



people & coaches

N2 JUILLET 2009 MAGAZINE IRIZAR GROUP

PREMIÈRE USINE

IRIZAR i4 LE (Low Entry)

Page 32

LANCEMENTS IRIZAR PB

Brésil

Page 8

Afrique du Sud

Page 12

KORTRIJK 09

À FOND

Interview du Directeur
Général des Transports de la Sardaigne

Page 4

PERSONNES

Humberto Pedrosa
Président du Groupe Barraqueiro

Page 16

Un Autocar Spécial
pour des Goûts Exquis

Page 22





120 ans d'innovation constante

Nous fêtons 120 ans au sein d'un même secteur et avec des succès constants, quelque chose dont peu d'entreprises peuvent présumer aujourd'hui.

En 1889 le grand entrepreneur de Guipuzcoa José Antonio Irizar fit un grand pas en avant dans l'évolution du transport. Il passa de la fabrication des ferrures et des roues pour les voitures à la carrosserie des diligences. De là naquit IRIZAR, dont la philosophie a toujours été de s'adapter aux besoins des clients à tout moment, tout en étant aujourd'hui une référence indiscutable au niveau mondial dans le secteur du transport sur route.

La stratégie marquée d'IRIZAR, est fondée sur un modèle novateur de gestion qui pousse à la participation et aux capacités de tout son personnel, qui à leur tour basent toutes leurs actions sur la réponse aux clients, ce qui a permis une croissance et un développement dans un secteur hautement concurrentiel.

Aujourd'hui, dans un contexte si incertain, IRIZAR continue à investir dans le développement de nouveaux produits et nouvelles technologies afin de continuer à proposer les meilleures options pour ses clients. Nous avons lancé cette année sur le marché le nouvel IRIZAR i4 LE (Low Entry), le premier low entry de banlieue basé sur un autocar. Nous sommes convaincus que les prochains événements susciteront un grand intérêt sur le marché.

En développant des plans d'avenir, nous tentons de définir entre tous quelle sera la mobilité des citoyens à moyen terme. Fidèles à nos principes, nous pensons que l'avenir passe par le partage et la proposition de nouvelles solutions à nos clients.

L'expérience de ces 120 ans est seulement le début d'un avenir commun.

Gorka Herranz
Président d'IRIZAR

« La réorganisation du transport collectif confèrera une qualité de vie et une récupération des espaces pour le citoyen »

Le contexte actuel envisagé par le Plan Général de Transports et Logistique de Sardaigne détermine le besoin de veiller tout particulièrement à la nouvelle organisation du transport pour parvenir à une structure de réseau unitaire qui récupère les lignes et les services ferroviaires régionaux ainsi que ceux de route aussi bien urbains qu'interurbains.

L'évolution du PGTL requiert une amélioration des politiques de mobilité. Quelles sont les mesures prises en Sardaigne depuis votre Service ?

La Région et plus spécialement le Conseil des Transports continuent à travailler conformément aux objectifs prévus du PGTL pour favoriser l'intégration des services ferroviaires avec le transport roulant. Avec cela, nous prétendons améliorer l'efficacité globale, dans les zones méridionales en veillant tout particulièrement aux processus de libéralisation des marchés orientés vers l'optimisation de la qualité des services et la baisse des coûts.

Dans le contexte régional, quelles nouveautés ont été introduites ?

Celle fondamentale a été la transformation d'ARST en SpA comme la plus grande entreprise de transport local de route et de chemin de fer en Sardaigne après la régionalisation récente des Chemins de Fer Méridionaux Sardaignois et des Chemins de Fer de Sardaigne.

En quoi cela a-t-il consisté ?

L'union selon laquelle doit être construit le nouveau modèle de services, avec la configuration de l'organisation du système ferroviaire prévu confère au réseau national ferroviaire FS un rôle important. De là, tous les autres moyens de transport aussi bien ferroviaires que roulants devront rendre stratégiquement des services de dérivation et distribution sur le reste du territoire, pour éviter d'une part les superpositions et les parallélismes entre les différentes modalités et d'autre part pour contribuer au réaménagement des services et à leur intégration et durabilité.

Quelles conséquences auront ces mesures ?

D'après le Plan Régional de Transport, la réalisation d'un système de réseau qui s'étend à toutes les modalités du transport à travers des centres intermodaux avec des aires de repos pour les autobus et les véhicules particuliers est proposée. Pour cela, les parts significatives de mobilité sont transmises au PGTL et un système unique d'intégration de tarifs est établi.

Ce réaménagement des services s'ajuste aux principes de durabilité ?

Effectivement, il convient de signaler qu'à travers le réaménagement des services, le développement durable du transport est également assuré, vu que la consommation énergétique, les émissions polluantes, les impacts environnementaux et historiques architectoniques prévus par le Plan de Paysage et le Plan Régional de Développement Touristique durable seront réduits.

Le transport urbain et interurbain dans l'île de la Sardaigne, avec un total de 611 lignes, déplace chaque année près de 67 millions de passagers.



Quelles sont les directives de vos prochaines actions dans le cadre de la nouvelle Europe Communautaire ?

Les interventions prévues dans le secteur des transports sont cadrées sur la revitalisation et le nivellement des déséquilibres territoriaux dans le but d'améliorer la qualité de vie des zones urbaines et des zones territoriales désavantagées.

La Sardaigne fait d'importants efforts pour améliorer ses routes. Considérez-vous qu'elles soient adaptées à la quantité de véhicules qui circulent ?

Je considère que la structure routière existante est suffisamment adaptée au flux de véhicules qui circulent chaque jour sur le réseau. Cependant, la communication Olbia – Sassari présente de sérieux problèmes dus au volume élevé de circulation lourde.

Roberto Neroni, plus haut responsable dans la conception actuelle du Plan Général de Transports et Logistique de la Sardaigne.

Même comme cela, nous devons souligner que le réseau routier de communication entre les zones plus périphériques et les centres urbains de plus grande taille n'est pas adapté en termes de confort et de sécurité; tel est le cas des bouchons habituels qui sont enregistrés à Cagliari et Sassari.

Combien de concessions de ligne existent en Sardaigne ?

Il y a au total 611 lignes de concession, dont 138 sont urbaines et interurbaines en régime de concession privée, 122 urbaines en régime public et 351 dans l'entreprise ARST.

Combien de passagers utilisent chaque année les moyens de transport ?

Environ 66,7 millions, parmi le transport urbain et interurbains.

La création de nouvelles lignes est-elle prévue ?

Plus que la création de nouvelles lignes, une réorganisation des services est prévue, basée fondamentalement sur leur hiérarchisation et leur intégration spéciale et temporaire pour garantir un système de transport public de plus en plus efficient et compétitif par rapport au transport privé.

ARST a fait preuve d'une croissance de 8 % durant l'année 2008, avec l'acquisition de nouveaux autobus et l'incorporation des deux entreprises ferroviaires de la région.

Considérez-vous que le transport en autobus en Sardaigne soit suffisant ?

Il est suffisant si nous l'analysons d'un point de vue purement quantitatif, en termes de kilomètres parcourus et places proposées par rapport à la demande. Cependant, je pense qu'il n'est pas toujours organisé de façon efficiente, il manque un planning attrayant qui invite l'usager à choisir ce type de modalité.

Quel est votre objectif ?

Nous recherchons un système de transport basé sur des lignes simples et intégrées aussi bien entre elles qu'avec les autres modalités de transport, attrayant également pour les usagers qui pourraient se déplacer avec leur propre voiture.

Que souligneriez-vous comme élément le plus significatif ces dernières années ?

Entre autres, le Projet de Développement et Expérimentation des Systèmes d'Intégration Tarifaire dans le transport public global en Sardaigne (Sintas). Le Système de Billetterie Électronique (SIBE Sassari) a été introduit, ainsi que sa modélisation, son estimation et sa définition sur toute l'île.

ARST est l'entreprise la plus importante de transport en Sardaigne. Quelle a été son évolution ?

Ces deux dernières années, l'entreprise s'est centrée sur la dynamisation de l'offre du transport public. L'acquisition de nouveaux autobus avec l'incorporation des deux entreprises ferroviaires de la zone qui a représenté une croissance de 8% durant l'année dernière.

Le développement durable du Transport est assuré avec la baisse de la consommation énergétique et les émissions polluantes, minimisant l'impact environnementale et historique architectonique.



Et le reste des entreprises de TPL ?

Le reste des entreprises est de petite taille, la plupart des entreprises sont privées, avec une fréquence de gestion presque familiale. L'entreprise publique la plus importante après ARST est CTM à Cagliari, qui gère les lignes urbaines de la zone de Cagliari.

Quelles sont d'après vous les caractéristiques ou les valeurs les plus importantes fournies par IRIZAR à TPL en Sardaigne ?

Sans aucun doute, le renouvellement de la flotte d'autocars a apporté des améliorations dans le confort des trajets. L'électronique à bord est également primordiale, permettant la télélocalisation pour une gestion améliorée de la flotte et des machines distributrices de billets déjà préparées pour l'intégration de tarifs.

En matière de sécurité et confort, que pensez-vous de l'évolution des autobus ces dernières années ?

Je pense que les progrès technologiques dans les moyens de transport ont atteint d'excellents résultats ces dernières années, aussi bien en termes de confort que de sécurité et prestations. Cependant, je considère que les problèmes liés à la sécurité sont aussi bien en relation avec la structure du réseau qu'avec la promiscuité de la circulation privée avec le public.

Reste-t-il des choses à améliorer ?

Il ne fait aucun doute que des choses peuvent être améliorées aussi bien en termes de prestations qu'en termes de confort.

En ce qui concerne la protection de l'environnement, quelles politiques sont appliquées par votre Service ?

Le renouvellement du parc roulant et l'amélioration du service de TPL pour le transfert de parts de demande du transport privé à la collectivité contribuent sans aucun doute à protéger l'environnement.

Sans aucun doute, la rénovation de la flotte d'autocars avec IRIZAR i4 a apporté des améliorations dans le confort des voyages.

**Dans ce sens et en suivant la ligne de durabilité, de quel type de progrès fait preuve le PGTL en matière de circulation ?**

Je pense que la politique de la Région et plus précisément du Conseil des Transports est orientée vers l'atteinte d'une mobilité durable. Plus précisément, la planification intégrée des services de transport dans les grandes zones urbaines prétend réduire en grande mesure les problèmes de congestion et par conséquent les impacts de pollution atmosphérique et acoustique. En plus de la réorganisation et de l'encouragement d'un service de transport collectif, avec des interventions orientées vers le contrôle et la réglementation de la circulation privée seront bénéfiques aussi bien en termes de qualité de vie que de récupération des espaces pour le citoyen.

Réduire les problèmes de congestion et les impacts de pollution atmosphérique et acoustique sont deux défis auxquels est confronté Roberto Neroni.

LES NOUVELLES UNITÉS CIRCULENT DÉJÀ DANS LE PAYS CARIOCA

Le Brésil donne une chaleureuse bienvenue à l'IRIZAR PB

São Paulo a été choisie par Irizar Brasil pour lancer son autocar haut de gamme, une révolution en Amérique du Sud. Les clients ont donné la bienvenue au modèle de façon très enthousiaste.

La cérémonie de présentation de l'IRIZAR PB a eu lieu à Sao Paulo, le 26 novembre dernier, en présence de 400 invités.

Le lancement de l'IRIZAR PB au Brésil vient compléter la gamme de produits IRIZAR en Amérique du Sud, qui renforce son leadership dans le segment des autocars Premium et réaffirme Irizar Brasil comme l'un des projets les plus flexibles du Groupe.

La cérémonie de présentation a eu lieu à São Paulo le 26 novembre dernier en présence de 400 invités, pour la plupart,

les autorités, la presse spécialisée, le personnel d'IRIZAR et les clients, qui furent ravis de voir les produits présentés.

