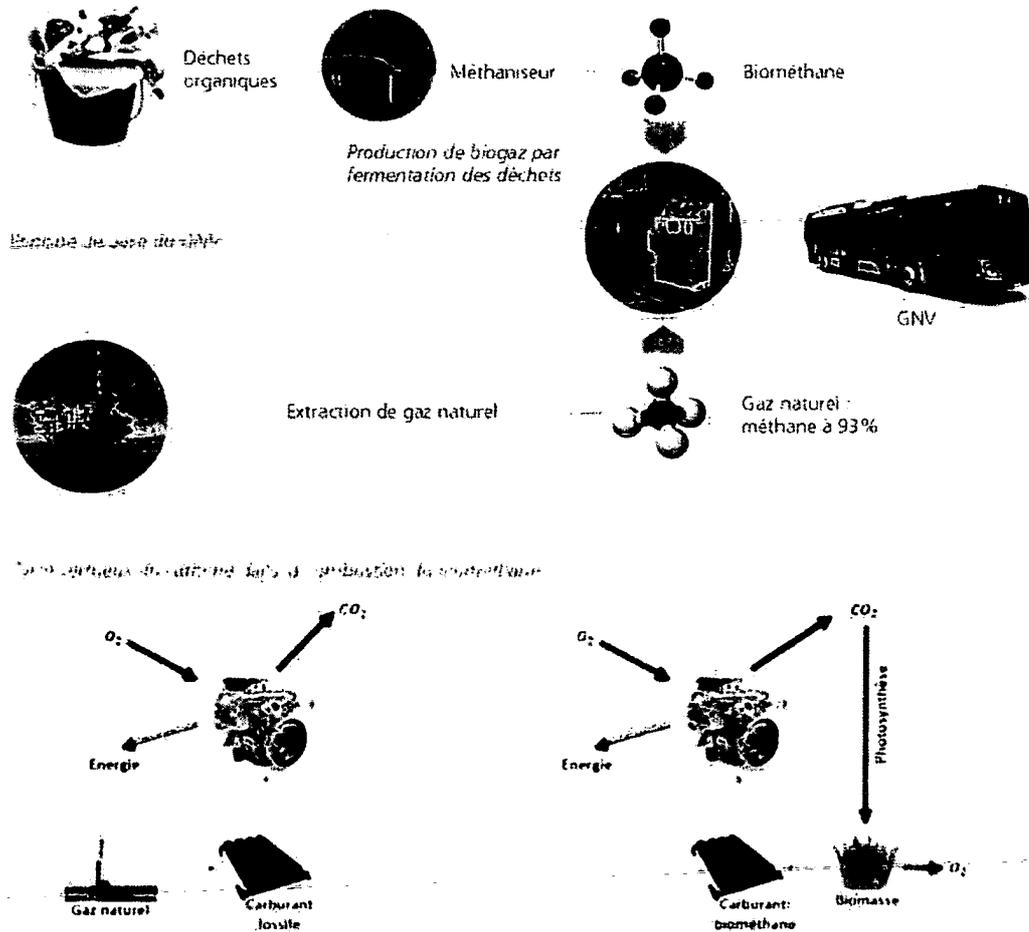
a. Principe de base

Les bus au gaz ont fait leur apparition en France au début des années 90 à titre expérimental mais c'est véritablement à partir de 1998 que les ventes de bus GNV ont progressé de manière significative dans l'hexagone.

Le gaz utilisé pour les transports publics peut être soit du gaz naturel, composé de méthane à 93 %, soit du biogaz issu de la fermentation de déchets ménagers ou des boues d'épuration.

Le gaz est ensuite comprimé à 200-220 bars et stocké dans des bouteilles.

Outre la réduction des Nox, Particules et Hydrocarbures, la combustion du gaz naturel ne produit également ni oxyde de soufre, ni plomb, ni poussières et peu d'oxydes d'azote.



b. S'équiper en véhicules au Gaz



Un réseau décidant d'investir dans une flotte de véhicule au gaz doit prendre en compte le coût et les contraintes techniques spécifiques à l'aménagement d'un atelier/dépôt « gaz ».

Le méthane étant un gaz incolore et inodore, les atelier/dépôts doivent respecter des normes de sécurité (ventilations spécifiques, détecteur

de gaz, outillages spécifiques, etc.)

De plus, une station de compression est indispensable pour assurer le remplissage en carburant des véhicules GNV. Le remplissage étant lent, il se fait généralement de nuit. Chaque emplacement de stationnement doit donc posséder une arrivée de gaz.

c. Les flottes gaz

Au 1er janvier 2015, 11% du parc français circulait au GNV (2 381 véhicules). Les plus grosses flottes se situant à Lille, Bordeaux, Nantes et Toulouse.

A titre d'exemple, en 2016, le réseau de Tisséo-Toulouse compte une flotte de 248 véhicules au gaz. 50% des 24 millions de km du réseau

étant effectués au gaz. Les week-ends, ce ratio passe pratiquement à 100%.

En Europe, la Russie (10 000 véhicules GNV) l'Arménie (17 300 véhicules) et surtout l'Ukraine (232 788 véhicules) sont leaders des véhicules au gaz.

d. Coût de possession d'un véhicule 12 mètres GNV

■ Coût moyen d'acquisition

(options comprises)

- 329 520 €

Dont infrastructure : 25 000 € / véhicule environ (base : 750 000 € pour un parc de 30 véhicules GNV)

■ Coût moyen d'exploitation

(base 0,40 € /Nm³ HT)

- SORT 1 : 58.8 Nm³ / 100 km > 112 830 €
- SORT 2 : 48.2 Nm³ / 100 km > 92 500 €
- SORT 3 : 43.6 Nm³ / 100 km > 83 650 €

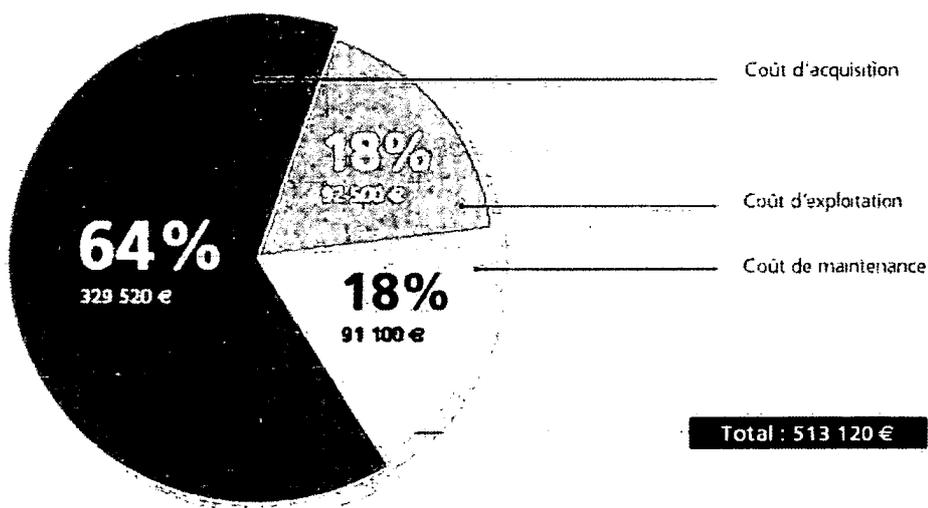
■ Coût moyen de maintenance préventive

- 0,19 € / km > 91 100 €

Dont « CID » (contrôle par inspection détaillée) obligatoires pour la vérification des circuits d'alimentation et des bouteilles. Opération à effectuer tous les 3 ans = 730 € / visite.

