

> LE DOSSIER

Filière automobile >>

La sous-traitance à un tournant de son histoire



On ne construit pas de voitures en Champagne-Ardenne. Mais on y fabrique une myriade de pièces en tout genre qui sollicitent les compétences de secteurs d'activité très divers dans les quatre départements. Ce puzzle fait vivre quantité d'entreprises, dépendantes en tout ou partie de l'automobile, parmi lesquelles de minuscules sociétés cohabitent avec des géants de l'industrie tels que PSA Peugeot Citroën, plus gros employeur privé

de la région. Si le parc auto s'accroît et se renouvelle sans cesse, les équipementiers et autres fournisseurs champardennais restent à la merci des "exigences" de leurs donneurs d'ordres ou de leur siège social, dont la conduite semble désormais dictée par les impératifs de la mondialisation. Les entreprises locales sont attendues au virage de la délocalisation. Toutes pourront-elles éviter la sortie de route ?

J. de Saint Gilles, PDG de NPL : « La filière est en danger »

L'entreprise ardennaise a vécu de l'intérieur la mutation des sous-traitants de l'automobile. Pour son dirigeant, cette décennie s'annonce tout aussi cruciale.



Jacques de Saint Gilles, 54 ans, possède plusieurs casquettes : PDG de la société NPL, il est aussi président du Critt matériaux de Charleville-Mézières, administrateur délégué de l'UIMM (Union des industries et métiers de la métallurgie) des Ardennes, membre du bureau de la CCI de ce département et trésorier du Medef local.

Comment décrire, dans ses grandes lignes, la chaîne de production d'un véhicule automobile ?

Schématiquement, il s'agit d'une pyramide avec, au sommet, le constructeur, à la base, les fournisseurs, et entre les deux, les équipementiers. Le constructeur ne produit plus que 20 % environ d'une voiture, essentiellement la motorisation et la caisse en blanc. C'est devenu l'architecte général du véhicule et son assembleur.

Cette organisation implique que les sous-traitants participent à la conception et plus seulement à la production ?

Les équipementiers et même les fournisseurs sont effectivement de plus en plus étroitement associés à la recherche et au développement. Le constructeur demande à l'équipementier de lui livrer des sous-ensembles complets : un tableau de bord, une colonne de direction, etc.

Auparavant, le sous-traitant avait un rôle plutôt passif. Comment et quand la bascule s'est-elle effectuée ?

On peut situer la charnière dans les années 80-90, lorsque les constructeurs ont commencé à se mondialiser. Les Japonais ont fait très peur. Puis, avec la chute du mur de Berlin, l'ouverture s'est faite à l'Est et la concu-

rence s'est exacerbée. Pour lutter, les constructeurs ont externalisé certains de leurs savoir-faire vers les équipementiers et incité leurs sous-traitants à investir dans l'outil de production et à s'impliquer en R&D. Ils ont favorisé leur regroupement, voire leur fusion pour leur donner les moyens de ces nouvelles exigences, notamment en termes d'innovation. Soit dit en passant, les grands groupements sont tous passés sous contrôle financier étranger. Les constructeurs ont aussi fait pression sur les prix, et même parfois exigé de leurs sous-traitants qu'ils les suivent en Roumanie, en Argentine ou ailleurs. Aujourd'hui, on nous demande constamment de déménager. Les nouvelles destinations sont la Chine, l'Inde... Les pays de l'Est, on en voit déjà le bout.

Comment délocaliser quand on est une PME ?

C'est très compliqué. Il faut trouver un relais sur place, consentir des investissements importants, transférer une équipe là-bas tout en reconstituant le personnel en France. Cela pose beaucoup de problèmes.

Les sous-traitants ne sont plus non plus inféodés à un seul donneur d'ordres.

Un constructeur ne veut pas être impliqué à hauteur de plus de 30 % chez un fournisseur. Car il y a un risque réciproque de dépendance. On observe cependant un certain retournement de tendance : les constructeurs se disent que se reposer sur quelques petits fournisseurs dévoués, après tout ce n'est pas si mal.

Comment les Français peuvent-ils lutter contre les prix pratiqués dans les pays de l'Est par exemple ?

Quoi qu'on fasse, on sera toujours plus chers. Conclusion : il faut se démarquer de ces pays à bas coût sur le plan technique. Comment ? En fabriquant des pièces complexes, en livrant à flux tendu. Pour cela, il faut beaucoup investir dans le matériel. L'entreprise que je dirige consacre 10,4 % de son chiffre d'affaires par an dans le parc machines. Sa moyenne d'âge est de quatre ans.