Après la conférence de presse dans un hôtel de la ville, la cérémonie de présentation de l'IRIZAR PB a eu lieu. Sont intervenus Manuel Neves, responsable de l'usine d'IRIZAR au Brésil, Gotzon Gómez, responsable de la coordination du projet Irizar Brasil et José





Manuel Orcasitas, responsable de la coordination des projets d'IRIZAR GROUP à l'extérieur. Après un bref exposé sur le GROUPE IRIZAR et sur le parcours d'Irizar Brasil depuis son implantation, les aspects techniques du produit et les attributs qui le rendent différent du reste de la concurrence ont été présentés.

Ensuite sont apparus sur scène, entre la musique et les effets spéciaux, sept beaux autocars d'entre 12,2 mètres et 14 mètres de long, construits sur châssis Mercedes-Benz, Scania, Volvo et Volkswagen, et

Les clients ont eu l'occasion d'apprécier et de jouir des nouveaux modèles d'autocars pendant plus d'une heure, après quoi, un cocktail leur a été servi avec un spectacle musical.

d'après les principaux clients « ils n'avaient jamais rien vu d'aussi impressionnant ».

Les clients ont eu l'occasion d'apprécier et de jouir des nouveaux modèles d'autocars pendant plus d'une heure, après quoi, un cocktail leur a été servi avec un spectacle musical. La cérémonie s'est prolongée presque jusqu'au lever du soleil, dans cette bonne ambiance.

Le développement et la parfaite adaptation de l'IRIZAR PB aux us et coutumes des pays d'Amérique du Sud auxquels il est



destiné ont représenté investissement de 6 millions d'euros, avec des équipes mixtes d'ingénierie composées de personnes d'Irizar Brésil, Irizar Mexique et de la maison mère en Espagne.

Au cours de cette année 2009, les autocars seront présentés dans différentes villes du Centre et du Sud de l'Amérique.



IRIZAR commence la fabrication du modèle Nuevo Century dans son usine du Maroc

La compagnie de transport marocaine CTM a acheté les 30 premiers autocars du modèle Nuevo Century destiné aux moyennes et longues distances, qui sont fabriqués dans l'usine de Shkirat d'Irizar Maroc.



CTM a fait nouveau confiance à IRIZAR pour la rénovation et la modernisation de sa flotte, en renforçant la qualité du service et son image afin de consolider sa position sur le marché marocain.

La livraison des 16 premières unités fabriquées sur châssis Volvo B12B a eu lieu à l'usine de Skhirat le 11 février. La cérémonie de présentation et conférence de presse ensuite ont compté sur la présence des plus hauts responsables de CTM, Volvo et IRIZAR ainsi que sur les plus hautes autorités du Ministère des Transports marocain.

Le modèle Century est l'autocar de luxe par excellence au Maroc et l'un des plus vendus dans le monde depuis sa mise en circulation en 1991, avec plus de 20.000 unités en circulation. Ce modèle est considéré comme l'un des produits avec le plus de succès sur le secteur de la longue et moyenne distance en Europe.

La compagnie CTM avec siège à Algésiras et à La Línea de la Concepción, compagnie fondée à Melilla le 14 avril 1936 renforce ainsi la qualité du service et son image afin de consolider sa position sur le marché marocain.

Cérémonie de livraison des 16 premières unités du modèle Nuevo Century, adjudgé à l'entreprise magrébine CTM.

L'usine de Skhirat double son rythme de production 6 mois après son inauguration

120 personnes se sont incorporées au projet d'IRIZAR au Maroc

La stratégie présentée le 10 juillet dernier durant l'inauguration de l'usine de Skhirat commence à porter ses fruits. Le transfert du nouveau modèle Century à Irizar Maroc permet le développement de l'amélioration continue de ses produits, la standardisation et les processus au Maroc.

La première démarche a été d'incorporer 120 personnes au projet pour doubler le rythme de production dans la nouvelle usine où sont également fabriqués les « Nuevos Century », les premières unités du modèle urbain « IRIZAR Iria ».

De cette façon, IRIZAR augmente la capacité de production au Maroc, qui peut atteindre jusqu'à un maximum de 1.000 unités par an. L'investissement total d'IRIZAR dans cette usine de 60.000 m² avec 15.000 m² couverts tourne autour des 25 millions d'euros et dispose, au même titre que les principales usines du groupe, de tous les équipements et moyens les plus modernes pour produire des autocars d'une qualité maximale.





La cérémonie de présentation a compté sur un spectacle musical très original

IRIZAR PB, la nouvelle star d'Afrique du Sud

Le lancement de l'IRIZAR PB en Afrique du Sud se convertit en un spectacle pour nos clients des pays sud-africains. Les autocars circulent déjà en Afrique du Sud, en Zambie et au Zimbabwe.

Johannesburg fut choisie pour présenter le navire insigne d'IRIZAR, un pari manifeste pour sa filiale en Afrique du Sud et pour tous les marchés africains en général.

La présentation a eu lieu le 26 mai dernier en banlieue de Johannesburg, sur un site situé en pleine campagne. L'évènement a compté sur la présence de 130 invités dont la plupart étaient des clients. Y ont également assisté des personnes de

marques, de la presse spécialisée et d'IRIZAR.

Tout comme au Brésil, lieu de fabrication de ces carrosseries, il y a eu tout d'abord une conférence de presse dans un hôtel



L'investissement qu'a fait IRIZAR renforce la position du GROUPE sur le marché du luxe dans les pays sud-africains.

de Johannesburg pour passer ensuite à la cérémonie de présentation aux clients.

Sont intervenus du côté d'Irizar Southern Africa, Paul Nel, responsable de l'usine d'Afrique du Sud, du côté d'Irizar Brasil Manuel Neves, responsable de l'usine du Brésil, Gotzon Gómez, responsable de la coordination du projet Irizar Southern Africa et José Manuel Orcasitas, responsable de la coordination des projets du GROUPE IRIZAR à l'extérieur. Tout comme au Brésil, un bref exposé a été fait sur le GROUPE IRIZAR et le trajet d'Irizar Afrique du Sud, depuis son implantation en 2004. De même, une présentation a été faite des aspects techniques du IRIZAR PB et les attributs qui le rendent unique par rapport au reste de la concurrence.

Ensuite, trois autocars spectaculaires d'entre 12,9 et 14 mètres ont été présentés, construits sur châssis Mercedes-Benz, Scania et Volvo. Cet événement s'est tenu à l'air libre, avec un spectacle musical très original.

Cet investissement fait par IRIZAR permet de renforcer sa position sur le marché du transport de luxe dans les pays d'Afrique du Sud, apportant aux clients de cet environnement un produit fournissant une distinction en matière de design, qualité, confort et sécurité pour les passagers.



Pau Nel, José Manuel Orcasitas, Gotzon Gómez et Manuel Neves durant la cérémonie de l'IRIZAR PB en Afrique du Sud, à laquelle ont assisté 130 invités.





IRIZAR FAIT IRRUPTION EN OCÉANIE, TERMINANT AINSI SON EXPANSION SUR LES CINQ CONTINENTS

L'Australie et la Nouvelle-Zélande reçoivent les 40 premiers Century Premium provenant d'Irizar Brésil

Les premières unités d'IRIZAR circulent déjà en Australie depuis le mois d'octobre dernier. Un total de onze entreprises en relation avec le transport de passagers sur route a acheté 32 Century Premium pour renouveler sa flotte actuelle de véhicules. Ce nouveau pas en avant d'IRIZAR consolide sa présence sur les cinq continents. Les premières unités arriveront également en Nouvelle-Zélande au début de l'année.

Un total de onze entreprises australiennes et quatre néozélandaises en relation avec le transport de passagers sur route a choisi pour la première fois de son histoire, le modèle Century Premium pour renouveler sa flotte actuelle de véhicules. Les nouveaux autocars d'IRIZAR fabriqués chez Irizar Brésil couvriront principalement des itinéraires touristiques sur la côte de ce pays.



Autocar avec l'image du Célèbre Chasseur de Crocodiles Steve Irwin.

Greyhound est l'entreprise pionnière et leader dans le transport de passagers en Australie.



L'un des premiers Century Premium qui pourra se voir en train de circuler sur les routes de la Nouvelle Zélande.

Le client qui a acheté la plupart des nouveaux autocars est Greyhound, entreprise pionnière et leader dans le transport des passagers en Australie. Cette compagnie a acheté un total de 10 unités du modèle Century Premium de 12,5 mètres de long fabriqués sur châssis Euro IV et équipés de 3 écrans.

En Nouvelle-Zélande, ce sont les entreprises Pavlovich, Scenic, Rio Rouge et Saint Coach qui ont acheté ces premières unités.

IRIZAR a dû faire un gros effort dans le développement et les améliorations technologiques pour pouvoir répondre à ces restrictions strictes de la norme ADR australienne sur tout ce qui touche aux poids maximum de l'autocar, ne pouvant pas dépasser les 16.000 kg. La norme concerne également l'intérieur des autocars et principalement, le système d'amarrage des fauteuils (qui sont équipés de ceintures de sécurité à trois points) au sol de l'autocar.

Cette norme est beaucoup plus exigeante que celle européenne et a impliqué l'utilisation d'aciers spéciaux à haute résistance, ce qui a généré de synergies qui impliqueront sans aucun doute une amélioration du reste des produits d'IRIZAR et une meilleure satisfaction de ses clients sur tous les marchés.

HUMBERTO MANUEL DOS SANTOS PEDROSA

« L'avenir du transport de voyageurs sur route au Portugal passe par la mise en œuvre d'une profonde restructuration de la législation applicable au secteur »

À l'occasion de l'Hommage organisé par IRIZAR pour le Groupe Barraqueiro, à l'occasion de ses 95 ans de présence sur le marché, l'une des principales entreprises portugaises de Transporte de passagers, nous avons eu la possibilité de voir avec son Président, Monsieur Humberto Pedrosa, sa vision de l'évolution du secteur du transport au Portugal.

Monsieur Humberto Pedrosa : étant l'une des personnes les plus influentes dans le secteur du transport de passagers sur route au Portugal, comment voyez-vous l'avenir du secteur dans votre pays dans ces conditions de crise et d'incertitudes ?

Au Portugal, nous avons assisté d'un côté à une perte constante du nombre de passagers transportés par la descente généralisée de la demande. D'un autre côté, le secteur a vécu ces dernières années des moments d'une grande instabilité avec la recrudescence considérable du coût des carburants. Cette situation a provoqué une baisse systématique des ressources financières des entreprises pour les investissements dans l'amélioration de la qualité de la flotte de véhicules et des services, facteurs indispensables pour une politique de promotion du transport public.

Nous comprenons ainsi que pour inverser la tendance, de nouvelles formes de financement du système de transports doivent être mises en œuvre, ainsi que la prise par les responsables généraux et locaux, de mesures par lesquelles stimuler l'utilisation du transport public, ainsi que des mesures fiscales, à faveur des entreprises du secteur et la création d'un régime de travail spécifique pour l'ensemble du secteur des transports.

Pouvez-vous nous décrire comment a été cette évolution ?

L'évolution de la répartition modale des déplacements motorisés au Portugal ces dernières décennies a été désastreuse pour les Transports Collectifs.

Les mesures avec le plus d'impact prises par les différents Gouvernements se concentrent principalement sur des transferts financiers substantiels aux entreprises publiques de transport, sans aucun effet positif connu, que ce soit au niveau de la demande, qui s'est réduite peu à peu, ou au niveau de la durabilité de ces entreprises, dont les déficits opérationnels augmentent significativement chaque année.

Tout ce gaspillage de capital public n'a pas apporté de bénéfices directs sur l'utilisation et la rentabilisation du système de transports, mais a contribué à aggraver le déphasage entre les entreprises publiques et les entreprises privées de transport, principalement en ce qui concerne la qualité de la flotte de véhicules et les conditions d'utilisation du système de transports, dans une logique clairement irrespectueuse des règles communautaires de la concurrence.