■ Coût de possession total sur la durée de vie (base SORT 2) :

513 120 € HT



Sur une durée de 12 ans, les coûts d'un bus GNV sont, en moyenne, 8% plus importants que ceux d'un Euro 6 thermique

III. MOTORISATION HYBRIDE

a. Principe de base

Un véhicule hybride allie 2 voire 3 types de motorisation :

- un moteur diesel et un moteur électrique
- un moteur diesel et un moteur hydraulique
- un moteur diesel, un moteur électrique et un moteur hydraulique.

La combinaison de motorisation la plus répandue est l'hybridation diesel/électrique. Les véhicules hybrides disposent donc de deux sources d'énergie : carburant diesel et électricité.

Les premiers véhicules hybrides ont fait leur apparition en France en 2009, dans le cadre d'essais. Au 1er janvier 2015, ils représentent 1.4% du parc français avec des flottes importantes en région parisienne, à Dijon, à Bordeaux et à Toulouse.

Aujourd'hui, 2 types d'hybridation sont proposés sur le marché :

■ HYBRIDE SÉRIE

Le moteur thermique est couplé à un générateur qui alimente un moteur électrique. L'énergie générée au freinage est récupérée et stockée dans des supercondensateurs qui peuvent la restituer. Le moteur thermique se coupe automatiquement à l'arrêt (fonction stop & start). Les supercondensateurs sont ensuite sollicités lors du redémarrage. Le moteur thermique n'est sollicité pour fournir l'énergie nécessaire au générateur, que lorsqu'il n'y a plus d'énergie électrique.

La motorisation thermique de ces véhicules est moins puissante que celles de leurs équivalents classiques.

L'intégralité de l'entraînement des roues est fournie par le moteur électrique.

■ HYBRIDATION PARALLÈLE

Le moteur thermique et le moteur électrique sont sur un même axe. Le moteur électrique assiste le moteur thermique lors des accélérations et récupère l'énergie en décélération / freinage. Le moteur thermique se met en route à partir d'une vitesse de 20 km/h.

Les deux moteurs fournissent de la puissance aux roues, avec la possibilité de plusieurs scénarii de répartition.

Le principal avantage de cette technologie est la réduction de la consommation de carburant ainsi que des émissions polluantes (CO2 et NOx) qui découle de cette optimisation de la gestion d'énergie.

b. Coût de possession d'un véhicule 12 mètres hybride

■ Coût moyen d'acquisition

(options comprises)

- 393 903 € HT

■ Coût moyen d'exploitation

(base 0,9506 € / L HT),
source INSEE, moyenne 2015

- SORT 1 : 29.7 L / 100 km
> 135 520 € HT
- SORT 2 : 27.6 L / 100 kms
> 125 820 € HT
- SORT 3 : 26.7 L / 100 kms
> 121 600 € HT

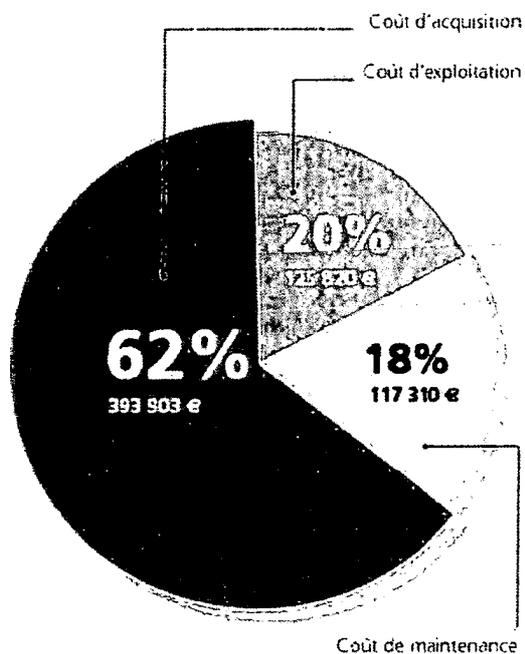
■ Coût moyen de maintenance préventive

- 0,24 € / km > 117 310 € HT

Dont achat d'un nouveau pack batterie à changer une fois dans la vie du véhicule = 40 000 €

■ Coût de possession total sur la durée de vie (base SORT 2) :

637 033 € HT



Total : 637 033 €

Sur une durée de 12 ans, les coûts d'un bus hybride sont, en moyenne, 34% plus importants que ceux d'un Euro 6 thermique

IV. MOTORISATION ELECTRIQUE

a. Principe de base

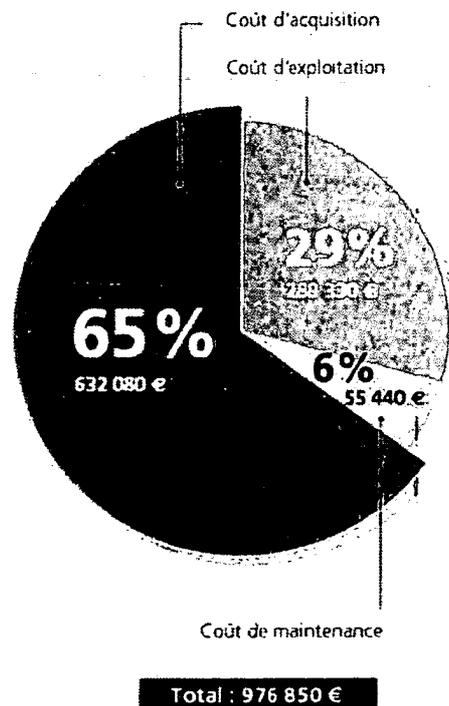
Les véhicules électriques fonctionnent sur le même principe que les véhicules thermiques, c'est-à-dire grâce à une chaîne de traction fonctionnant avec un moteur électrique alimenté par des batteries. Le stockage de l'énergie est assuré par des batteries d'accumulateurs au lieu du réservoir de carburant des véhicules thermiques. La puissance de ces moteurs électriques permet une vitesse suffisante pour une utilisation urbaine.

