

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.



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

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 transport

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. ■

SpeedMedia s'allie dans les logiciels de réservation

De nouveaux services embrayent dans le sillage des « cars Macron ». En particulier dans le commerce B to B.

Vincent Charbonnier
— Correspondant à Lyon

L'éditeur lyonnais SpeedMedia, spécialisé dans les logiciels de réservation et de vente en ligne destinés aux professionnels du tourisme et des loisirs, s'est rapproché de la société allemande Distribution Technologies. Il pourra ainsi déployer son système de distribution global de billets, une plate-forme de réservation et de commercialisation dédiée aux agences de voyages, tour-opérateurs, autocaristes, et l'adapter aux spécificités du marché français.

« En ajoutant des titres de transport à leur package, des gérants de camping ou de parc d'attractions

vont pouvoir compléter leur offre d'hébergement ou leurs prestations et répondre à une demande plus large », illustre Laurent Briquet, directeur général adjoint de SpeedMedia, qui aimerait faire aussi bien qu'en Allemagne, où l'outil de Distribution Technologies s'est imposé comme le premier système de vente de billets d'autocars depuis la libéralisation du marché.

La société lyonnaise, qui emploie 25 personnes, compte sur la force de frappe de la centrale de réservation de transport Resaneo réservée aux professionnels du tourisme, avec laquelle elle travaille de manière privilégiée. Resaneo a notamment pour clients 3.600 des 5.500 agences de voyages françaises. De premiers tests de commercialisation vont être réalisés en novembre pour le compte de Ouibus avant un déploiement à plus grande échelle d'ici à la fin de l'année. ■

Daimler Buses-EvoBus diversifie sa production

Depuis le printemps, le site de Ligny-en-Barrois assemble des autocars. L'usine a recruté 30 personnes.

Depuis mi-2014, la forte demande en autocars de tourisme, entraînant un surcroît d'activité sur les sites de Neu-Ulm en Allemagne et d'Hosdere en Turquie, a conduit le groupe Daimler à transférer de la charge sur celui de Ligny-en-Barrois, dans la Meuse, jusqu'alors spécialisé dans l'assemblage des autobus Citaro Mercedes-Benz. « Plus qu'une simple nouvelle répartition des tâches, il s'agit d'une augmentation de la production de ce site. Cette diversification est de nature à pérenniser », souligne le groupe. Pour l'exercice en cours, l'usine meusienne devrait atteindre les 1.000 véhicules assemblés contre

800 en 2015. Ce programme a suscité un investissement de 1 million d'euros dans l'acquisition de nouveaux outillages et la formation des personnels. Il a généré la création d'une trentaine d'emplois portant les effectifs à 420 salariés.

Dans un premier temps, le site assemble des autocars périurbains et interurbains Setra, et devrait, à l'avenir, assembler également les autocars interurbains Mercedes-Benz, destinés aux marchés français et européens. Six cars Mercedes de 55 places ont été livrés à l'école de gendarmerie de Dijon, dans le cadre d'un contrat avec la Gendarmerie nationale portant sur 19 exemplaires. Il s'agit d'un retour aux sources pour cette usine, créée en 1980 par le constructeur allemand Kässbohrer pour assembler ses bus et cars destinés au marché français. ■

Les équipementiers wi-fi profitent d'une attente devenue standard

La pose du wi-fi dans les cars nécessite un équipement particulier. Iconwifi, WifiAbord ou Qos Telecom diversifient l'offre.

Paul Molga
@paulmolga
— Correspondant à Marseille

2017 sera l'année du wi-fi mobile. « L'accès à Internet à bord des cars est désormais une attente standard des passagers, au même titre que la climatisation », vient de reconnaî-

tre la Fédération nationale des transports de voyageurs lors de sa dernière assemblée générale. Toutes les gammes de services couvertes par plus de 66.000 véhicules sont concernées en France : occasionnelles et touristiques, régulières conventionnées, lignes Macron, internationales longue distance, cabotage, transport à la demande, bus scolaires... « Le besoin vient autant des clientèles d'affaires que du grand public », témoigne Erwan Ostins, président d'Iconwifi, l'un des quatre installa-

teurs qui se disputent un marché estimé à plus de 50 millions d'euros d'ici de trois à cinq ans.

Un équipement particulier

La pose du wi-fi dans les cars nécessite un équipement particulier pour permettre aux ondes radio de rompre l'isolement électromagnétique des cages de Faraday que sont les véhicules en mouvement. Une antenne extérieure fait l'affaire. Installée sur le toit, elle capte mieux le signal qu'au sol. Un boîtier y est relié, avec autant de modems que

nécessaire pour couvrir le nombre de passagers. Chez Iconwifi, l'équipement fournit un débit de 80 mégabits/seconde qui permet à chacun de visionner un film en streaming d'un bout à l'autre du véhicule. L'entreprise est opérateur de télécommunication agréé par l'autorité de régulation. Elle peut donc facturer l'installation de l'équipement (750 euros a minima), un forfait mensuel à la compagnie (à partir de 56 euros) et des options : géolocalisation, stockage de données, mais aussi vidéo à

la demande avec son contenu régulièrement réactualisé, informations passagers en temps réel (horaires de connexion aux gares et aéroports, météo...), commentaires touristiques...

Un portail d'accueil captif

L'offre des autres opérateurs diffère sur les détails. WifiAbord propose, par exemple, une solution de « box mallette » pour offrir du wi-fi à la volée selon les besoins du parc. L'entreprise valorise également l'image de l'autocariste à travers un

portail d'accueil captif. Qos Telecom propose, lui, de manager un écosystème complet sur sa propre infrastructure réseau déployée depuis 2002 pour les « hot spots » wi-fi en ville couvrant à ce jour 3 millions de personnes en Europe. Sa solution de cloud sécurisée vient d'être retenue par Transdev pour le déploiement des connexions wi-fi à bord de ses bus. La filiale française du suédois Icomera mise enfin sur la réputation acquise par ses équipements ferroviaires connectés par satellite pour capter une part du marché. ■