Les entreprises du Groupe assurent le Service Public de Transport de Passagers dans les zones du Centre et du Sud du Portugal et la Zone Métropolitaine de Lisbonne.



Le Portugal, et ses entreprises ont modernisé leurs structures et l'offre de nouveaux produits dans le but d'améliorer les services de transport. Quelles sont d'après vous, les domaines où cette restructuration doit être approfondie afin d'obtenir une amélioration encore plus importante des services ? Quels soutiens devraient concéder l'État pour faciliter cette modernisation ?

Je pense que la mise en œuvre d'une restructuration profonde de la législation applicable au secteur est fondamentale pour l'avenir du secteur. La création des « Autorités Métropolitaines de Transports » et l'établissement des conditions contractuelles du service public constituent les mesures les plus importantes. D'un autre côté, l'existence d'organismes s'impose pour régulariser, planifier et coordonner la capacité de déplacements de la population dans les zones métropolitaines de Lisbonne et de Porto, avec l'intégration de tous les modes de déplacement et opérateurs. L'établissement de normes contractuelles du service public devra en outre contribuer à la résolution du propre financement du système des transports.

D'un autre côté, face aux inégalités existantes aujourd'hui, l'établissement d'une période de « récupération » semble indispensable et nécessaire pour le

En 1967 la famille Pedrosa a acheté l'entreprise qui comptait déjà alors une flotte de 19 autobus.

processus d'intégration tarifaire, modale et physique, de tous les opérateurs des zones métropolitaines, avec un bénéfice réel pour les entreprises et pour les usagers du transport public, permettant la bonne adaptation des entreprises au nouveau cadre des normes, plus précisément à travers des soutiens à la rénovation de la flotte de véhicules et infrastructures de soutien, à l'acquisition d'équipement de distribution de tickets et autres systèmes de soutien à l'exploitation, à la planification organisationnelle et à la formation et qualification des conducteurs.

Quels efforts sont faits par rapport au Groupe Barraqueiro ?

Le Groupe Barraqueiro, dans le domaine du transport de passagers se compose des entreprises de transport Barraqueiro Transportes, Rodoviária de Lisboa, Rodoviária del Alentejo, EVA Transportes, Frota Azul-Algarve, Translagos, Henrique Leonardo Mota et Rodoviária del Tajo, des chemins de fer Fertagus et de l'entreprise métropolitaine MTS.

Toutes les entreprises du Groupe assurent le Service Public de Transport de Passagers dans les zones Centre et Sud du Portugal et Zone Métropolitaine de Lisbonne, la location d'autocars pour tout le pays et l'Europe, les services express avec une couverture nationale, en plus de la traversée ferroviaire du Tajo et l'exploitation du Métro Sud du Tajo.

Le Groupe s'est soucié tout particulièrement d'améliorer la qualification technique et personnelle de ses collaborateurs, surtout ceux qui ont des responsabilités de relation avec des clients, afin d'atteindre d'excellents niveaux de qualité de service. En outre, nous avons misé sur l'amélioration qualitative de la relation avec tous les agents sociaux, économiques et culturels existants dans leurs zones d'implantation, comme les écoles, les collectivités.

Rodoviária de Lisboa fut pionnière dans le développement du système « ICTR - Informação ao Cliente em Tempo Real », qui consiste à installer aux principaux arrêts, des panneaux d'information.

Fertagus, MTS et Barraqueiro Transportes, et bientôt Rodoviária



de Lisboa, feront partie du système Bilhética Sem Contacto (distribution de tickets sans contact physique). MTS est également associée au « Projet de Requalification de l'Axe de Transport », qui réaménage et requalifie tous les espaces urbains adjacents à l'axe par lequel le métro circule. Diverses entreprises du Groupe bénéficient également des certificats de qualité, et Fertagus a obtenu la Certification de Sécurité. Il est prévu que d'ici peu MTS puisse obtenir le Certificat de Qualité, Environnement et Sécurité.

Le Groupe Barraqueiro, dont les origines remontent à 1914, et dont Joaquim Jerónimo a démarré l'activité, est l'une des entreprises les plus anciennes du pays. Pourriez-vous nous résumer quels ont été les points clefs au cours des 95 ans d'histoire de votre entreprise ?

Tout a commencé en janvier 1933 avec 5 véhicules, moment où Joaquim Jerónimo créa une entreprise de transport à son nom, mais qui serait connue jusqu'à aujourd'hui comme « Barraqueiro ». Il transportait des passagers sur l'axe Malveira – Lisbonne.

Ma famille acheta l'entreprise en avril 1967, avec à l'époque une flotte de 19 autobus.

Fin 1973, l'entreprise « Henrique Leonardo Mota » fut acquise, la zone d'influence se centrant sur l'axe Lisbonne-Loures-Malveira-Torres Vedras.

Au début des années 80, Barraqueiro amplifie ses horizons à l'activité touristique avec la création de l'entreprise « Frota Azul ».

En 1990, avec l'acquisition de l'entreprise « Castelo e Caçorino », nous avons également couvert tout le Barlavento del Algarve. En 1996, après les acquisitions effectuées dans le processus de reprivatisation des entreprises de Rodoviária Nacional, nous sommes passés à assurer une position claire de leadership dans le transport de passagers au centre et au sud du Portugal. En 1999, la traversée ferroviaire du Tajo à travers le pont du 25 avril a été inaugurée, son exploitation étant à la charge du groupe qui à cet effet a créé l'entreprise « Fertagus ».



En 2006 le Groupe Barraqueiro est entré dans l'association EPTO, composée de 10 des plus grands groupes européens de transport de passagers, et en 2007, nous avons démarré l'exploitation du Métro Sud du Tajo.

Nous transportons aujourd'hui plus de 260 millions de passagers par an sur route, chemin de fer et métro, et nous sommes le plus grand groupe ibérique de transport de passagers, parcourant chaque année près de 170 millions de kilomètres.

Peu d'entreprises peuvent se vanter d'avoir su maintenir durant 95 ans une activité constante dans un secteur si compliqué que celui des transports. Quel est votre secret ?

Le premier point que je souhaiterais souligner est que pour qu'un Groupe de cette taille fonctionne bien, il faut avoir des collaborateurs appliqués et très dévoués, et qui réalisent leur travail quotidien de façon compétente et avec un esprit de surpassement.

Pour y parvenir, nous avons misé depuis le départ sur les Personnes, le principal capital du Groupe Grupo, créant les conditions propices pour leur fidélisation et pour la création de liens très étroits. D'un autre côté, au sein du Groupe, nous suivons des principes très stricts d'éthique professionnelle, visant toujours à la capacité à tout moment et à quelconque endroit, d'être utiles et importants pour la population à laquelle nous prêtons nos services.

Vous donnez l'impression d'être plutôt satisfait de vos réussites professionnelles. Quels sont les sacrifices que cela a supposés au niveau personnel ?

Lorsque nous nous occupons d'une activité professionnelle de façon intense, mais également avec passion et conviction, comme c'est mon cas depuis tout jeune, les sacrifices d'ordre personnel existent naturellement, mais sont clairement dévalorisés face à la satisfaction et au plaisir de profiter et partager avec tous mes collaborateurs.

Concernant la collaboration avec IRIZAR nous ne pourrions pas être plus satisfaits de la décision prise et des excellents résultats.

Dans ce secteur en particulier, beaucoup d'entreprises familiales ont un sérieux problème de continuité en raison du manque d'intérêt des nouvelles générations pour l'avenir de ces entreprises. Comment va cet aspect ? Nous pensons que ce problème ne se pose pas avec le Groupe Barraqueiro, n'est-ce pas ?

C'est un secteur difficile pour toutes les raisons que j'ai soulignées. Cependant, je pense que le problème de la discontinuité ne se pose pas dans la majeure partie des entreprises de transport, ni avec le Groupe Barraqueiro, face à la mise en œuvre il y a longtemps d'une gestion professionnelle.

Comment valorisez-vous la décision prise par votre Groupe lorsqu'il y a quelques années il a décidé qu'IRIZAR soit son partenaire dans la rénovation profonde de la flotte de véhicules alors déjà entamée ?

Le Groupe Barraqueiro a toujours cherché à prioriser les collaborations qui procurent de bons résultats pour tous les acteurs. La collaboration avec IRIZAR cadre parfaitement avec ces intentions.

Ainsi, nous ne pourrions être plus satisfaits de la décision prise et de ses excellents résultats.

Souhaitez-vous ajouter quelque chose ?

Je souhaiterais laisser un message d'espoir pour l'avenir du secteur des transports au Portugal.

Il nous reste encore un long chemin à parcourir, mais nous savons que nous pouvons atteindre les niveaux de qualité du reste de pratiquement toute l'Europe, car nos entrepreneurs ont la compétence et le dynamisme nécessaires pour y parvenir. L'important est que la transformation structurelle qu'il faut mettre en œuvre urgemment ne se fasse pas sans tenir compte des entrepreneurs portugais.

Reconnaissance pour Monsieur Humberto Pedrosa du Groupe Barraqueiro



Moment où Peio Alcelay remet la makila basque au Président du Groupe Barraqueiro, Humberto Pedrosa.

IRIZAR a eu le mois d'avril dernier un geste de reconnaissance envers le Président du Groupe Barraqueiro, Humberto Pedrosa, en remerciement pour sa fidélité. En même temps, au cours de la cérémonie, un IRIZAR PB lui a été remis, coïncidant avec l'autocar numéro 300 d'IRIZAR sur le marché portugais.

Le gala, qui s'est tenu à l'hôtel Fortaleza Do Guincho de Cascais a compté sur la présence d'importants membres de l'équipe de direction d'IRIZAR ainsi que sur les directeurs de différentes entreprises du Groupe Barraqueiro. Peio Alcelay,

Au total, le Groupe Barraqueiro dispose d'une flotte moderne d'autocars au Portugal, dont 170 sont de la marque IRIZAR.

IRIZAR CENTURYS EN NORVÈGE



L'IRIZAR Century pour les navettes Oslo- aéroport

La compagnie aérienne Scandinavian Airlines a modernisé sa flotte d'autocars avec l'acquisition de 14 nouvelles unités du modèle IRIZAR Century.

Les autobus flambants neufs effectuent la navette pour les passagers qui atterrissent à l'aéroport d'Oslo et qui vont dans le centre-ville. Ce n'est pas la première fois que SAS fait confiance à IRIZAR vu que durant ces dernières années, 14 autres autocars du modèle IRIZAR Century ont rendu service dans cette capitale norvégienne.

La fabrication de ces autocars a été importante pour IRIZAR compte tenu de la grande sensibilité de ce pays pour le transport public, et cela peut s'interpréter comme signe de reconnaissance pour des produits dont l'efficacité et l'efficience sont reconnues à tous les niveaux.

Ce n'est pas la première fois que SAS fait confiance à IRIZAR vu que durant ces dernières années, 14 autres autocars du modèle IRIZAR Century ont rendu service dans cette capitale norvégienne.

En outre, cela suppose un événement marquant qui démontre la satisfaction des clients pour le produit et le service d'IRIZAR.

Responsable de la Coordination d'Irizar Ormaiztegi a remis au Président du Groupe Barraqueiro un papyrus manuscrit signé par les personnes de l'équipe de coordination, le conseil exécutif et le conseil social en représentation de toutes les personnes de la société espagnole ainsi que d'un makila (bâton artisanal basque, symbole d'amitié et de reconnaissance envers les personnes).

De même, Peio Alcelay s'est montré reconnaissant de la confiance que cette compagnie de transport portugaise a faite en IRIZAR, et avec laquelle le Groupe collabore depuis 2004, et a valorisé en même temps de façon positive l'évolution de son entreprise et sa vocation explicite au service des passagers.