La technologie des batteries a considérablement évolué ces dernières années. Elles peuvent aujourd'hui assurer une autonomie d'environ 200 km aux véhicules électriques. Cette autonomie est notamment améliorée grâce à un système de récupération de l'énergie cinétique pendant les phases de décélération ou de freinage.

b. Coût de possession d'un véhicule 12 mètres électrique avec achat des batteries

- **Coût moyen d'acquisition** (options comprises)
 - 632 080 € HT Dont 237 750 € d'achat de batteries et 25 000 € de station de chargeur
- **Coût moyen d'exploitation** (base 0,07 € /kwh),
source INSEE, moyenne 2015
 - SORT 1 : 1,7 kwh / km > 57 120 €
 - SORT 2 : 1,65 kwh / km > 55 440 €
 - SORT 3 : 1,5 kwh / km > 50 400 €
- **Coût moyen de maintenance préventive**
 - 0,60 € /km > 289 330 € HT
 - Dont achat d'un nouveau pack batterie à changer une fois dans la vie du véhicule = 237 750 €
- **Coût de possession total sur la durée de vie**
(base SORT 2) : 976 850 € HT

Sur une durée de 12 ans, les coûts d'un bus électrique (batteries achetées) sont, en moyenne, 105% plus importants que ceux d'un Euro 6 thermique



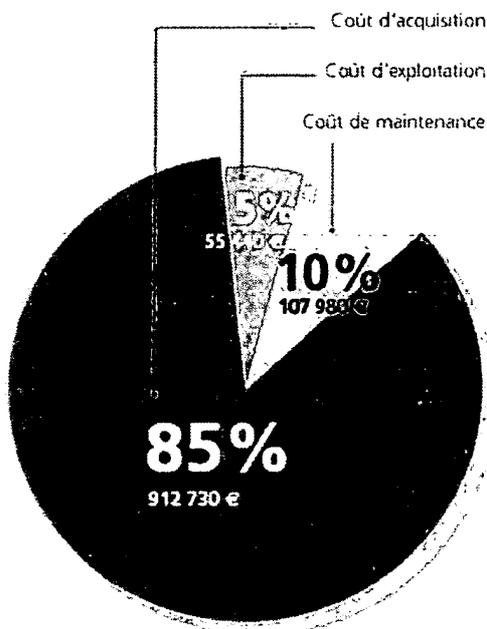
c. Coût de possession d'un véhicule 12 mètres électrique avec location des batteries

- **Coût moyen d'acquisition** (options comprises)
 - 912 730 € HT
 - Dont 25 000 € de station de charge et 3600 € /mois/véhicule de location de batterie

- **Coût moyen d'exploitation** (base 0,07 € /kwh),
 - SORT 1 : 1,7 kwh / km > 57 120 €
 - SORT 2 : 1,65 kwh / km > 55 440 €
 - SORT 3 : 1,5 kwh / km > 50 400 €

- **Coût moyen de maintenance préventive**
 - 0,22 € /km > 107 980 € HT
 - Dont maintenance des batteries = 400 € / mois / véhicule

- **Coût de possession total sur la durée de vie** (base SORT 2) : 1 076 150 € HT



Total : 1 076 150 €

Sur une durée de 12 ans, les coûts d'un bus électrique (batteries louées) sont, en moyenne, 126% plus importants que ceux d'un Euro 6 thermique



À noter

Sur 12 ans d'exploitation, l'achat des batteries permet une réduction du coût de possession du véhicule de plus de 20 points par rapport à la location des batteries.

Irizar iZe électrique - réseau RTM >

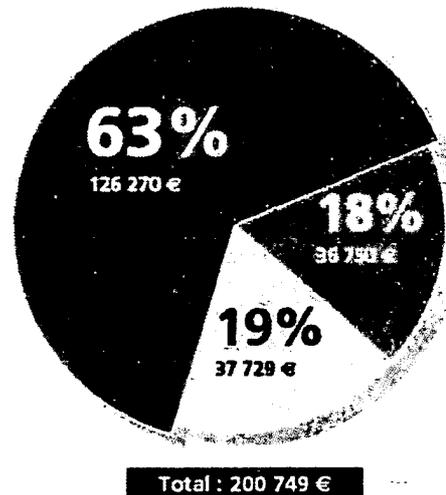


V. CAS PARTICULIERS DES MINIBUS 20 PLACES

a. Coût de possession d'un minibus Euro 6 thermique

Base de calcul : 35 000 kms par an sur 7 ans soit 245 000 km

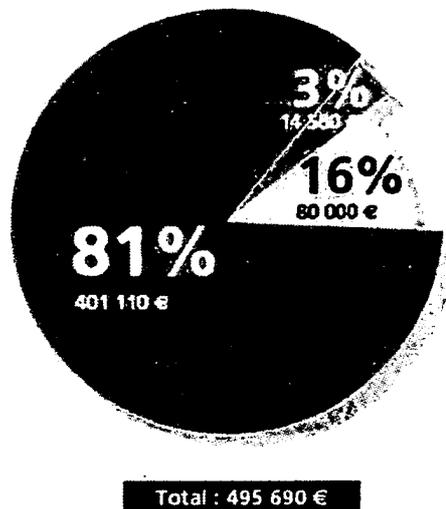
- **Coût moyen d'acquisition** (options comprises)
 - 126 270 € HT
- **Coût moyen d'exploitation** (base 0,9506 € /L HT) source INSEE, moyenne 2015
 - SORT 1 : 19.2 L / 100 km > 44 716 €
 - SORT 2 : 16.2 L / 100 km > 37 729 €
 - SORT 3 : 14.3 L / 100 km > 33 304 €
- **Coût moyen de maintenance préventive**
 - 0,15 € /km > 36 750 € HT
- **Coût de possession total sur la durée de vie** (base SORT 2) : 200 749 € HT



b. Coût de possession d'un minibus électrique avec achat des batteries

Base de calcul : 35 000 kms par an sur 7 ans soit 245 000 km

- **Coût moyen d'acquisition** (options comprises)
 - 401 110 € HT Dont 210 240 € d'achat de batteries et 17 000 € de station de charge
- **Coût moyen d'exploitation** (base 0.07 € /kwh)
 - SORT 1 : 0.85 kwh / km > 14 580 €
 - Compte tenu de l'utilisation de ces véhicules, les autres cycles SORT ne sont pas pertinents
- **Coût moyen de maintenance préventive**
 - 0,33 € /km > 80 000 € HT
- **Coût de possession total sur la durée de vie** : 495 690 € HT