Il faut également investir dans les hommes ?

Recruter du personnel qualifié est le principal frein que nous rencontrons. Nous manquons de candidats, car le vivier local est faible, l'image de la métallurgie très négative et les salaires pratiqués ailleurs, dans les groupes ou à l'étranger, plus attractifs. Il est difficile d'attirer des cadres, et plus encore de trouver des gens compé-

Cette carte montre que la région (figurée ici avec la Picardie) se situe au cœur d'une zone où l'on fabrique 70 % de la production automobile européenne et plus du quart de la production mondiale. (Document CAP Développement)



Maquette Plastic Omnium auto

tents au premier niveau hiérarchique, celui de chef d'équipe ou de conducteur de ligne. Il est pourtant impératif de hausser le niveau du personnel. Aussi formons-nous énormément en interne. Le problème, c'est que nous avons aussi du mal à garder les gens que nous avons formés.

Quelle est votre perception de la filière automobile en Champagne-Ardenne ?

C'est une filière en danger, car on va assister à beaucoup de changements et de mutations dans les dix ans qui viennent. De nombreux chefs d'entreprise vont prendre leur retraite. Leurs enfants ne voudront pas ou ne pourront pas leur succéder, en raison notamment des investissements nécessaires pour monter en gamme. Ces sociétés sortiront donc du giron familial pour tomber dans l'escarcelle des multinationales. Il existe par conséquent de forts risques de délocalisation. On pourrait même assister à la disparition de certains sites de production au profit des pays à faible coût.

Existe-t-il néanmoins une parade à cette fuite annoncée des sièges sociaux, donc des centres de décision et peut-être, au final, des lieux de production ?

Une partie de la solution passe par des synergies inter-

professionnelles. Chacun se recentre sur son métier de base, et l'on trouve des complémentarités, on travaille ensemble sur des bassins de compétence.

Cela implique aussi d'attirer dans notre région des métiers qui manquent à la filière. Mais, j'insiste sur ce point, notre défi consiste à résoudre la quadrature du cercle : des entreprises qui changent de main mais qu'il faut fortifier, en leur adjoignant des métiers connexes sans pour autant faire appel à des capitaux étrangers afin qu'elles puissent demeurer dans la région !

Globalement, comment se comporte la filière automobile en Champagne-Ardenne ? Etes-vous confiant en l'avenir ?

Les sites champardennais apparaissent plutôt productifs. Dans les Ardennes par exemple, département que je connais le mieux, le nombre d'entreprises a certes été divisé par trois, mais le tonnage produit a augmenté.

Il subsiste toutefois une inconnue que nous devons intégrer à l'équation que je posais plus haut : quelle va être l'attitude des grands groupes présents dans la région, comme Delphi, dans les cinq ou dix prochaines années ? Ont-ils l'intention de rester en France, alors qu'ils ont des usines un peu partout dans le monde ? L'avenir des PME de la région dépend en grande partie de la réponse à cette question.

Repères

La filière dans la région, en chiffres

- 20 000 salariés et intérimaires
 - 15 % de l'emploi industriel de la région
 - 40 % des intérimaires de la région
 - Parts des emplois salariés : forges, fonderies et travail des métaux (40 %) ; fournisseurs de l'industrie automobile (28 %) ; plasturgie (15 %) ; caoutchouc (8 %) ; textile (6 %)
 - 269 établissements
 - 68 % des effectifs font partie d'établissements appartenant à des groupes internationaux
 - 86 % des salariés travaillent dans des établissements de plus de 100 salariés
- (Source : conseil économique et social régional)

L'équipement automobile en France

- 4^e rang mondial
 - 2^e rang européen (derrière l'Allemagne)
 - Chiffre d'affaires : 24,4 Md d'euros (= 20 % du CA de l'industrie automobile)
 - 62 % du CA assurés par des entreprises étrangères, notamment américaines et allemandes, via leurs filiales françaises
 - 4^e exportateur mondial
 - Exportations : 41,5 % du CA
 - Excédent de la balance commerciale : 6,4 Md d'euros
 - 304 établissements
 - 133 770 salariés
 - Les deux grands groupes français : Valeo (10^e mondial) et Faurecia (12^e)
- (Chiffres en 2000)

NPL, 35 ANS D'EXPÉRIENCE DANS L'AUTOMOBILE



Presque tous les modèles fabriqués en Europe portent des pièces sortant des ateliers de NPL.