Juan Antonio Urteaga, Humberto Pedrosa, Peio Alcelay et Alejo González





CLIENTS

LE PREMIER MINISTRE DES ÉMIRATS ARABES UNIS ACHÈTE UN GRAND AUTOCAR DE LUXE IRIZAR POUR RECEVOIR SES INVITÉS

Un IRIZAR PB pour des goûts raffinés

Le plus haut mandataire de Dubaï, Sheik Mohammed Bin Rashid Al Maktoum, et Premier ministre des Émirats Arabes Unis, a acheté un autocar IRIZAR PB grand luxe. Il servira exclusivement pour la réception officielle des invités VIP qui accompagneront l'Émir lors de visites d'infrastructures et projets de construction à Dubaï, l'une des grandes villes avec le plus de constructions modernes dans le monde. La Road Transportation Authority servira et dirigera tous les déplacements prévus par le magnat.

Le nouvel autocar IRIZAR PB de 15 mètres de long et 3,70 mètres de haut sur châssis Scania dispose d'un salon arrière conçu tout particulièrement pour le Sheik qui pourra accueillir un maximum de huit accompagnateurs. La zone avant est séparée et dispose de grands fauteuils recouverts de cuir double épaisseur, une cuisine entièrement équipée et une salle de bains spéciale au design avant-gardiste, conforme aux personnalités qui voyagent dans l'autocar. Un téléviseur multimédia plasma de 42 pouces, son individuel et connexion wi-fi dans tout l'autocar complètent les caractéristiques spéciales de l'intérieur de ce véhicule.

Aspect du spectaculaire salon arrière conçu tout particulièrement pour le Sheik et qui pourra accueillir un maximum de huit occupants.

L'usage de cet IRIZAR PB grand luxe servira exclusivement à la réception officielle des invités VIP qui accompagnent l'Emir à Dubaï.



À propos des Émirats Arabes Unis

- Les sept émirats se trouvent situés sur la Péninsule Arabique, entre l'Arabie Saoudite et l'Oman.
- Le désert couvre 90% du pays, composé d'énormes dunes avec des montagnes à l'est.
- Situés stratégiquement au sud du Déroit d'Ormuz, c'est un point de passage vital pour le commerce mondial du pétrole.
- Dubaï est l'émirat le plus peuplé avec près de 1,5 million d'habitants et se trouve plongé dans des dizaines de grands projets tels que la future inauguration du métro prévue pour le mois de septembre.
- Les Palm Islands sont les trois îles artificielles les plus grandes du monde où la dernière main est mise pour la construction de grandes zones résidentielles, parcs thématiques, marinas, centres commerciaux et hôtels de luxe. Ce projet augmente de plus de 500 km² la surface de plages de Dubaï.



LE CLUB DE HAND-BALL CIUDAD REAL DISPUTE LA LIGUE AVEC UN NOUVEL IRIZAR PB

IRIZAR, avec le sport

Le Club de Hand-ball de Ciudad Real a depuis janvier dernier un nouvel IRIZAR PB avec lequel il effectue tous ses déplacements sportifs par route pour les matchs de la Ligue Asobal.



de 70 ans a acheté ce nouvel autocar qui se trouve parmi ceux les plus avancés en matière de technologie et respect de l'environnement. Le véhicule dispose d'une carrosserie entièrement recyclable et incorpore le système Euro 4 avec les derniers progrès quant à la suppression des gaz de CO2.

L'une des nouveautés installées dans le véhicule a été une caméra intérieure située juste au niveau du siège du guide, et qui se met en route au moment où la personne assise sur ce siège parle à travers le microphone afin que son image puisse être vue par tous les passagers à travers les moniteurs installés à l'intérieur de l'autocar.

AISA a acheté ce nouveau véhicule que le Club de hand-ball de Ciudad Real aura toujours à sa disposition, bien que la compagnie puisse l'utiliser également pour d'autres trajets lorsque le club n'a pas besoin de ses services.

Le véhicule est pourvu des équipements nécessaires destinés aux loisirs et divertissements des passagers, rendant ainsi leur déplacement beaucoup plus agréable.

Les joueurs et les techniciens de l'équipe du Club Deportivo Ciudad Real voyagent dans cet autocar flambant neuf qui mesure 13 mètres de long et dispose de 44 places équipées avec toutes les commodités et un confort maximum. Le nouveau véhicule est équipé d'une importante quantité d'équipements destinés aux loisirs et aux divertissements de ses passagers, rendant leurs déplacements beaucoup plus agréables. Chacune des places est équipée de son individuel et de huit chaînes audiovisuelles au choix. L'autocar est équipé en outre de trois tables à usage multiple modèle VIP, huit prises d'électricité et d'un réfrigérateur.

Durable et novateur

L'entreprise régulière de transport par route AISA, forte d'une expérience de plus



UN IRIZAR PB GRAND LUXE POUR DES DÉPLACEMENTS DE MOYENNES ET LONGUES DISTANCES.

Des touristes japonais ont choisi les autocars IRIZAR pour voyager en Italie



L'entreprise italienne Mocci Bus SRL, spécialisée dans le secteur du transport touristique et qui a acheté récemment un IRIZAR PB, a signé un contrat avec l'agence japonaise Miki Travel pour réaliser les déplacements des touristes japonais avec sa flotte d'autocars IRIZAR.

Ce nouvel autocar IRIZAR PB grand luxe, avec 33 sièges tapissés en cuir servira à réaliser les déplacements de moyennes et longues distances. Mocci Bus dispose également de trois autres autocars IRIZAR PB et de trois IRIZAR Century qui offrent à leurs passagers un service hautement professionnel et qualifié. Outre le fait d'avoir gagné la confiance des principaux tours

Cet IRIZAR PB avec 33 sièges tapissés en cuir, servira pour réaliser les déplacements de moyennes et longues distances.

opérateurs aussi bien en Italie qu'à l'extérieur, la compagnie italienne participe avec son organisation à la tenue de grands événements.

Mocci Bus a augmenté et rénové récemment ses infrastructures. Ses origines sont dues à son fondateur Giuseppe Mocci en 1950, époque où les seuls moyens de transport étaient des voitures et des minibus. Trente ans plus tard, son fils Bruno Mocci a pris le relais de l'entreprise familiale et avec l'expérience accumulée, il a commencé à connaître une croissance remarquable avec l'achat d'autocars destinés au grand tourisme.

Translink reçoit six nouveaux IRIZAR PB

IRIZAR a livré en mars dernier 6 nouveaux autocars IRIZAR PB à Ulsterbus Tours appartenant au groupe Translink, principale compagnie de transport de l'Irlande du Nord. Ces autocars qui seront destinés à de longs trajets complètent les 106 IRIZAR Intercentury et les 12 IRIZAR Century dont disposait déjà cette entreprise, pour une flotte totale de 124 IRIZAR.

Ce sont les premiers autocars de 14 m. de long qui entrent dans la flotte d'Ulsterbus Tours, avec 3 essieux et une capacité de 53 passagers offrant ainsi un vaste espace pour un meilleur confort des passagers. Équipés de sièges inclinables en cuir, de ceintures de sécurité à 3 points, de 2 écrans plats, un système de climatisation indépendant pour conducteur et passagers, un système de surveillance avec des caméras de sécurité et un aspirateur.

Brian Hurrell, le gérant du Centre de Voyages de Ulsterbus Tours a affirmé que « l'arrivée de ces nouveaux véhicules de luxe est un pas important en avant pour l'avancée des voyages de la Compagnie ». De même, et après avoir écouté les commentaires des clients, il a ajouté que « cet investissement démontre notre engagement pour fournir à nos clients l'autocar qui s'adapte le mieux à leurs attentes ».

De son côté, la Directrice Générale de la Fédération des Transports de Passagers Karen Magill a commenté : « Ces nouveaux véhicules offrent à la communauté locale d'Irlande du Nord, l'accès à des voyages d'une qualité maximale en autocar et vont également jouer un rôle important pour faciliter le transport au marché du tourisme local. Nous pensons que l'investissement d'Ulsterbus Tours dans ces autocars de luxe servira à augmenter l'attraction des voyages en autocar comme option de vacances ».

Karen Magill: « Ces nouveaux véhicules offrent à la communauté locale d'Irlande du Nord, l'accès à des voyages d'une qualité maximale en autocar »



Des représentants d'IRIZAR, Translink et Scania le jour de la livraison de la première unité de cette commande, chez IRIZAR

Le groupe Translink avec plus de 4.000 employés, dispose de 3 domaines d'activité :

- « Northern Ireland Railways » qui effectue tout le service de train au nord de l'Irlande.
- « City Bus » qui se charge du transport urbain dans la région.
- « Ulsterbus Tours » qui depuis 1968 se consacre à organiser des voyages de tourisme avec des autocars haut de gamme, étant aujourd'hui l'entreprise la plus ancienne et la plus importante du secteur en Irlande du Nord. Ils proposent plus de 600 sorties par an vers une grande variété de destinations dans toute l'Europe. En 2009, avec l'arrivée de ces 6 nouveaux autocars, ils ont proposé de nouvelles destinations entre autres, un itinéraire à travers le Pays Basque.

RAFAEL MÉNDEZ RUIZ, CHAUFFEUR DE L'ENTREPRISE BILMAN BUS DONNE SON AVIS SUR LE COMPORTEMENT DES AUTOCARS IRIZAR

« La stabilité et les freins de l'IRIZAR PB sont parfaits »

Rafael Méndez Ruiz, 37 ans, chauffeur de la compagnie depuis sept ans, nous fait part de ses expériences aux commandes d'un autocar IRIZAR PB.

BILMANBUS, S.L. est une entreprise dédiée au transport régulier de voyageurs par route, construite en 1991, qui relie Alava, la Cantabrie, Guipúzcoa, la Navarre, La Rioja et Biscaye à Teruel et aux principales villes de la Communauté Valencienne et de la Région de Murcie.

L'entreprise dispose d'une flotte de vingt véhicules de dernière génération IRIZAR PB, dont plus de 90% est adapté aux personnes à mobilité réduite, offrant les systèmes de sécurité active et passive les plus avancés. La flotte est également équipée de WC, sonorisation individuelle, vastes sièges tapissés en peau, climatisation et de nombreuses prestations supplémentaires sont à la disposition des usagers pour que le voyage soit le plus confortable possible.

À quel âge avez-vous obtenu votre permis de conduire pour autocars, appelé carnet D ?

Je l'ai passé en 1998 à 26 ans.

Avez-vous toujours travaillé dans le secteur du transport de voyageurs ?

J'ai débuté dans le secteur du transport de marchandises en conduisant tous types de véhicules.

Comment s'est déroulée votre évolution ?

J'ai commencé à conduire des fourgonnettes, puis des camions rigides, des remorques et actuellement des autocars pour des trajets longue distance.

Depuis quand travaillez-vous pour Bilman Bus ?

Je m'y suis intégré en 2002.

Vous souvenez-vous de vos débuts aux commandes d'un autobus, comment cela s'est-t-il passé ?

Oui, bien sûr, j'ai commencé sur une ligne régulière à Vibasa, celle de Vigo-Barcelone concrètement.

Quel véhicule conduisez-vous actuellement ?

Je conduis un IRIZAR PB sur châssis de Scania et un Setra avec moteur Mercedes.



Un IRIZAR PB de l'entreprise Bilman Bus, similaire à celui que conduit Rafael Méndez Ruiz, destiné au transport de passagers et avec pour destination quelques-unes des principales villes de la Communauté Valencienne.



Qu'est-ce qui pourrait être remarquable parmi ses prestations ?

Pour moi, le point fort de l'IRIZAR PB est sa stabilité, les 3 axes ne bougent pas et les freins sont très bons. Il semble que ces autocars de 15 mètres n'entrent nulle part, cependant, ils ont une capacité surprenante pour tourner et ils plaisent beaucoup aux gens esthétiquement. La sensation de sécurité en conduisant un IRIZAR PB est impressionnante.