■ Coût d'acquisition

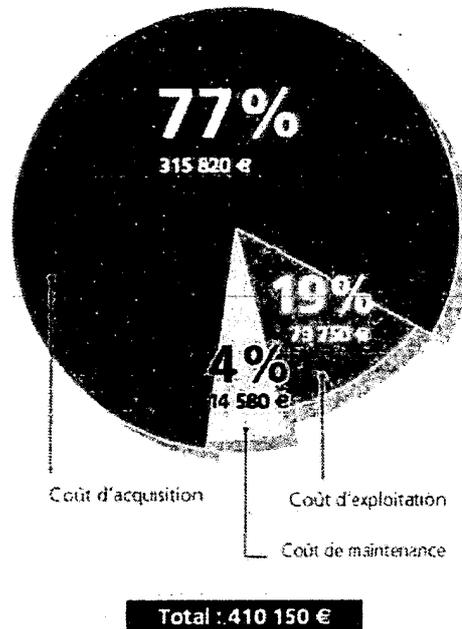
⊗ Coût d'exploitation

● Coût de maintenance

c. Coût de possession d'un minibus électrique avec location des batteries

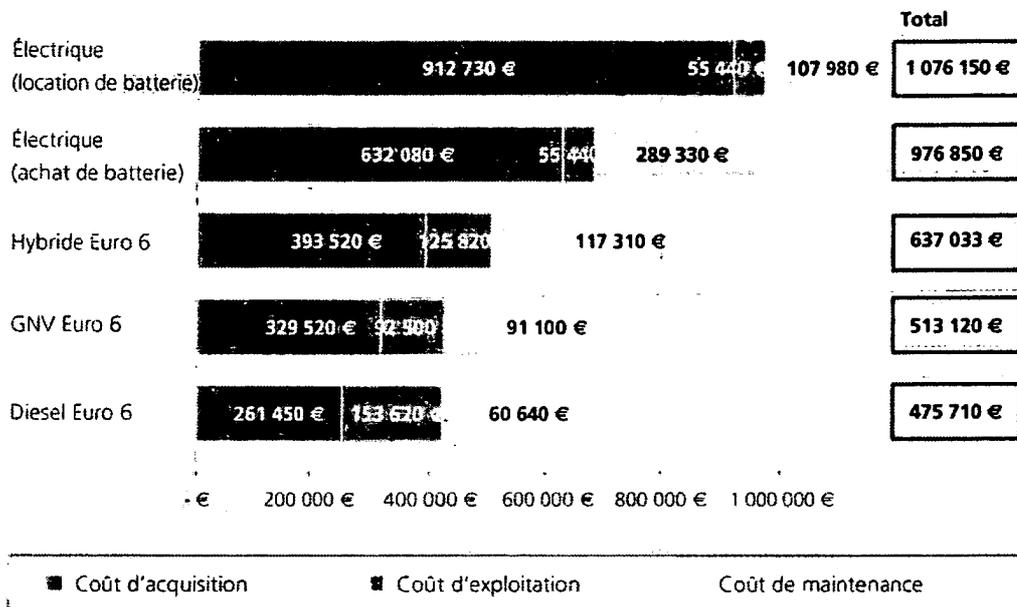
Base de calcul : 35 000 kms par an sur 7 ans soit 245 000 km

- **Coût moyen d'acquisition** (options comprises)
 - 315 820 € HT
 - Dont 124 950 € de location de batterie et 17 000 € de station de charge
- **Coût moyen d'exploitation** (base 0,07 €/kwh),
 - SORT 1 : 0,85 kwh / km > 14 580 €
 - Compte tenu de l'utilisation de ces véhicules, les autres cycles SORT ne sont pas pertinents
- **Coût moyen de maintenance préventive**
 - 0,33 €/km > 79 750 € HT
- **Coût de possession total sur la durée de vie** : 410 150 € HT

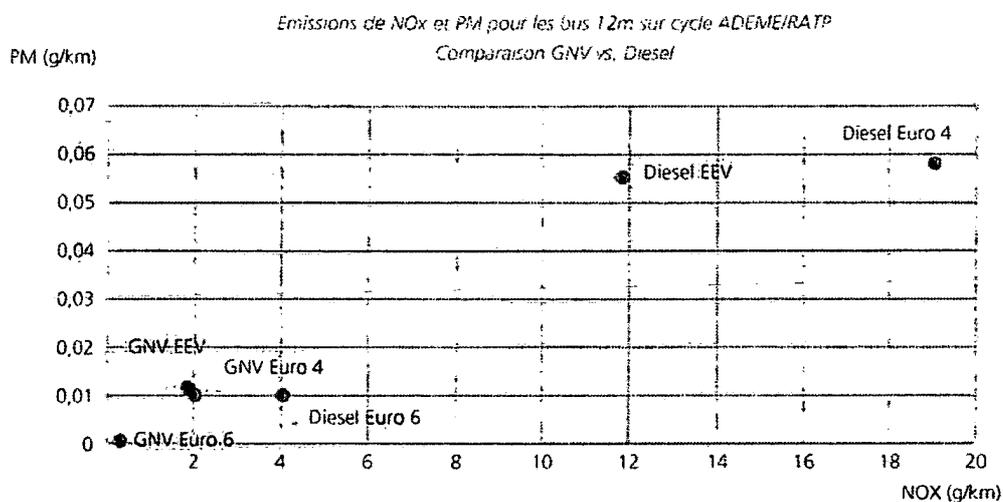


Sur une durée de 7 ans, les coûts d'un minibus électrique sont en moyenne, entre 105 et 147 % plus importants que ceux d'un minibus thermique

VI. SYNTHÈSE DES COÛTS



VII. FOCUS SUR LES ÉMISSIONS POLLUANTES

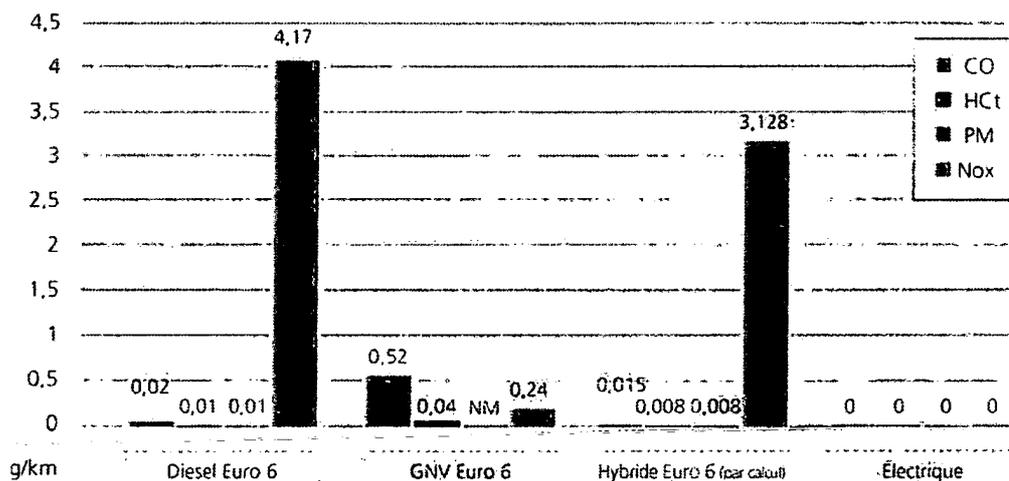


Ces résultats sont issus de tests réalisés par l'UTAC (Union Technique de l'Automobile du motocycle et du Cycle – Organisme privé et indépendant, qui propose des services dans tous les domaines de la mobilité terrestre : réglementation et homologation, essais et expertise technique : environnement, sécurité, endurance-fiabilité, certification etc.)

Selon l'ADEME, à faible vitesse, les émissions de CO₂ des véhicules gaz sont supérieures à celles des véhicules diesel. Cette différence tend à disparaître lorsque la vitesse moyenne augmente.

A noter par ailleurs, comme le montre le graphique ci-dessus, que les émissions d'oxydes d'azote (NOx) et particules (PM) sont bien inférieures sur les véhicules gaz que sur les véhicules Diesel.

Facteurs d'émissions par litre sur cycle ADEMEIRATP - Mesures réalisées sur banc à rouleau UTAC ou VTT



Le Centre de Recherche en Machines Thermiques (CRMT) et l'ADEME ont également effectué des relevés en exploitation dans le réseau de Vitalis-Poitiers, pour comparer 3 véhicules :

- Un Diesel thermique (Euro 5 EEV)
- Un Hybride (Euro 5 EEV)
- Un GNV (Euro 4)

Les résultats sont les suivants :

■ **CO₂ :**

- Réduction des émissions de 15 à 17% de l'hybride par rapport au diesel.
- Les émissions du GNV sont supérieures de 4 à 10 % par rapport au diesel et 25 à 29 % par rapport à l'hybride.

■ **CO :**

- Les écarts entre hybride et diesel ne sont pas significatifs.
- Le niveau du GNV correspond à un catalyseur vieilli.