NPL (Ninin-Plismy-Lejay) est une vieille entreprise familiale ardennaise sise à Gespunsart. Fondée en 1852 par l'arrière-arrière-grand-père de son dirigeant actuel, la société est spécialisée dans le découpage et l'emboutissage de métal en feuilles, et l'assemblage des composants ainsi produits. L'usine, qui emploie 250 personnes sur son site principal, travaille pour le secteur automobile depuis 1968. Avec lui, elle réalise deux tiers de son chiffre d'affaires en qualité de fournisseur d'équipementiers. Elle fabrique des éléments de colonnes de direction, des traverses de tableaux de bord et de compartiments moteurs, ainsi que des pièces de suspension.

La Champagne-Ardenne terre d'équipementiers

*Sous-traitants et fournisseurs sont très nombreux dans la région.
Via les équipementiers, ils travaillent pour toutes les grandes marques.*

Un adage veut que chaque voiture en circulation dans le monde roule avec au moins un élément fabriqué en Champagne-Ardenne. Assertion difficilement vérifiable, mais qui situe la très grande diversité de la filière automobile dans la région. A l'image des quelque 8 000 pièces qui composent un véhicule, l'industrie champardennaise dans ce secteur d'activité constitue un véritable puzzle où se côtoient fonderie, métallurgie, mécanique, plasturgie, textile, caoutchouc, matériel électrique et électronique, verre, etc. Les plus grands équipementiers sont représentés, à l'image des deux géants américains Delphi (General Motors) et Visteon (Ford), respectivement numéro 1 et numéro 2 de la planète. Le premier emploie 700 personnes à Donchery (08) à la fabrication de systèmes de chauffage et d'air conditionné, le second, dans un créneau similaire, compte 850 salariés à Charleville-Mézières. Les deux leaders français de l'équipement automobile sont également installés en Champagne-Ardenne : Valeo (radiateurs) à Reims et Faurecia (tapis et pièces insonorisantes) à Mouzon, dans les Ardennes (lire aussi en page 7).



Michelin fabrique des jantes dans l'Aube, et non des pneus.

Royce, a même fait des Ateliers des Janves, à Bogny-sur-Meuse (08), son fournisseur attitré de bielles !

Fonderie et forge en force

Aussi est-il paradoxal de constater, au milieu d'un tel foisonnement de savoir-faire, l'absence d'usine d'assemblage d'un constructeur. La Champagne-Ardenne fait en réalité office de fournisseur pour les quatre grands pôles qui l'entourent : l'Ile-de-France, le Nord-Pas-de-Calais, l'Alsace et la Franche-Comté. A elles seules, les Ardennes représentent 30 % de la fonderie française et 20 % de la forge. Une activité qui fait aussi le bonheur des constructeurs allemands. L'Allemagne, ainsi que les autres grands pays fabricants d'automobiles, sont également présents sous forme capitalistique. Les groupes internationaux ont en effet investi la place. Ce qui à la fois assure une solidité financière certaine aux filiales implantées dans la région, mais parallèlement fragilise l'industrie automobile champardennaise. Le pouvoir décisionnel lui échappe en grande partie et diminue d'autant le degré d'autonomie des équipementiers. D'où une grande dépendance vis-à-vis des constructeurs automobiles. En ces temps de mondialisation, les sous-traitants — en général des PME — restent à la merci des délocalisations décidées par les donneurs d'ordres.

En savoir plus

■ Veille sectorielle de la CRCI

La CRCI propose en ligne sur son site un dossier consacré à la sous-traitance automobile en Champagne-Ardenne. Comme pour les veilles sectorielles déjà réalisées (industries connexes au champagne, machinisme agricole, emballage-conditionnement, instruments tranchants), l'information sera découpée en plusieurs parties : environnement, brevets, normes, sites Internet, innovation, réglementation européenne) www.champagne-ardenne.cci.fr

Un client nommé Rolls-Royce

Il serait fastidieux d'égrèner les noms de toutes les entreprises basées dans la région. Citons les principales : Michelin Roues France, filiale du groupe Michelin, à La Chapelle-Saint-Luc (10), Valfond (pièces de freinage, organes de transmission, visserie-boulonnerie, supports moteurs...) à Vouziers (08) et Saint-Dizier (52), Marwal Systems (jauges et pompes) à Châlons-en-Champagne, Vallourec Composants Automobiles (essieux) à Vitry-le-François, Avellard Rejna Autosuspension (ressorts de suspension et barres de torsion) à Fronville (52), Freudenberg (joints en caoutchouc) à Langres, Plastic Omnium (pare-chocs, planches de bord) à Langres, Nobel Plastiques (canalisations) à Vitry-le-François, La Fonte Ardennaise (fonte) à Vivier-au-Court, Chausson Outillage (outillages destinés à la fabrication d'éléments de carrosserie) à Reims, Le Bronze Industriel (élaboration et transformation d'alliages cuivreux spéciaux) à Suippes (51), Smip (machines d'assemblage) à Saint-Memmie (51), PTPM (textiles plastiques, groupe Trèves) à Ay (51), Euroceramic Secma (équipements industriels sur mesure) à Sainte-Ménéhould (51), etc. Toutes les grandes marques viennent faire leur marché en Champagne-Ardenne. La plus aristocratique d'entre elles, Rolls-