Qu'est-ce qui vous plaît le plus dans votre profession ?

Voyager constamment et être en contact avec le public. Cela me réconforte aussi bien à niveau personnel que professionnel.

Et ce qui vous plaît le moins ?

Les personnes intransigeantes qui exigent plus que ce que vous pouvez leur donner et qui protestent à la moindre chose.

Préférez-vous réaliser des trajets de courte, moyenne ou longue distance ?

Je préfère les longs trajets.

Pourquoi ?

Probablement parce que c'est ce que j'ai toujours fait.

L'IRIZAR PB, malgré ses 15 mètres de long, a une capacité impressionnante pour tourner et plaît beaucoup aux gens esthétiquement.

Une anecdote curieuse qui vous soit arrivée au cours de votre trajectoire comme conducteur d'autocar ?

Pfff, beaucoup, comme pour écrire un livre. Une typique : à quelle heure sort le bus de 9h15, question comportant la réponse (rires).

Êtes-vous préoccupé par quelques chose à propos de votre profession dans le secteur du transport de passagers ?

La sécurité des voyageurs, je crois que comme tout le monde, et bien sûr la nôtre.

Qu'amélioreriez-vous dans votre profession ?

Les autocars sont de plus en plus équipés de sécurité, et cela peut toujours être amélioré.



ARST DISPOSERA DE 252 AUTOCARS POUR LES MOYENNES ET COURTES DISTANCES

42 nouveaux IRIZAR i4 pour la Sardaigne

L'entreprise publique de transport de passagers de l'Île de la Sardaigne ARST a investi dans 42 cars modernes supplémentaires IRIZAR i4 qui ont été livrés dans l'usine de production d'Ormaiztegi. Il y a un an, la société italienne avait acheté 210 autres bus de ce même modèle.

L'entreprise publique de transport de passagers de l'île de la Sardaigne ARST a fait à nouveau confiance au IRIZAR, et tout particulièrement, à son dernier modèle d'autocar interurbain pour renouveler sa flotte. La société italienne a commandé 42 autocars modèle IRIZAR i4 qui seront fabriqués dans l'usine de production d'Ormaiztegi qui dessert tout le marché européen.

Ce nouveau contrat représente pour IRIZAR une amplification de l'accord passé au mois de mai l'année dernière avec ARST où la marque de Guipúzcoa

vendit 210 cars IRIZAR i4 et dont les premières unités furent livrées le 15 septembre dernier à Cagliari. Avec cette nouvelle commande, la société italienne de transport régional en Sardaigne disposera d'un total de 252 cars IRIZAR i4 destinés à couvrir les courtes et moyennes distances.

Cette nouvelle opération permet à IRIZAR de constater qu'elle a eu raison de développer et lancer ce modèle dont plus de 800 unités ont été vendues depuis son lancement. Le modèle d'autocar IRIZAR i4 a été présenté sur

Une partie de la flotte d'IRIZAR i4 achetée par ARST l'an dernier

le marché espagnol et portugais en juin 2007 et, au niveau international, sur le Salon Busworld en octobre de la même année, où il a reçu le prix au « Meilleur Autocar Multifonctionnel en Europe ».

L'autocar IRIZAR i4 se trouve dans des concentrations urbaines importantes, aussi bien sur le service spécial que régulier, en amplifiant et complétant la gamme de produits IRIZAR.

Les autorités d'ARST avec Peio Alcelay, Coordinateur d'Irizar Ormaiztegi, durant la cérémonie de livraison des autocars



Transport régional en Sardaigne

ARST est l'association régionale de passagers la plus grande de l'île de la Sardaigne.

Elle dispose d'une flotte de plus de 700 autobus et se trouve actuellement dans un processus d'absorption du reste des entreprises publiques de l'île où elle espère compter un total de 750 autobus.

La configuration géographique de la Sardaigne requière d'importantes flottes de véhicules servant les passagers sur les courtes et moyennes distances, ce pour quoi est conçu et développé l'IRIZAR i4.



L'Irizar i4 LE (Low Entry) se distingue par son accessibilité et inclut une rampe télescopique pour PMR.



IRIZAR i4 LE (Low Entry)

En réponse à la demande de nos clients, ce nouveau modèle polyvalent et novateur a été conçu pour des trajets en ville et dans les banlieues faciles d'accès.

Le nouvel autocar IRIZAR i4 LE (Low Entry) est le premier modèle version low entry conçu pour le transport aussi bien périphérique que de banlieue. Basé sur les valeurs fondamentales d'IRIZAR telles que la fiabilité, l'accessibilité, la rentabilité, la sécurité, le confort et le design, cet autocar a été projeté en partant des besoins des clients et passagers.

Fabriqué avec des matériaux d'excellente qualité, l'IRIZAR i4 LE (Low Entry) présente une conception aérodynamique et novatrice qui lui permet de réduire sensiblement la consommation de combustible.

La standardisation de ses composants contribue également à une baisse significative des coûts d'entretien avec un accès facile à ces derniers. Sa carrosserie confère des solutions de fabrication fonctionnelles et fiables. Les caches latéraux sont indépendants et démontables ainsi que les phares, les éclairages et les pare-chocs composés de coudes de pièces démontables.

Parmi les qualités les plus intéressantes, il y a son accessibilité et l'amplitude de sa partie centrale comprenant une rampe télescopique pour PMR intégrée dans la propre structure de l'autocar avec double fonction, manuelle et automatique qui peut être activée depuis le poste du chauffeur. Il incorpore des éclairages et phares de série avec technologie LED qui améliorent la visibilité de la conduite nocturne.

L'IRIZAR i4 LE (Low Entry) a été conçu en partant des besoins des clients et passagers et répond à des critères de fiabilité, accessibilité, rentabilité, sécurité, confort et design.



Le design intérieur de l'IRIZAR i4 LE (Low Entry) met l'accent sur le confort et l'ergonomie pour le conducteur, garantissant un accès confortable aux commandes et un espace de climatisation indépendant. Le poste du conducteur est séparé du passage par un meuble qui permet l'emplacement des systèmes de paiement.

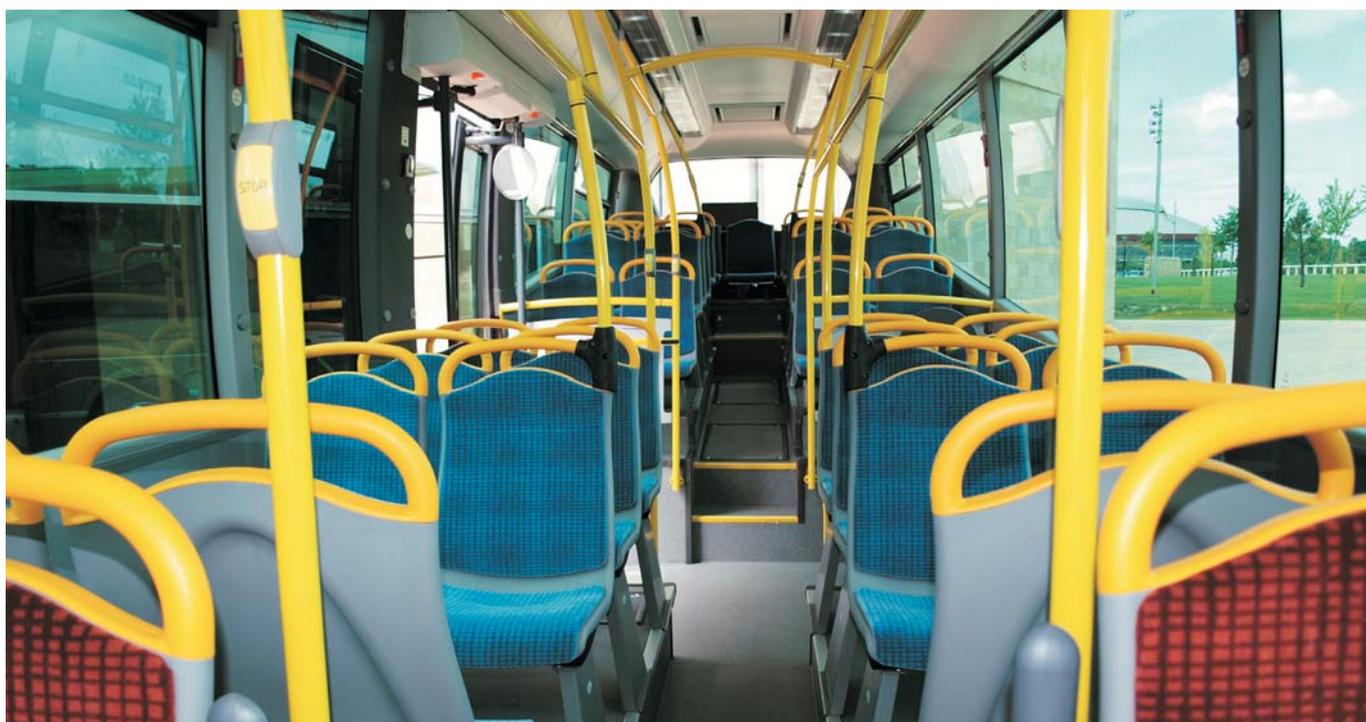
Les différentes options proposées par ce produit lui permettent de donner un service adapté aux différents besoins des clients. Les plafonds sont facilement démontables et l'éclairage intérieur incorpore également la technologie LED.

Comme le modèle précédent, l'IRIZAR i4 LE (Low Entry) a été conçu et construit conformément à la future norme de sécurité R66.01 qui augmente de 35% la résistance de l'habitacle de l'autocar en cas de retournement, tenant compte de la masse des passagers avec des ceintures de sécurité.

Il convient de souligner l'intérêt qu'a suscité ce modèle parmi les différents opérateurs pour un produit auquel ont été incorporées les valeurs les plus importantes d'un autocar pour le service périphérique et de banlieue.

L'IRIZAR i4 LE (Low Entry) est disponible sous plusieurs versions d'entre dix et quinze mètres et avec deux ou trois essieux avec différentes versions d'intérieurs. Tout comme le reste de la gamme de produits IRIZAR, l'IRIZAR i4LE (Low Entry) est également fabriqué sur différents types de châssis.

L'IRIZAR i4 LE (Low Entry) possède un intérieur ample et très accessible.



La carrosserie offre des solutions de fabrication fonctionnelles et fiables. La rampe s'active automatiquement depuis le poste du chauffeur



Un précédent réussi

La nouvelle version de l'IRIZAR i4 LE (Low Entry) arrive juste deux ans après la présentation mondiale de l'IRIZAR i4 sur le marché, qui a eu lieu dans les infrastructures des Bodegas Marqués de Riscal de Elciego (Alava).

Depuis son lancement sur le marché, IRIZAR a vendu près de 800 unités dans plusieurs européens.

Ce modèle d'autocar, récompensé comme « Meilleur Autocar Multifonctionnel d'Europe à l'occasion du Salon Busworld 2007 », est conçu pour répondre au secteur des courtes et moyennes

distances, et c'est un véhicule conçu pour le transport de passagers pour des concentrations urbaines aussi bien dans le service spécialisé que le service régulier.

L'apparition du nouvel IRIZAR i4 LE (Low Entry) augmente la gamme de produits IRIZAR conçus pour couvrir tout type de trajets et services.

IRIZAR dispose actuellement des modèles d'autocars suivants : IRIZAR PB, IRIZAR Century, IRIZAR i4, et IRIZAR i4 LE (Low Entry).

Un engagement envers le service client

Les investissements qui ont été faits dans les infrastructures du service d'approvisionnement d'IRIZAR permettront une amélioration considérable du service client afin de nous adapter aux nouvelles exigences des clients.

IRIZAR a mené à terme pendant plus de deux ans un projet novateur, en collaboration avec un prestigieux Institut de Logistique. Cette expérience réussie, qui s'est culminée récemment, a consisté à moderniser et réorganiser l'entrepôt central des pièces de rechange en stock qui se trouve à Olaberria, à seulement 7 kilomètres de l'usine mère d'Ormaiztegi.