■ **NOx :**

- Les NOx sont plus élevés sur l'hybride, avec une forte discrimination entre trajet aller (28 %) et retour (6 %). Le trajet retour se faisant complètement chaud, et avec une plus grande sollicitation moteur (dénivelée positif), le système SCR est plus efficace (stratégie injection d'urée).

■ **HYDROCARBURES :**

- Réduction de 50 à 70 % pour l'hybride par rapport au diesel.
- Le niveau du GNV correspond à un catalyseur vieilli.

■ **PARTICULES :**

- Aucun rejet mesurable de la part du GNV.

VIII. LES NOUVELLES TECHNOLOGIES

a. L'Hybride - sans émission

■ **PRINCIPE :**

Un nouveau type de véhicule hybride est en cours de développement chez plusieurs constructeurs. Ces véhicules hybrides pourront basculer en full électrique dans les zones « cœurs de ville » pour une courte distance (4 à 5km). Cette alternative pourra permettre à ces véhicules d'être considéré comme « à faible émissions » dans le décret sur la loi de transition énergétique.

■ **PROJET EN COURS :**

Les premières sorties d'usines sont attendues pour fin 2017.

b. La recharge en bout de ligne

■ **PRINCIPE :**

Le principe de ce système consiste à recharger un véhicule 100% électrique ou hybride électrique en bout de ligne pour lui permettre une autonomie suffisante sur la ligne exploitée. Le véhicule se recharge donc rapidement (6 à 8min) à chaque terminus via un pantographe permettant des intensités électriques plus importantes. Plusieurs constructeurs se sont lancés dans l'expérimentation des véhicules hybrides et/ou électrique rechargeables en bout de ligne.

■ **PROJET EN COURS :**

Volvo travaille actuellement sur le projet 7900. Ce véhicule électrique hybride est en cours de développement en Suède. Les réseaux de Göteborg et Stockholm participent à l'expérimentation avec, respectivement, 3 et 8 véhicules en phase de tests. L'autonomie annoncée par le constructeur est d'une dizaine de kilomètres.



Volvo 7900

c. Le biberonnage : La recharge à chaque arrêt

■ PRINCIPE :

Le principe de ce système consiste à recharger un véhicule 100% électrique à chaque arrêt. L'autonomie du véhicule est donc illimitée. Le véhicule est équipé de supercapacités ce qui lui permet une recharge très courte (quelques dizaines de secondes) grâce à :

- Un bras articulé faisant partie du mobilier urbain
- Par induction au sol (enfouis sous la chaussée) ou sur le toit du véhicule

■ PROJETS EN COURS :

- PVI (WATT) : depuis 2015, une navette aéroportuaire est en exploitation entre les différents terminaux de l'aéroport de Nice. L'autobus de 12m se recharge via un bras articulé à chaque station.
- Solaris/Bombardier : la ville de Brunswick en Allemagne a mis en service commercial mi-2015 un véhicule qui se recharge par biberonnage lors de certains arrêts stratégiques le long du parcours. La charge se fait par induction haute puissance sous la chaussée.
- ABB : Le projet Tosa qui relie l'aéroport de Genève et Palexpo combine des recharges ultra rapides à certains arrêts (15 sec max) et une recharge plus importante en bout de ligne (4 min). La recharge est effectuée via un bras rétractable sur le toit du bus.
- Siemens : Ce bus articulé circulant en site propre fait le plein d'énergie à chaque station en une vingtaine de seconde grâce à un pantographe. Ce bus sera testé à Nîmes et Amiens dans les prochains mois.
- Bolloré : Bolloré développe le BlueTram. Ce véhicule est similaire à un BHNS électrique et se rechargera, grâce au déploiement d'un bras automatisé, à chaque station.
- Alstom : Alstom a dévoilé au salon UITP de Milan en 2015 son système de charge de batterie. Le bus récupère de l'énergie électrique via des rails sous le véhicule qui viennent en contacts sur des frotteurs placés sur la chaussée à chaque point d'arrêt.



Véhicule PVI WATT system de l'aéroport de Nice (à g.) et Bluetram de Bolloré (à d.)

d. Les véhicules PAC (Pile à combustible - Hydrogène)

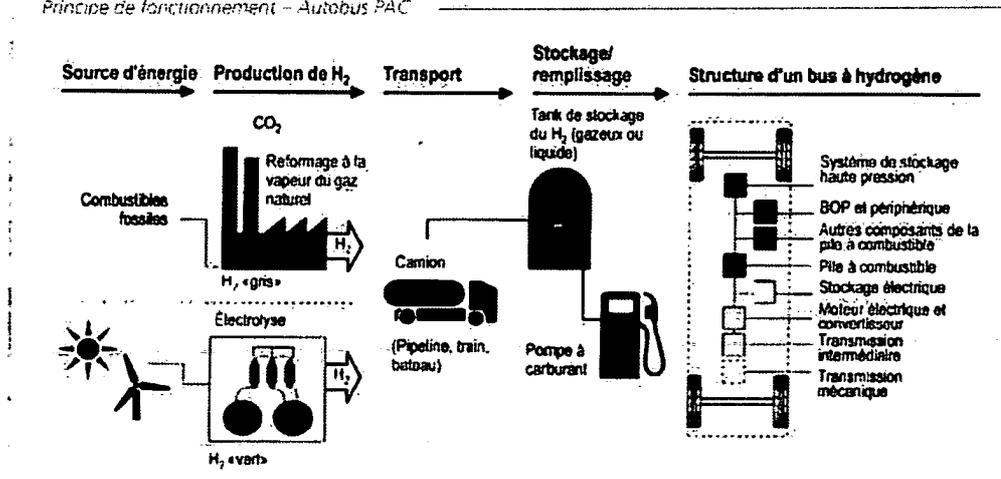
■ PRINCIPE :

Un autobus équipé d'une pile à combustible (PAC) est un autobus électrique dont l'énergie est produite directement à bord du véhicule. Du dihydrogène, sous forme gazeux, est contenu dans des réservoirs (bouteilles) dans le véhicule. L'énergie est créée en mélangeant ce dihydrogène avec le dioxygène présent dans l'air extérieur.

L'énergie est alors stockée dans une batterie Lithium-Ion ou alimente directement le moteur électrique du véhicule. Une autonomie de 400 km est annoncée par les constructeurs.

L'utilisation de la pile à combustible ne dégage que de la vapeur d'eau. C'est donc un mode de propulsion particulièrement écologique.

Principe de fonctionnement – Autobus PAC



■ PROJETS EN COURS :

- Plusieurs constructeurs tels que Mercedes, Van Hool, Solaris ou Wrightbus ont développé des véhicules à PAC et sont aujourd'hui en exploitation en Europe (Hambourg, Oslo, Londres etc.).

De nombreux programmes de démonstration sont actuellement en cours en Europe particulièrement au travers du projet CHIC (Clean Hydrogen In European Cities), soutenu par la Commission Européenne via le Fuel Cell Hydrogen Joint Undertaking, un partenariat public-privé rattaché au programme H2020. Ce projet fait état, en 2015, de 56 bus à hydrogène en cours de démonstration dans 9 villes européennes. Il est prévu d'atteindre 83 bus en exploitation d'ici 2016.