Sous-traitance : les PME de la région sous pression

Les constructeurs et les équipementiers ne sont pas tendres en affaires avec les PME sous-traitantes. Trop pressurées, fragilisées, certaines vont voir ailleurs...

Je ne travaille pratiquement plus pour l'automobile. J'ai préféré abandonner. Tous les ans, il faut baisser nos tarifs de 15 %. Moi, quand j'achète une voiture, elle est toujours plus chère que la précédente », peste Gérard Gilbert. Le patron de Plancy Méca à Plancy-l'Abbaye (10), ancien des compteurs Jaeger à Châlons-en-Champagne, était plein d'espoir pourtant quand il a quitté cet équipementier en 1972 pour se mettre à son compte. « Chez Jaeger, ils ont vu d'un très bon œil mon installation. Ils m'ont pratiquement parrainé et m'ont même confié des machines pour que je travaille pour eux. Ils étaient mon premier client et j'ai bossé jusqu'à 80 % rien que pour eux. J'ai investi dans des machines neuves très vite pour produire toujours plus. Quand les constructeurs ont commencé à les faire souffrir, nous avons morflé à notre tour. La pression s'accroissant sur les prix, avec des remises en cause "surprise" tous les ans, fini la confiance. J'ai donc fait le choix de me diversifier pour ne pas rester sur le carreau. » Gérard Gilbert et ses 23 salariés ont trouvé des marchés dans tous les corps de métiers : de l'agriculture au nucléaire en passant par les machines à laver ou l'aviation. Il produit ainsi aujourd'hui des planches de tableaux de bord alu pour les Airbus A380 et sa dernière machine 5 axes tourne à plein. « Il y a peu, j'ai encore travaillé pour Michelin (jantes du 4X4 Scénic) et effectué du contrôle en sous-traitance, mais, quand ils viennent me voir, je préfère dire clairement ce que je pense aux gens de l'automobile... »

Délais, prix, délocalisations...

Toutes les PME/PMI de la région travaillant pour l'auto n'ont pas cette capacité à claquer la porte, ni la possibilité de rebondir sur des marchés à plus forte valeur ajoutée. Beaucoup souffrent en silence ou râlent en coulisses. Pour ne pas risquer un autre tour de vis... « Nous allons tous disparaître », prédit un acteur de ce secteur particulièrement inquiet, par exemple, des consignes du patron de Peugeot de limiter dans son groupe à 35 % la part d'activité de chaque sous-traitant. « Cela vaudra aussi pour ceux qui travaillent dans la maintenance », assure, sous le couvert de l'anonymat, ce patron dont le carnet de commandes pour septembre est maigre. « Mon chiffre d'affaires est en baisse, confesse par ailleurs Jean-Louis Criton, Pdg de la Samcor, à Reims. Malgré tous les efforts réalisés, nous ne faisons que maintenir l'existant et il faut se battre pour

conserver l'emploi (40 salariés chez lui). 2003 n'est pas une année favorable, mais malgré cela, pour rester dans la course, nous venons d'investir dans une grosse presse de 500 tonnes avec une ligne d'amenage pour réaliser des essais en dynamique. C'est une nouvelle exigence de nos clients. Rendre nos outillages opérationnels le plus vite possible et pouvoir faire des essais en condition série était le seul moyen de rester compétitifs. Auparavant, nous avons dû délocaliser des productions en Corée sur des opérations dont le délai le permettait. Le message des équipementiers de 1^{er} rang était clair : si vous ne recherchez pas les bas coûts, vous serez exclus du panel. Résultat, je fais travailler des gens à 10 000 km pour un travail que je pourrais faire ici. Tout est devenu compliqué. Les contraintes et la pression de nos clients sont énormes, les conditions de réception draconiennes, et par voie de conséquence, tout est prétexte à différer les paiements. De plus, les autres filières ont tendance à suivre le modèle automobile. » Pour faire face à toutes ces difficultés, M. Criton va diversifier son activité en créant Samfrap. Cette société va produire des petites et moyennes séries de pièces dans des secteurs éloignés de... l'auto.