La modernisation du Service d'approvisionnement en pièces de rechange d'IRIZAR est désormais une réalité. La rénovation de l'entrepôt central de pièces de rechange en stock permet une meilleure efficacité dans la livraison des pièces ou des pièces de rechange aux clients. Cette expérience novatrice a consisté en un travail minutieux et détaillé réalisé conjointement avec l'Institut de Logistique avec lequel IRIZAR a déjà collaboré.

rechange s'est basée principalement sur le fait d'établir tout d'abord les besoins des clients. Pour cela, il a fallu réordonner l'entrepôt pour continuer à disposer d'un stock suffisamment important pour remettre au client les pièces dont il a besoin, le plus rapidement possible. Le nouvel entrepôt du SAT dispose de plus de 4.000 références placées en ligne et par familles pour toute sorte d'autocars fabriqués par IRIZAR. Ces infrastructures permettent de livrer vers n'importe quel point en Europe toute sorte de composants de l'autocar, aussi bien extérieurs qu'intérieurs.

Des améliorations ont été faites dans les ateliers de service, machines, outils et infrastructures destinées aux réparations.

Comme lors de la dernière occasion, la réorganisation de l'entrepôt de pièces de

IRIZAR propose à ses clients un service complet d'entretien, mise au point et réparations d'autocars

Ces investissements ont permis que le flux de sortie de matériaux à un entrepôt central situé en Belgique qui fournit à son tour tout le marché du centre et du nord de l'Europe, ainsi que le fournisseur au client final et à notre réseau d'ateliers officiels, se fasse avec l'efficacité maximale.

Ateliers et réparations

Les ateliers de service, machines, outils et installations destinés aux réparations ont également été améliorés dans le but de répondre au service de réparations demandé par les clients.

Une valeur ajoutée

L'après-vente constitue une valeur de plus chez IRIZAR, une valeur différenciatrice qui répond à tout moment, source de

confiance pour le client la convertissant par conséquent en un fabricant d'autocars de confiance.

L'Équipe Après-vente se compose d'une trentaine de personnes qui constituent une unité d'affaires indépendante. Il se situe dans la Zone Industrielle Karobi d'Olaberria (Guipúzcoa) et occupe une surface totale de 5.700 m² dont 3.400 m² sont construits. Les services proposés par l'Équipe Après-vente sont : Service technique pour la clientèle, atelier de réparations, garanties, documentation technique et pièces de rechange.

Les pays avec le plus de véhicules fabriqués par IRIZAR sont ceux où le réseau est le plus vaste, entre autres l'Espagne, l'Italie, la France et le Royaume-Uni. IRIZAR dispose d'un vaste réseau d'ateliers officiels déployés à travers 88 pays où il est représenté, dont en Europe, la compagnie dispose de plus de 300 infrastructures.



Cours de formation

IRIZAR donne plus de 30 cours de formation par an, parmi les professionnels de ses ateliers officiels de réparation et clients dans le but d'offrir un meilleur service. Ces cours intensifs d'entre deux et quatre jours envisagent les différents processus et principaux procédés de montage et réparation, les systèmes électropneumatiques ainsi que la disposition d'un stock minimum garantissant les délais lors du transport des pièces de rechange.

Actuellement, IRIZAR continue à augmenter et à améliorer le vaste réseau d'ateliers à travers tous les pays où elle est présente, en innovant et investissant continuellement en formation.

Toute la documentation technique ainsi que les manuels de pièces de rechange et réparations est disponible sur le site web d'Irizar (www.irizar.com)



PROCHAIN ARRÊT

busworld

Kortrijk 09

IRIZAR présentera ses dernières nouveautés lors du Salon Européen de l'Autocar avec son propre stand. Le rendez-vous aura lieu à Kortrijk du 16 au 21 octobre.

Son propre stand moderne et novateur servira à IRIZAR de carte de visite pour montrer les dernières nouveautés du marché lors de ce rendez-vous biennal qui se convertit en un lieu de rencontre agréable et spécial aussi bien pour les exposants que pour les visiteurs.

IRIZAR se rendra cette année au Salon des Autobus et des Autocars le plus important au niveau européen, qui se tiendra à Kortrijk (Belgique) pour présenter ses dernières nouveautés ainsi que sa gamme de produits moderne et de pointe, conçue pour couvrir tout type de services. Pour la première fois, l'entreprise de Guipuzcoa présentera sur ce Salon un stand novateur et

moderne représentant les valeurs, la force et toute une marque qui s'est construite sur 120 ans d'histoire. IRIZAR sera située dans le hall numéro 1 où elle occupera le stand numéro 103 avec une surface de 656 m².

Vitrine mondiale

Busworld se convertira une fois de plus en vitrine mondiale pour les entreprises leaders dans le secteur du transport de passagers sur route. La vingtième édition de ce Salon comptera presque 50% de plus de surface par rapport à l'édition précédente, avec de vastes et magnifiques infrastructures abritant un total de 48.200 m². Aussi bien les exposants que les visiteurs pourront admirer les dernières nouveautés du marché lors de cette démonstration biennale qui se tiendra dans la ville belge de Kortrijk du 18 au 21 octobre.

Présentation de l'IRIZAR i4 LE (Low Entry) lors du Rioja Forum de Logroño



IRIZAR a présenté le 28 avril dernier deux unités du nouvel IRIZAR i4 LE (Low Entry) au Palais des Congrès Rioja Forum de Logroño.

Cet événement a coïncidé avec les Journées du Transport Durable et Nouvelles Technologies qui se sont tenues durant deux jours dans la capitale du Rioja.

La nouvelle version de l'IRIZAR i4 a suscité un grand intérêt parmi les différents opérateurs qui voient d'un bon œil son adaptation à l'environnement métropolitain. Lors de la présentation officielle, dont la commercialisation a débuté, IRIZAR a remis la première unité à l'entreprise madrilène de transports Boadilla.

À l'occasion du 120ème anniversaire d'IRIZAR, nous avons voulu connaître l'opinion de deux personnes qui contribuent chaque jour au projet. Ramón Albisu, avec 44 d'expérience, et Eider Larrea, depuis un an parmi nous.

INTERVIEW A LA PERSONNE AVEC LE PLUS D'ANCIENNETÉ CHEZ IRIZAR

Ramón Albisu: « Les jeunes doivent préserver toutes les valeurs que nous avons chez IRIZAR »

Ramón Albisu Badiola, né le 20 août 1948, marié, 2 enfants, demeurant à Idiazabal, travaille au Service Prototypes

En quelle année t'es-tu incorporé au projet d'IRIZAR ?

Le 1^{er} avril 1965

Quel souvenir as-tu de tes débuts ?

Mon père insistait lourdement pour que j'étudie, mais les livres ne m'intéressaient pas. Depuis tout petit j'étais plus attiré par les activités manuelles, faire des choses différentes, des travaux manuels et à 17 ans, je suis entré chez IRIZAR (mon père est l'un des fondateurs de la coopérative). J'ai commencé à la tâche de montage, comme tout le monde comme ouvrier.

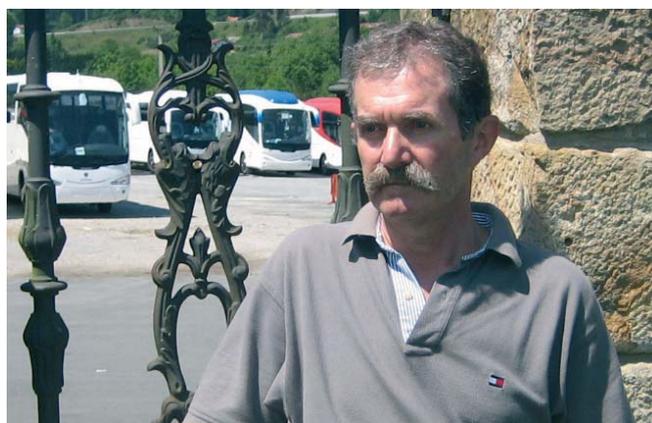
Comment s'est déroulée ton évolution au cours de ta vie professionnelle ?

Comme c'est ce que j'avais décidé, il m'a été facile de commencer à effectuer des tâches de montage d'autocars, au fur et à mesure que j'ai gagné de l'expérience, je suis passé par plusieurs services du procédé de fabrication de l'autocar. En 1980 ils m'ont proposé de voyager au Venezuela, dans une entreprise qui montait différents composants d'autocars qui étaient envoyés depuis IRIZAR à Ormaiztegui. À mon retour on me nomma chef de service. En 1999 je me suis rendu au Mexique pour mettre en route la nouvelle usine de production et depuis, je suis au service prototypes d'IRIZAR.

En quoi consistait ta contribution au projet ?

Comme je viens de dire, après être passé par plusieurs services du procédé de fabrication d'autocars, j'ai terminé au service prototypes. J'ai contribué à la fabrication du prototype de l'IRIZAR PB, du Restyling du Century, de l'IRIZAR I4 et de l'IRIZAR i4 LE, ce dont je me sens fier et satisfait. Tout cela avec l'envie, de l'enthousiasme, des idées, une disponibilité et en partageant le travail en équipe.

Le nouveau modèle de gestion initié en 1992 a supposé un point d'inflexion chez IRIZAR. Comment as-tu vécu cette étape de transition ?



À cette époque nous traversons des moments difficiles sur le plan professionnel et sans aucun doute sur le plan personnel. Cela a représenté une bouffée d'air frais, une nouvelle façon de faire les choses, un changement total de penser et d'envisager le travail. Quelque chose qui ouvrait les portes de l'espoir.

Le mode de travail a-t-il beaucoup changé ?

Oui, beaucoup. La figure du responsable a été supprimée et chacun doit être responsable de son travail, l'organiser au sein de l'équipe. En cas de problèmes ou erreurs, nous devons nous-mêmes réclamer aux fournisseurs. Pour moi, cela a été un soulagement, je devenais responsable de mon travail.

Quel type d'améliorations professionnelles a été introduit tout au long de ce parcours ?

Je crois que beaucoup. Maintenant, la majorité du matériel est livré presque prêt à être monté. Nous avons amélioré l'ergonomie et la sécurité dans le travail, le risque d'accidents, bien qu'avec ces sujets il faut continuer à évoluer.

Et sur le plan social ?

Si nous nous comparons avec l'extérieur il n'y a aucun doute que notre position est très avantageuse et comme dans toutes les opportunités d'amélioration, elles existent pour que l'on en profite.

« Le modèle de gestion implanté en 1992 a été une bouffée d'air frais.... Quelque chose qui nous ouvrait les portes de l'espoir »

As-tu dû participer à des cours de formation pour t'adapter à l'innovation constante du marché et à l'application de nouvelles technologies ?

Oui, à plusieurs, de dessin, d'interprétation de plans, y compris un cours de cadre intermédiaire de l'époque, tout cela durant plus de deux ans. Il était difficile d'aller en cours deux heures après le travail, mais le sacrifice a valu la peine. Cela a été l'occasion de faire des amis et nous avons terminé par faire un voyage à Paris.

Raconte comment se déroule une journée de travail pour toi ?

Comme la plupart, certains jours mieux que d'autres. Lorsque tu contribues à terminer un prototype avec une série d'objectifs au niveau du design et des délais, ou qu'il faut former les personnes qui fabriquent ce prototype sur la ligne de production, le travail et la tension augmentent. Cependant, je crois que chez IRIZAR nous avons quelque chose de très positif, car chacun peut planifier son horaire de travail.

Quelles fonctions remplis-tu ?

Au sein du service des prototypes, je fais un peu de tout, des modèles, des innovations, de nouvelles options à incorporer aux autocars, des réformes, etc.

Comment évalues-tu l'évolution durant ces années ?