Citaro EvoBus PAC - Londres

SOURCES

- Consultations et marchés de véhicule de la CATP
- <http://www.transvéhicules.org/dossiers/gnv.html>
- ADEME : Panorama et évaluation des différentes filières d'bus urbains – août 2015
- Constructeurs : MAN, Irizar, Iveco, Heuliez, Mercedes, Solaris, Volvo
- <http://www.cnr.fr/Indices-Statistiques/Espace-Gazole/Indicateurs-Gazole-France/#haut>
- <http://www.cetim.fr>
- Parc au 1er janvier 2015 : http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports/r/vehicules-cars.html?tx_ttnews%5Btt_news%5D=20558&cHash=6415f5f5e7c7bccbd866233a011f5258
- <http://www.breezcar.com/actualites/article/bus-electrique-hydrogene-pile-a-combustible-France-0915>
- <http://www.transbus.org/dossiers/pac.html>
- Roland Berger – Une vision écologique du transport – la commercialisation des bus à hydrogène en Europe ; 15/10/2014

Avec plus de 150 collectivités qui lui font déjà confiance, l'expert de l'achat « transport public » poursuit son référencement avec de nouveaux véhicules et des systèmes et outils d'optimisation de l'exploitation, disponibles sans passer de procédure de marchés publics.

Devenue un partenaire incontournable des collectivités territoriales pour optimiser les achats et maîtriser les coûts, la CATP a accompagné l'achat de plus de 1 000 véhicules depuis sa création en 2011.



Logiciel de transport
à la demande
TITUS XE Mobility



SAEIV
INEO Navineo



Information voyageurs,
applications mobiles
SCOOP



NOUVEAU

Systèmes billettiques
AEP Ticketing – VIX technology

Tous types de véhicules :

50 gabarits différents, toutes
motorisations



Outil d'optimisation du
transport scolaire

2School



Billettique nouvelle
génération

2Place



Système de vidéoprotection

Cibest



Contact : info@catp.fr • Tél : 01 53 68 04 21 • Consultez le site www.catp.fr



Accueil Actualités Dossiers Véhicules Réseaux Photos Aller plus loin Contact

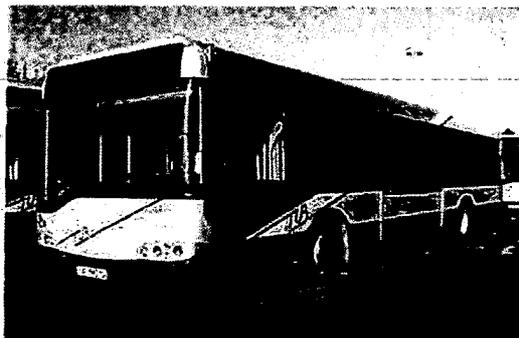
Vous êtes ici : Accueil > Constructeurs > ...

> Solaris



Solaris Bus & Coach Sp. z o.o. est un constructeur polonais d'autobus et de trolleybus. Plusieurs modèles de la gamme Urbino sont importés en France, notamment l'autobus à plancher surbaissé Urbino 12 et des autocars.

<http://www.solarisbus.pl>



Solaris Urbino 12 du réseau TUB de Quai - photo : Jean-Michel Sieradzki

La gamme Solaris est aussi disponible en version low-entry (autocar à plancher surbaissé dans la partie avant).



Solaris Urbino 15 LE des Cars Dunols sur le réseau Ulys du Loiret - photo : Olivier MEYER (05/2011)

En 2009 Solaris a étendu sa gamme en lançant l'Interurbino, un autocar périurbain.



Solaris Interurbino à la gare de Béthune - photo : Olivier MEYER (09/2013)

Immatriculations en France

| | 2014 | 2015 | 2016 |
|----------------------------|------|------|------|
| Immatriculations en France | 4 | 31 | 21 |

Véhicules commercialisés :

↳ Solaris Urbino

- Solaris Urbino 10
- Solaris Urbino 12
- Solaris Urbino 18

Anciens véhicules :

↳ Solaris Alpino (2008 - 2013)

Actualité Solaris

- Septembre 2014 : Solaris présente la nouvelle Urbino
- Juin 2014 : Solaris va lancer une nouvelle génération d'Urbino
- Octobre 2012 : 4 Solaris Urbino 12 hybrides pour la CIREST (La Réunion)
- Juillet 2009 : Expérimentation d'un autobus hybride Solaris à Maunz

Code constructeur : SUU

Ce code est situé au début des numéros de châssis (VIN) des véhicules produits par Solaris.

Photos



Solaris Urbino
15 LE

Cliquez pour agrandir. Ces photos sont issues de la photographie TRANS'BUS.

Rechercher

Constructeurs

- ACEV
- Avats
- Beulas
- Bluebus
- BMC
- BredaManaribus
- BYD
- CBN
- Cobus Industries
- Dietrich Véhicules
- Dursotti
- Ernst Auzwarter
- Evobus
- FCC - Fast Concept Car
- Grunau
- HESS
- Heuliez Bus
- Indcar
- Irisbus
- Inkar
- Iveco Bus
- Kapena
- Karsan
- King Long
- MAN
- Mercedes-Benz
- Neoplan
- Noga
- Otokar
- Pannon
- PVI
- Rangini
- Renault VI
- Safra
- Scania
- SETRA
- Solaris
- Teusa
- UNVI
- Van Hool
- VDL
- VehiXel
- Volvo
- Züwng

© TRANS'BUS, une création Olivier MEYER.

www.transbus.org

Dernière mise à jour : 25/03/2017



Actualité Essais ▾ Constructeurs ▾ Sport auto ▾ Eco/techno ▾ Historique Salons ▾ [

← Liberty Media achète la F1 et garde Ecclestone

F3 2016 : forfait (provisoire ?) de Carlin →



Cherch

Le bus hybride de Solaris et BAe Systems

PUBLIÉ PAR JOEST JONATHAN OUAKNINE LE 8 SEPTEMBRE 2016 DANS ECOLOGIE, HYBRIDES, UTILITAIRES | 754 LECTURES | LAISSER UNE RÉPONSE



Timidement, les autobus deviennent plus propres. Solaris commercialise déjà un bus électrique. Son nouveau modèle est un hybride, conçu en collaboration avec BAe Systems.

Solaris est né dans les années 90, sur les cendres de Neoplan Poland. L'Urbino 12 est un véhicule électrique, testé notamment par la RATP. Pour ceux qui cherchent une solution moins radicale, il existe une version gaz naturel (dont la RATP a passé commande) et donc, une version hybride électrique-diesel.

L'E-Series de BAe Systems est un ensemble classique : Stop/start et KERS. Lorsque le bus s'arrête (arrêt, feu rouge...), le moteur s'éteint. Un moteur électrique prend le relais, notamment pour assurer la climatisation. Sachant qu'à chaque trajet, un bus passe 40% du temps à l'arrêt... De plus, le véhicule peut rouler sur le seul mode électrique, à petite vitesse. L'équipementier anglais jure que la plage d'utilisation de ce mode « sera de plus en plus longue à l'avenir, au gré des progrès techniques ».

Si tous les bus Solaris étaient équipés, on pourrait économiser 50 millions de litres de carburant et 150 000 tonnes de CO2, chaque année. En attendant, BAe Systems a musclé ses effectifs à Poznan, fief de Solaris. Il emploie désormais 80 personnes. Six autres fabricants de bus vont employer l'E-Series.

