


13 juin 2014 | mis à jour le 17 juin 2014 | par Christine Cabiron 

## Pour Iveco, l'avenir de l'industrie du bus repose sur l'hybride

**Iveco bus estime que l'avenir de la filière industrielle repose sur la technologie hybride. En atteste les décisions prises par plusieurs agglomérations de sortir du diesel. L'industriel français dit être prêt à franchir ce pas. Il a présenté à Paris, lors du salon européen de la mobilité, sa nouvelle génération de bus hybride - l'Urbanway full hybride - doté du système "arrive & go" qui permet l'arrivée et le départ en tout électrique. Autrement dit, terminé le bruit du moteur qui tourne aux arrêts et aux feux.**



© DR

Après le "stop & start", place au "arrive & go". Pour sa deuxième génération de bus hybrides, Iveco Bus a conçu un système qui supprime les nuisances sonores et les vibrations. "On entend beaucoup parler de pollution atmosphérique, mais la véritable plainte des riverains dans les villes c'est le bruit lors du redémarrage des véhicules aux arrêts ou dans la circulation", explique Pierre Lahutte, responsable mondial des activités car et bus de CNH Industrial, la holding dont dépendent Iveco bus et Heuliez. Lors du salon européen de la mobilité qui s'est tenu à Paris du 10 au 12 juin 2014, Iveco bus a présenté l'Urbanway, 18 mètres, Full Hybrid. Ce véhicule est capable de rouler à 100 % en mode électrique sur une distance d'environ 60 mètres.

## Irrésistible

"Pour ces qualités-là, mais aussi parce que la traction hybride offre une accélération douce et sans à-coups, l'hybride sera irrésistible dans les zones urbaines denses. De plus, cette technologie est extrêmement agile sur des topographies exigeantes", affirme le patron d'Iveco bus. Pour autant, l'engouement des collectivités pour cette motorisation tarde à s'enflammer. "Cela fait trois ans qu'Iveco et Heuliez essaient de promouvoir l'hybride. C'est difficile de faire comprendre des bénéfices qui ne sont pas monétaires", explique Pierre Lahutte. S'il reconnaît un coût à l'achat supérieur à celui d'un bus thermique, il met en avant un retour d'investissement court (8 ans) et surtout des qualités d'exploitation et de confort. "La preuve viendra par les faits. Quand on met ce type de bus dans les rues, le plébiscite est immédiat, tant de la part des riverains, des clients que des conducteurs".

## Transition industrielle

Dijon a franchi le pas en 2012 en achetant 102 bus hybrides. Par ailleurs, la RATP a commandé 1000 bus hybrides dans le cadre de son plan de "dédiélisation" de son parc. Enfin, d'autres grandes agglomérations européennes et françaises comme Toulouse, Lyon et Marseille ont, elles aussi, l'intention de sortir du diesel. Des opportunités qu'Iveco bus a bien l'intention de saisir. Actuellement, sa part de part de marché en hybride est de 50% en Europe (hors Grande-Bretagne), et de 17 à 18% pour les bus classiques. "La technologie de l'hybride est mature et nous la maîtrisons", insiste Pierre Lahutte. Au point que le constructeur dit avoir la capacité industrielle pour produire 50% de véhicules hybrides d'ici 2015, alors qu'il produisait 80% de bus thermiques en 2013. Ce revirement industriel devrait bénéficier à l'industrie française et remettre en jeu la position de l'industrie allemande. "Dans l'hybride, la voie est assez dégagée en matière de concurrence. Mais il ne faut pas s'endormir sur ses lauriers", conclut Pierre Lahutte.

Urbain