



PMIE & REGIONS

Autocars : la loi Macron a eu un effet limité pour les constructeurs français

- Le développement de nouvelles lignes d'autocars a dopé les commandes de véhicules.
- Mais a eu un impact limité sur la filière française, qui doit faire face à une forte concurrence chinoise et turque.

TRANSPORT

Vincent Charbonnier

[@vcharbonnier](#)

— Correspondant à Lyon

Tous les professionnels en conviennent, à l'image de Dominique Trouillet, président de Vehixel : « La loi Macron a permis de requalifier l'autocar en tant que transport collectif. » Mais cet engouement a eu un impact limité sur la filière, sur les constructeurs de véhicules, les carrossiers, les équipementiers.

Ces deux dernières années, les ventes d'autocars ont progressé, de 700 véhicules par an en moyenne à 1.100. Mais les grands opérateurs que sont FlixBus, Ouibus, Isilines se sont « principalement orientés vers des véhicules low cost fabriqués en Chine ou en Turquie », note Sylvain Blaise, vice-président d'Iveco chargé des activités mondiales bus. « Sur ces 350 à 400 véhicules supplémentaires, Iveco Bus en a pris de 10 à 15 %. » Des commandes de deux, cinq ou six véhicules de transpor-

teurs régionaux essentiellement. « Cela a permis de pérenniser la structure [de l'usine d'Annonay en Ardèche] », remarque le dirigeant.

Concurrence agressive

Iveco Bus est le dernier constructeur d'autocars en France. 1.000 bus et 400 cars sortent de l'usine ardéchoise, qui emploie 1.350 personnes. La fabrication d'un autocar requiert 1.500 heures de travail. « Chacun correspond à un emploi industriel dans l'entreprise et à l'équivalent d'un emploi chez nos fournisseurs », observe Sylvain Blaise. Le constructeur fait appel à plus de 250 fournisseurs français : des moteurs issus d'une autre usine d'Iveco à Bourbon-Lancy (Saône-et-Loire) aux sièges ou aux revêtements produits par Gerflor, par exemple. « Mais, face à la concurrence agressive des groupes chinois et turcs, il serait bon que les opérateurs français fassent le choix d'une politique de filière française ou européenne », plaide l'industriel.

Le carrossier Vehixel joue aussi « la carte de la production fran-



çaise ». Sur le segment des minicars de 9 à 40 places, qui ont peu bénéficié de l'impact de la loi Macron, plus favorable aux autocars de 12 à 15 mètres. Pour mieux se positionner, l'entreprise d'Attignat (Ain) a conçu un nouvel autocar scolaire de 40 places qui sera commercialisé en 2017. Un véhicule équipé notamment de six caméras et d'un poste de conduite surélevé qui viendra concurrencer des produits d'importation d'origine turque. Dominique Trouillet espère porter le chiffre d'affaires de sa société à 40 millions dans les deux ou trois ans, au lieu de 35 millions actuellement, en se faisant une place sur les lignes d'autocars entre villes moyennes qui pourraient se développer à l'avenir. Vehixel s'appuie aussi sur un réseau de savoir-faire et de sous-traitants locaux, dans le domaine des matières plastiques et composites en particulier.

Innovations

« La loi Macron a été un ouvre-boîtes », constate Georges Schiellein, consultant, porte-parole du Salon

Les chiffres clefs

66.000

AUTOCARS en circulation au 1^{er} janvier 2015

3.759

ENTREPRISES de transport de voyageurs emploient 98.855 salariés.

Autocar Expo. Elle a accéléré la mise en œuvre d'innovations relatives au confort des passagers (wi-fi, prise USB, écran vidéo), à la conduite, avec des systèmes d'assistance, d'analyse et de détection des mouvements des chauffeurs pour lutter contre l'endormissement. L'autocar du futur sera aussi moins polluant, le gaz et les solutions hybrides étant plus adaptés au transport moyenne et longue distance. ■



1.000 bus et 400 cars sortent de l'usine ardéchoise Iveco Bus, qui emploie 1.350 personnes. Photo Iveco Bus