Source :
BAe Systems

PUBLIÉ DANS ECOLOGIE, HYBRIDES, UTILITAIRES | TAGGÉ BAE SYSTEMS, BUS ÉLECTRIQUE, SOLARIS

Articles associés



Spyshots : Hyundai Verna →



Acela, la nouveauté US, lancée en Autriche en 1985
! →



Alstom et NTL présente l'APTIS, le « bus du futur » →



Byd sera bientôt capable de produire près d'un million de batteries par an →

À propos de l'auteur



Joest Jonathan Ouaknine

Poster un Commentaire

Soyez le premier à commenter !

SFR

SFR

DERN

TELECOM



Accueil :: La Une de 10h30 :: Le fabricant polonais d'autobus Solaris Bus&Coach...

du lundi 18 janvier
International

Le fabricant polonais d'autobus Solaris Bus&Coach...

Le fabricant polonais d'autobus Solaris Bus&Coach a annoncé avoir remporté un appel d'offres pour la livraison de 300 bus interurbains au groupe italien de transports publics Cotral d'une valeur globale de 110 millions d'euros. La livraison des véhicules sera étalée sur quatre ans, a précisé Solaris. (AFP)



Pour certains voyages.

Rechercher dans nos brèves :

Toutes nos brèves

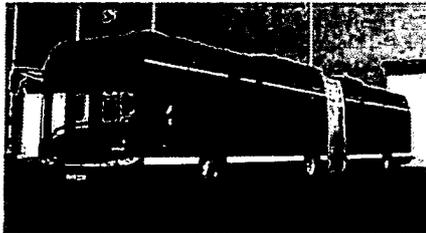
Derniers articles publiés dans le magazine

Mise en ligne le 09/03/2018 17:13:19

Référence : 41211

Solaris remporte un marché de bus articulés au gaz à Paris

Solaris Bus & Coach et sa filiale Solaris France ont signé mardi 8 mars leur premier marché avec la RATP à Paris pour des véhicules articulés Urbino 18 GMV. Eberhard Wolters, membre du conseil d'administration et directeur commercial du groupe et Christian Weintz, gérant de Solaris France, se félicitent de ce nouveau marché. On ne connaîtra le nombre de véhicules commandés que plus tard, les livraisons étant prévues courant 2017-2018. Pour Solaris France, il s'agit du deuxième marché au gaz, le premier étant Strasbourg qui possède 13 Urbino articulés et qui vient de renouveler une commande de modèles similaires sur 2016 et d'autres véhicules sur 2017. - FG



Solaris dispose d'un marché important pour ses Urbino au gaz en Europe. Les modèles comme ceux commandés par la RATP sont généralement des articulés de 18 m (photo X.D.R.).

Reproduction autorisée avec mention AutocarInfos-et-bus.com

Envoyer cette brève Commentaires Recevoir cette Newsletter

> Retour aux brèves

>> **Volvo Bus 9900 HD**

Grand confort, faible consommation
Aménagé en 49 sièges + 1 + 1, le Volvo Bus 9900 HD est sur le segment le plus haut des autocars de tourisme de la marque. Nous l'avons testé en ... +

>> **Indcar à Arbucies (Espagne) Reconquérir la France !**

En ouvrant son nouveau bureau commercial à Saint-Hilaire-de-Loulay en Vendée en avril, le constructeur-carrossier Indcar repart à la conquête du ... +

>> **Le contrat de travail - 1re partie**

Quelles obligations ?
Pièce essentielle du puzzle réglementaire, le contrat de travail entraîne une série d'obligations tant pour le salarié que pour ... +

>> **Le S'Cool de VehiXel**

Du scolaire « fait à l'alignat »
Dans quelques semaines, le S'Cool sortira des chaînes d'assemblage de l'usine de VehiXel à Allignat (Ain). Un 43-places très attendu par la ... +

>> **Sunsundegui SC7 - Negobus**

Le bon mix du Basque
Sunsundegui fait son grand retour en France avec son SC7 sur châssis Volvo B11R importé par Negobus. Nous l'avons testé en 13,10 m, aménagé en ... +

>> **Standing Euro Tours / Coach Limousine Service**

Du grand standing !
Standing Euro Tours et Coach Limousine Service font dans le transport de personnes « VIP » et « Classe affaire ». Nous avons rencontré Selçuk Siner, ... +

Rechercher un article par mots-clés

Les archives du magazine

Année Choisir ...



Vos Rubriques

- Convention collective Mise à jour
- Petites annonces gratuites **LES ROUTIERS** annonces.com
- Interdictions de circuler
- Circulation routière en Ile-de-France
- Bison Futé
- Calcul d'itinéraire

DANIEL
Formateur depuis 15 secondes

Guide des Relais Routiers 2017

NOUVEAU

www.boutiquedelacroix.com

Lo 1^{er} GPS

Avec PC et carte tactile

Lo 1^{er} GPS

Avec PC et carte tactile

Marseille 10-12 octobre 2017

Inscriptions en ligne sur

Marseille 10-12 octobre 2017

Inscriptions en ligne sur

Lo 1^{er} GPS

Avec PC et carte tactile

Lo 1^{er} GPS

Avec PC et carte tactile

Guide des Relais Routiers 2017

NOUVEAU

www.boutiquedelacroix.com

DANIEL
Formateur depuis 15 secondes



Suivez-nous   

L'USINENOUVELLE

S'inscrire à la newsletter

ABONNEZ-VOUS

IDENTIFIEZ-VOUS

| | | | | | | |
|---------------------|---------------------------------|-------------------------------------|------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| L'ACTU | TROUVEZ VOS FOURNISSEURS | NOS ÉVÉNEMENTS ET FORMATIONS | APPELS D'OFFRES | EMPLOI & CARRIÈRES | INDUSTRIE EXPLORER | INDICES & COTATIONS |
| L'USINE AÉRO | L'USINE AUTO | L'USINE DE L'ÉNERGIE | L'USINE SANTÉ | L'USINE AGRO | L'USINE MATIÈRES PREMIÈRES | QUOTIDIEN DES USINES |
| | | | | | ECONOMIE | L'USINE ET MAROC AUSSI |

Accueil Transport

La RATP et le Stif vont tester des bus électriques articulés

OLIVIER COGNASSE VÉHICULE ÉLECTRIQUE, RATP

PUBLIÉ LE 14/02/2017 À 06H30

L'expérimentation des bus électriques en Ile-de-France va franchir une nouvelle étape avec le lancement d'un nouvel appel d'offre pour des bus électriques standards et articulés.

[Modifier mes informations](#)

[Consulter le magazine](#)

[Accès aux archives](#)

[Sommaire du dernier numéro](#)

[Nous contacter](#)

NOS ÉVÉNEMENTS

26/09/2017

TROPHEES DES FEMMES DE L'INDUSTRIE

Une occasion unique de mettre les femmes de l'industrie à[...]