Je la valorise de façon très positive et je crois que nous devons nous féliciter, car pour être arrivés où nous en sommes, beaucoup ont du travailler dur et bien, partager des connaissances et avec un style de relation différenciateur.

Et sur le plan personnel ?

Au cours des 44 ans que j'ai passés dans cette entreprise, de nombreuses choses se sont passées, entre autres plusieurs crises, dont nous nous sommes sortis, comprenant également qu'avec notre modèle et façon de faire les choses, nous nous sortirons plus facilement et renforcés de cette crise qui semble toucher tout le monde. Cependant, je passerai certainement à côté parce que je prends ma retraite d'ici peu.

Souhaites-tu ajouter quelque chose ?

Je souhaiterais transmettre un message à la jeunesse à qui il reste encore de nombreuses années avec IRIZAR, et c'est qu'ils sachent bien conserver toutes les valeurs que nous avons et qu'ils travaillent dur pour continuer à créer de la richesse et de l'emploi, et garantir un meilleur avenir. Adieu !!!!

INTERVIEW À LA PERSONNE LA PLUS JEUNE D'IRIZAR

Eider Larrea: « Je me serais dit que je travaille sur un projet avec des garanties d'avenir »

Eider Larrea Mujika, née le 23 mars 1979, demeurant à Segura, travaille au Service Montage d'Autocars – Montage d'Éléments Pneumatiques

Depuis quand participes-tu au projet IRIZAR ?

J'ai commencé à travailler chez IRIZAR en juin 2008.

Comment se sont déroulés tes débuts ?

Je les définirais comme ayant été difficiles, parce que faire partie d'IRIZAR implique faire partie d'une équipe ligne client. Le système de travail est différent à celui auquel tu es habituée et une grande responsabilité retombe sur tes épaules. Heureusement, le fait de travailler en équipe te permet d'être soutenue par les personnes membres de cette équipe.

Que penses-tu du modèle de gestion d'IRIZAR, par rapport à d'autres que tu as pu connaître lors d'étapes antérieures ?

Je pense qu'il s'agit d'un modèle très intéressant qui t'enrichit sur le plan personnel, te confère une certaine autonomie, le fait d'être responsable de ton travail, et source de partage avec le

ns privilégiée parce objet solide et avec

reste de l'équipe, de communication, de liberté d'horaires, en résumé, de bonnes sensations.

As-tu dû participer à des cours de formation pour t'adapter à l'innovation constante du marché et à l'application des nouvelles technologies ?

Oui. C'est l'un des autres sujets que je considère positif parce que chez IRIZAR, toute la formation dont nous avons besoin nous est facilitée. Nous devons être ouverts aux changements générés par les



« Nous devons apporter des idées, des améliorations au sein de l'équipe... tout cela en pensant au client qui achète un autocar IRIZAR ».

différentes spécifications requises par les clients ou par la fabrication de nouveaux produits, et je pense que la polyvalence ou la formation sont nécessaires.

En quoi ont-ils consisté ?

J'ai assisté récemment à un cours d'application de mastic. Cela semble simple, mais il y a des particularités et des trucs pour le rendre optimum.

Que t'ont-ils apporté ?

Des connaissances quant à la composition du mastic, son comportement et bien entendu la façon de garantir sa bonne application sur les différentes parties de l'autocar.

Comment qualifies-tu ta contribution au projet ?

J'ai commencé cette nouvelle étape de ma vie professionnelle avec beaucoup d'envie et d'énergie. Je pense que l'une des clefs est d'être ouverte à toute proposition ou initiative et faire partie de façon active de l'équipe au sein de laquelle je travaille actuellement. Il s'agit d'être responsables quant à la tâche qui t'incombe et être une valeur ajoutée au sein de l'équipe. Nous devons également apporter des idées, des améliorations au sein de l'équipe et lors de réunions que nous avons en pensant au client qui a acheté un autocar IRIZAR.

Dis-nous comment se déroule pour toi une journée de travail ?

Je commence à travailler vers 06h00 et termine vers 14h00, selon la charge de travail du jour, que nous partageons avec l'équipe.

De quelles tâches te charges-tu ?

Je réalise actuellement plusieurs tâches en relation avec la pneumatique de l'autocar, comme monter des pilotes, des phares, des lave-glaces ...

Comment évalues-tu l'évolution au cours de ces dernières années ?

Elle a été très positive et j'espère qu'elle continuera à l'être afin de créer de nouveaux postes de travail et continuer à croître comme nous l'avons fait jusqu'à présent. Mon équipe et moi devons contribuer à cette croissance.

Et à l'avenir, quelles perspectives vois-tu à court terme ?

La crise m'inquiète ainsi que cette incertitude qui semble y avoir sur les marchés; j'espère que cela terminera vite et que nous puissions nous tranquilliser. D'un autre côté, je me sens privilégiée, car je travaille sur un projet solide et avec une garantie d'avenir.



DE QUERÉTARO À CANCUN

Le Mexique en car

Un voyage commode et confortable sans rien perdre des richesses préhispaniques de culture aztèque. Nous parcourrons 1.700 kilomètres entre Querétaro et Cancún, en passant par Mexico DF, Veracruz, Puebla, Cordoba, Campeche et Mérida.



Nous commençons notre itinéraire à Querétaro, berceau de l'indépendance aztèque pour nous diriger vers la ville de Cancun Quintana Roo. Nous profiterons de ce passionnant voyage pour visiter quelques-uns des lieux les plus importants de la culture maya et mexicaine.

Le premier point de l'itinéraire est le Convento de la Cruz qui d'après la légende, fut construit en suivant le modèle que des indigènes aperçurent dans le ciel le jour de la conquête de Querétaro en 1531, en l'honneur de l'apôtre Saint Jacques, point de pèlerinage où de nombreuses traditions religieuses prévalent. Sur le chemin du Templo de La Cruz nous nous arrêtons quelques instants pour contempler la magnifique vue qui nous est offerte depuis l'aqueduc de Querétaro, chantier construit pour répondre aux besoins en eau des religieuses capucines qui habitaient en ville. D'ici, nous allons vers Teotihuacan, la ville des dieux, Patrimoine de l'humanité et arrêt incontournable pour y admirer les pyramides du soleil et de la lune, ainsi que la Chaussée des Morts.

Notre destination suivante est Mexico DF, une ville pleine de charme et d'histoire, capable d'envouter le visiteur le plus exigeant malgré son chaos urbain

Teotihuacan, dans les environs de DF est la ville des Dieux, Patrimoine de l'Humanité

constant. Les rues de son centre historique renferment plus de sept siècles d'un passé qui peut être découvert en y passant. La saveur de la ville nous convie à pénétrer dans l'une des fameuses cantinas « La Valenciana », qui est ouverte depuis presque plus d'un siècle, et où à la chaleur d'une bonne téquila ou d'une bière nous pourrions déguster les fameuses botanas qui ne sont rien d'autre que les antojitos mexicanos (amuse-gueules) avec leur traditionnelle sauce piquante et leur saveur unique.

Le Mexique, avec sa vision polyculturelle est un pays qui transpire le mélange magique de mondes préhispaniques, coloniaux et modernes.

Le lendemain, nous partons tôt vers l'état de Veracruz, en passant par Puebla, ville d'une grande richesse en monuments, gastronomie et industrie, où sans aucun doute, il vaut la peine d'observer la magnifique vue sur le Popocatepetl et l'Iztaccihuatl.

Après 3 heures de chemin, nous arrivons à l'État de Veracruz, où nous nous arrêtons pour prendre de l'essence et faire une pause pour continuer notre voyage vers Córdoba, une ville pleine de contrastes



sociaux. Également appelée la ville des 30 chevaliers, elle se trouve située au bord de la cordillère montagneuse de la et partage avec et une grande zone sur la partie sud de la province.

Nous entamons le lendemain un long voyage vers Villahermosa, dans l'état de Tabasco. La ville se distingue comme centre d'affaires et d'administration de l'industrie pétrolière et du sud-est de Mexico. Nommée comme La Esmeralda del Sureste, Villahermosa est une ville moderne d'une grande abondance en ressources naturelles et bénéficie du fait de servir de connexion entre la Ville de Mexico (904 km) et les villes importantes du Sud-est. À Villahermosa se distingue le parc-musée de La Venta, qui abrite un total de 36 sculptures de grande taille et



des symboles de la culture olmèque. La principale sculpture et la plus célèbre est la tête monumentale avec l'expression caractéristique « d'enfant Jaguar », le Jaguar représentant une déité dans les cultures précolombiennes du Sud du Mexique.



Après avoir passé deux jours dans cette ville et avoir repris des forces, notre prochaine destination est Campeche, une zone très marquée par la culture Maya, située à l'ouest de la péninsule du Yucatán avec une diversité d'écosystèmes, et avec des espèces telles que des crocodiles que l'on peut encore voir depuis notre car, en faisant attention. Notre voyage continue vers Mérida, capitale du Yucatán dont la réputation est d'offrir un excellent niveau de qualité de vie. L'horizontalité et la grande



Les citoyens mexicains sont aimables et chaleureux, et gardiens jaloux de leurs traditions et amoureux de la fête



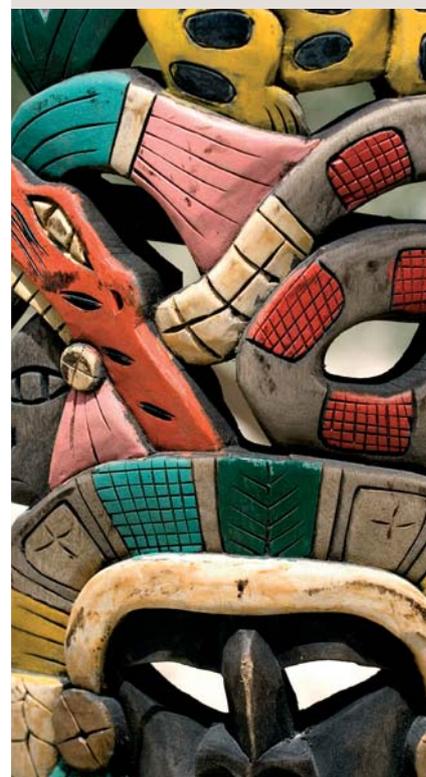
quantité de zones boisées dont elle dispose sont ses principales caractéristiques urbaines. Chichén Itzá est l'un des principaux sites archéologiques et vestige de l'une des civilisations préhispaniques les plus importantes : la « Culture Maya ». La zone archéologique de Chichén Itzá fut inscrite dans la liste du « Patrimoine de l'Humanité » par « l'UNESCO » en 1988. Le 7 juillet 2007, elle a été reconnue comme l'une des « Neufs Merveilles du Monde », par une initiative privée, sans le soutien de l'UNESCO mais avec la reconnaissance de millions d'électeurs du monde entier.

En terminant le parcours de presque 1.700 kms, nous arrivons enfin à Cancún, lieu idéal pour bien se reposer au bord de ses merveilleuses plages de sable blanc et une température en mer des plus agréables.

Cancun abrite de vastes plages de sable blanc, de récifs colorés et de paysages idylliques.

Saviez-vous que...

- Le Mexique est composé de 32 entités fédératives.
- Mexico DF avec plus de 8 millions d'habitants est la troisième plus grande métropole dans le monde, après Tokyo et São Paulo.
- C'est également la quatrième ville dans le monde quant au nombre de théâtres, après New York, Londres et Toronto.
- Le port maritime commercial le plus important du monde se trouve à Veracruz.



LA NAISSANCE D'IRIZAR (II)

Lumières et ombres (1928-1963)

La création du premier autocar semi-métallique avec les rubias en 1950 a supposé un premier envol vers l'ouverture de nouveaux marchés

Malgré les difficultés sociales et économiques subies après la Guerre Civile, le caractère entrepreneur et constant d'Irizar a toujours fait preuve de pouvoir répondre à ses clients et ne jamais les décevoir, ni dans la livraison ni dans l'orientation des commandes.





La croissance d'IRIZAR a exigé la construction d'une nouvelle usine de production à Ormaiztegi. Sur l'image du premier plan, le toit du nouveau pavillon, avec Ormaiztegi au fond.

La fabrication du premier châssis d'autocar carrossé par les frères Irizar en 1928 a été le point de départ d'un long processus qui a traversé une longue période de difficultés sociales et économiques. Les années 30 ont été compliquées, la famille Irizar a également souffert des conséquences de la Guerre Civile et le portefeuille de commandes diminua considérablement. Même comme cela, ils sont parvenus à surmonter cette épreuve en se consacrant principalement à la production et à la réparation de roues, au carrossage des remorques pour les camions et à la fabrication de machines de labour.

En général, les clients venaient avec leur châssis pour que les frères Irizar refassent la carrosserie de façon artisanale en utilisant principalement le bois comme matière première. La lumière électrique ne pouvait être utilisée que trois fois par semaine,

Les enfants de Cecilio (en bas, au centre) qui continuèrent la société : Dionisio (en haut à gauche) ; à ses côtés Miguel Mari ; Millán (en haut, deuxième à droite) et José Mari (en bas à droite).

La *rubia* était une fourgonnette de style campagnarde au design élégant et en avance sur son temps.

donc pour conserver un rythme constant dans la production, il a été nécessaire de construire une machine de gazogène avec une grande chaudière de trois mètres de haut pour produire de l'énergie.

Les premiers moules en métal ont commencé à être incorporés à partir de 1948. Cette nouveauté a supposé pour IRIZAR un extraordinaire pas en avant en matière de conception et innovation sur le marché. Pedro Iza, actuellement retraité d'IRIZAR se souvient des expériences de ces années : « L'une des innovations que nous avons introduites fut l'installation de lames de polyuréthane que nous moulions sur le feu pour les placer sur la partie avant et arrière de l'autocar ».

Le travail était dur vu que la tôle était difficile à travailler et peu ductile à l'époque.

Cependant, l'effort et la persévérance des forgerons et mécaniciens d'IRIZAR portèrent leurs fruits avec la création de la première *rubia* en 1950 : une fourgonnette au design élégant et en avance sur son temps. Son esthétique, sa légèreté et sa sécurité ont conféré à ces nouveaux véhicules des prestations uniques qui eurent beaucoup de succès sur le marché. La *rubia* fut conçue tout particulièrement pour le transport de passagers. Grâce à son innovation remarquable, elle devint très vite à la mode et sa demande augmenta considérablement. La vitalité de la famille IRIZAR continua à développer ces véhicules, et en 1953 ils parvinrent à créer le premier autocar entièrement métallique. Conformément à l'augmentation de la production, une nouvelle organisation de l'entreprise s'imposa, et la construction et édification d'une nouvelle usine à Ormaiztegi fut nécessaire.

Le premier envol

Lors des années 50, la structure de l'entreprise s'est profilée peu à peu pour se convertir en 1954 en Société Anonyme.



Durant cette période, une nouvelle étape d'assise du produit IRIZAR s'est mise en place et d'ouverture vers de nouveaux marchés où le portefeuille de clients et commandes augmentait au fur et à mesure. Les premiers autocars commencèrent à être fabriqués pour des clients du Pays Basque ; au début pour Hernani, Saint Sébastien, Lekeitio, Bergara et ensuite pour Bilbao, à travers une alliance avec la Compañía de Automóviles Vascongados. Fruit de cet accord, IRIZAR commença l'expansion vers Madrid, Barcelone, Malaga et Séville. Le niveau d'exigence en matière de qualité fut au-delà de l'organisation et contamina

L'alliance avec la Compagnie d'Automobiles Basque fut le début de l'expansion d'IRIZAR vers d'autres marchés en dehors des frontières du Pays Basque, comme à Madrid, Barcelone, Malaga et Séville.

Premier Autocar semi-métallique du marché, carrossé artisanalement en 1948 par les frères Irizar.

En 1956, les frères Irizar visitent la compagnie italienne d'autocars Casa Orlandi, en s'intéressant aux techniques incorporées par la suite dans l'usine Ormaiztegi.

également les clients qui, habitués à un produit optimum et encouragé par l'approche des personnes d'IRIZAR commença à s'impliquer dans l'entreprise au niveau personnel et professionnel. À base d'effort et dévouement, y compris en travaillant les week-ends, IRIZAR est parvenue à fabriquer un autocar par mois.

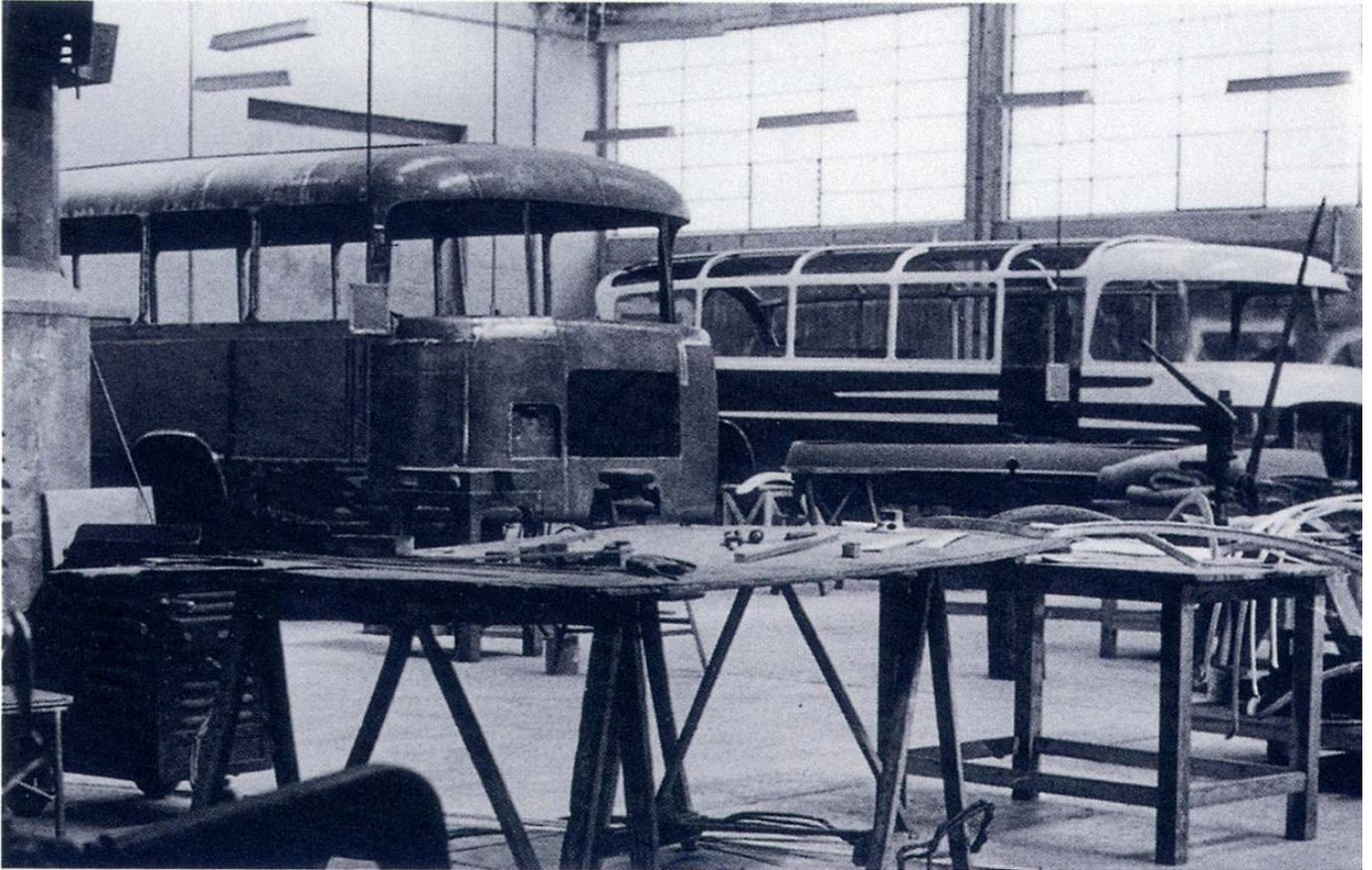
Après l'autarcie, l'économie espagnole commença à montrer ses premiers signes de rétablissement. Les frères Irizar eurent des nouvelles de la compagnie italienne Casa Orlandi qui concevait à l'époque les meilleurs autocars en Europe, et se déplacèrent donc en 1956 jusqu'au siège de la compagnie pour s'intéresser sur les techniques appliquées là-bas. L'un des apports les plus significatifs fut l'incorporation de la machine Ekold, d'origine allemande qui faisait gagner du temps et des efforts en matière de moulage de la tôle.

L'investissement en formation et la bonne disponibilité d'un bureau technique ainsi que d'une équipe commerciale prête à vendre le produit IRIZAR furent avec le caractère novateur les piliers de la réussite de l'entreprise dont le principal objectif consistait à ne jamais décevoir un client.

Modèle postérieur, de 1949.

Esthétique, légèreté et sécurité étaient les valeurs qui accompagnaient la marque IRIZAR.





La décennie des années 50 a défini le produit IRIZAR, a augmenté la qualité et la quantité du portefeuille de commandes, et a profilé la structure de l'entreprise. L'époque de croissance avait commencé, et l'entreprise avait besoin d'une organisation différente à un endroit différent, c'est pour cela qu'une nouvelle usine de production a été construite.

Dates

- 1948: IRIZAR incorpore le métal pour le carrossage d'autocars
- 1953: Carrossage du premier autocar avec structure métallique
- 1954: IRIZAR passe en Société Anonyme



Modèle de 1957



IRIZAR, S. COOP.

Zumarraga Bidea, 8.
ORMAIZTEGI (GIPUZKOA) ESPAÑA
Tel.: +34 943 80 91 00
Fax: +34 943 88 91 01
E-mail: irizar@irizar.com
Web: www.irizar.com

IRIZAR MÉXICO, S.A. de C.V

Av. las Misiones, 13 3a. Etapa
Parque Ind. Bernardo Quintana
Municipio El Marqués
76249 - QUERÉTARO
MÉXICO
Tel.: +52 4422382500
Fax: +52 4422266630
E-mail: clientes@irizar.com.mx
Web: www.irizar.com.mx

IRIZAR BRASIL S.A.

Rodovia Marechal Rondon Km 252,5
CEP: 18607-810 BOTUCATU
SP-BRASIL
Tel.: +55 146802 8000
Fax: +55 146802 8001
E-mail: irizar@irizar.com.br
Web.: www.irizar.com.br

IRIZAR MAROC, S.A.

Autoroute Casablanca-Rabat
SKHIRAT
TéL. : + 212 37 62 00 61
+ 212 37 62 00 63
Fax : + 212 37 62 00 99
Email :d.irizarma@menara.ma
irizarma@menara.ma

IRIZAR SOUTHERN AFRICA

33 Sarel Baard Crescent
Gateway Industrial Park, 0157 Centurion
P.O. BOX. 16468, Littelton 0140 Centurion
SOUTH AFRICA
Tel.: +27 12 661 1927
Fax.: +27 12 661 1928
E-mail: paul@irizar.co.za

IRIZAR TIANJIN COACH MANUFACTURING CO. Ltd.

167, 11th Haibin Road
Tianjin Port Free Trade Zone
300641 TIANJIN
R.P. CHINA
Tel.: +86 2225762788
Fax: + 86 2225762766
E-mail: irizartj@public.tpt.tj.cn

IRIZAR TVS LTD.

Trichy Madurai Main Road, Viralimalai
621316 Tamil Nadu
INDIA
Tel.: +91 4339 220393
Fax: +91 4339 220236
E-mail: irizar_tvs@sify.com