17/10/2017

MASTERCLASS DE L'INDUSTRIE AERONAUTIQUE



Bluebus de Bolloré

© RATP - Denis Sutton

SUR LE MÊME SUJET

TW FACE LINK GOOG MAIL
+

**Pierre Lahutte, le
Président d'Iveco,
crie haro sur les
Chinois, la SNCF et
la Mairie de Paris**

En fin d'année, la RATP lancera des appels d'offres massifs pour commencer la mue de son parc de 4600 bus, encore très largement thermique. Le but est d'arriver en 2025 à 80% de bus électriques, le reste roulant avec du gaz renouvelable et non fossile. En attendant, un nouvel appel d'offre d'un montant estimé entre 10 et 40 millions d'euros est lancé en accord avec le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif). Il comprendra deux lots identiques avec deux constructeurs différents et devrait durer deux ans.

OFFRE ÉQUIPEMENT OU SERVICE

Stockage et
préparation de
commandes |
ALPAK
TRANSPORTS

Transport
multimodal |
TRANSPORTS
SALVA

chevalet de
transport |
JOUFFROY SARL

Transport de

Dans un communiqué, la RATP et le Stif précisent que *"cette consultation a pour objectif de permettre la poursuite*

La 17e édition du
rendez-vous de la filière
aéronautique

07/11/2017

LES ASSISES DE L'INDUSTRIE

La 8e édition d'un
rendez-vous installé et
attendu par les[...]

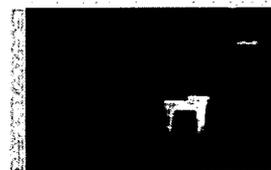
14/11/2017

PLASTURGIE ET COMPOSITES 4.0

La 3e Edition d'un
rendez-vous majeur de la
filière[...]

Tous nos événements

QUOTIDIEN DES USINES



**Le société Rodriguez
va investir 5 millions
d'euros dans son
nouveau site de
Castres-Mazamet**



**Sanden
Manufacturing
Europe lance un
nouveau plan
d'embauches**



merchandises

En partenariat avec



BESOIN D'AIDE ?

Nos experts
trouvent pour vous

*des expérimentations d'autobus
électriques et de répondre aux
besoins du renouvellement du parc de
bus de la RATP dès 2018."*

Cet appel d'offres concernera des bus standards de 12 mètres et pour la première fois (en option) des bus articulés de 18 mètres qui pourront être en configuration Bus à haut niveau de service (BHNS). Ils ne seront pas destinés au projet de la Mairie de Paris de déployer un tram-bus sur les quais hauts entre le parc de Saint-Cloud et l'Hôtel de ville de Paris, mais aux lignes existantes dans le plan Bus 2025.

Tester les nouvelles générations de batteries

Ces tests permettront cette fois-ci d'utiliser un chauffage électrique qui ne consomme pas trop d'énergie et d'évaluer *"les nouvelles générations de batteries, et l'interopérabilité entre les bus et les bornes de charge"*, préviennent la RATP et le Stif.

Aujourd'hui, la ligne 341, entre la place Charles-de-Gaulle- Etoile et la porte de Clignancourt, est équipée en totalité avec 23 Bluebus de Bolloré et la RATP a testé les bus Irizar, Solaris et Dietrich-Yutong. Actuellement, elle fait rouler les bus du chinois BYD et du



**Pyrex met en service
un nouveau four**



**Le baromètre des
investissements
industriels de
L'Usine Nouvelle**

[Tous les articles de la
rubrique](#)

Recevez
nos
NEWSLETTERS

DÉPÊCHES

Western Digital ne
cherche pas à diriger les
puces de Toshiba
25/08/2017 - 10h08

Amazon met la pression
sur les distributeurs
alimentaires
25/08/2017 - 09h23

La croissance
trimestrielle allemande
tirée par la demande
privée
25/08/2017 - 09h15

Les plafonds de CA des
auto-entrepreneurs
doublés en 2018 en
France
25/08/2017 - 08h47

Accélération des
créations d'entreprises
en juillet en France
25/08/2017 - 08h41

français Heuliez Bus (filiale de l'italien Iveco).

Tout récemment, le patron d'Iveco, Pierre Lahutte, avait lancé une polémique sur les bus et cars chinois favorisés par la Mairie de Paris, suite à sa volonté d'interdire le diesel. Sans parler des tests de la RATP annoncés en juin dernier avec BYD.

Fiat Chrysler dit qu'il étudiera toujours toute proposition
25/08/2017 - 08h32

Les Bourses en Europe calmes, la distribution sous pression
25/08/2017 - 08h00

Les valeurs à suivre à Paris et en Europe
25/08/2017 - 06h58

Qantas signe le deuxième meilleur bénéfice annuel de son histoire
25/08/2017 - 06h54

Le Nikkei à Tokyo finit en hausse de 0,51%
25/08/2017 - 06h19

Toutes les dépêches

LES PLUS LUS



Le gouvernement de la plus puissante région allemande dit "Auf Wiedersehen" à Tesla



"Un salarié qui répond à ses mails pendant une réunion a le même Q.I. qu'après une nuit blanche", explique Marie[...]





EXPÉRIMENTATION BUS ÉLECTRIQUE :

LA CTS RÉALISE UN DEUXIÈME TEST AVEC UN VÉHICULE SOLARIS

Après un premier test mené en avril dernier, la CTS poursuit son expérimentation de bus électriques avec Solaris. Le bus standard de 12 mètres mis à disposition de la CTS par le constructeur roule depuis ce jour et jusqu'au 16 novembre sur la ligne 10, à l'instar du premier essai mené en avril dernier.

Le choix de la CTS d'expérimenter les véhicules 100 % électriques s'inscrit dans une perspective à moyen terme d'incitation aux véhicules propres dans le cœur de l'agglomération strasbourgeoise, en réponse à l'appel à projets « Villes respirables » pour lequel l'Eurométropole a été lauréate. En menant de tels essais, la CTS cherche à évaluer, en conditions réelles d'exploitation sur son réseau, un certain nombre de paramètres tels que l'autonomie, la consommation énergétique, les particularités de leur maintenance, mais aussi la maniabilité et le confort de ce type de véhicules en conduite commerciale. Les résultats permettront à la CTS d'apprécier au mieux les différentes caractéristiques de ces véhicules et de lancer, le cas échéant, un appel d'offres pour en faire l'acquisition.

Rappelons que la CTS qui compte 235 véhicules à son parc actuel dispose déjà de 29 bus Solaris, dont 20 motorisés au GNV et un bus hybride.



À PROPOS DE LA CTS

La CTS, Compagnie des Transports Strasbourgeois, est à la fois l'opérateur de mobilité de l'Eurométropole et le maître d'ouvrage du réseau urbain. Avec 30 lignes de bus, 6 lignes de tram et 1 ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), la CTS exploite le plus grand réseau maillé de France et assure plus de 438 000 voyages par jour.

Elle propose également à ses clients dix parkings-relais associés à son réseau bus-tram, la location de vélos en libre-service (Vélib) au travers de sa filiale Strasbourg Mobilités, le déplacement en autocar dans le Bas-Rhin via la CTBR, ainsi qu'un service d'autopartage en partenariat avec Citiz.

Chiffres-clés (données 2015)

65,4 km de lignes commerciales de tramway et bus à haut niveau de service, 320,3 km de lignes de bus
94 trams, 11 bhns et 235 bus
+ 25 % de fréquentation en cinq ans
+ de 133 0000 abonnés

Plus d'informations sur <http://www.cts-strasbourg.eu>