Dans les Ardennes, au contraire, Guy Tutiaux, à la tête de Fabrication Ferronnerie Fixations (usinage trempé haute fréquence, 15 salariés + 6 intérimaires), se structure pour gagner des marchés automobiles dès 2004. « Avant, nous n'avions ni le potentiel humain ni le parc machines pour nous aligner. En trois ans, nous avons progressé de 50 % hors auto et je vais solliciter ce secteur où j'ai des contacts et dont je connais les rouages. » Pendant 17 ans, il a travaillé chez PSA avant de créer FFF en février 2000. « L'auto, ce sont des volumes garantis et on est sûr d'être payé, même si c'est long. Même si ce sont des requins... »



Le dernier investissement de Jean-Louis Criton : une ligne automatique (dérouleur, redresseur, amenage) avec une presse de 500 tonnes. L'achat fait suite à des exigences supplémentaires de ses clients. Parallèlement, cette ligne automatique lui permettra d'envisager de faire de la production pour la société Samfrap en cours de création. « Une diversification de plus en plus indispensable à notre survie... »



PSA (Charleville) : le géant régional à plein régime

Le plus gros site industriel de Champagne-Ardenne est une fonderie. Celle de PSA dans les Ardennes, la première en Europe. Avec l'alu, elle accroît sa valeur ajoutée.



Alain Beaujot, responsable « management projet animation », présente ici un support de traverse en aluminium (pour la C5 de Citroën). Plus léger, l'alu a conduit l'entreprise à recourir à de nouvelles technologies et à investir encore et toujours.

Basée à Villers-Semeuse sur un site de 55 hectares au croisement de l'autoroute A 203 et de la Meuse, l'usine PSA Peugeot Citroën est un mastodonte qui en impose. On ne fait pas mieux dans toute la région, en termes d'emploi privé et d'activité. Plus de 3 000 salariés (dont précisément 2 680 CDI) s'affairent ici au rythme des « 3X8 » (pour 95 % des personnels) dans des ateliers de fonderie qui couvrent 132 000 m². Les machines et robots sont à l'avenant, géants. Exemple : on a profité de la pause estivale pour installer un nouveau four de fusion à aluminium. Il pèse 200 tonnes. Bagatelle à côté du reste des équipements, tous hyper sécurisés.

Les opérations de maintenance, faisant fortement appel à de la sous-traitance, ont, en août, mobilisé 600 personnes pour qu'à la reprise, l'entreprise reparte à plein régime. Cela veut dire avec une production quotidienne de 350 tonnes de pièces en fonte (soit quelque 50 000 pièces expédiées) mais aussi, désormais, de 130 tonnes de pièces en aluminium (26 000 pièces). Dans cette usine, spécialisée dans les culasses (le fameux moteur HDI) et les liaisons au sol (tout ce qui relie les roues à la voiture : pivots, longérons, traverses, etc.) en fonte à graphite sphéroïdal et en aluminium, la montée en puissance de l'alu est encourageante pour les résultats. Ce matériau ne « pèse » encore qu'un tiers de la production, mais il représente déjà 58 % de la valeur ajoutée. Et quand on sait que le chiffre d'affaires annuel avoisine les 310 millions d'euros et que la valeur ajoutée dégagée est de 214 millions d'euros, on se dit que PSA Charleville, arrivé dans les années 70 sur un site au départ aménagé pour... Ford, a encore de beaux jours devant lui. D'autant que le personnel s'inscrit pleinement dans les démarches qualité et environnementales. Les idées de chacun pour faire progresser l'ensemble s'appellent ici des « Déclics ». On en a enregistré 7 000 en 2002, dont 5 500 ont été rémunérés...

ALAIN MUNOS, DIRECTEUR DE PSA PEUGEOT CITROËN CHARLEVILLE

« Depuis 1997, notre CA a crû de + 63 % et il n'y a pas de raison pour que notre progression s'arrête en si bon chemin. Nous avons réalisé 800 embauches fermes en 5 ans dont encore 60 en 2003. Nous investirons 53 millions d'euros en 2003, peu ou prou comme les années précédentes. Nous sommes l'un des premiers maillons de la chaîne automobile et nous collons à la montée en puissance du groupe PSA dans le monde. Les Citroën et Peugeot qui circulent sur la planète ont toutes aujourd'hui, au moins, une pièce issue de Charleville. Après l'accord avec Ford, pour les culasses DV, bientôt nous

travaillerons également avec BMW. Nous bénéficions en effet de l'accord de coopération signé entre les deux groupes pour une petite motorisation qui équipera de tout nouveaux modèles devant sortir en 2007. Nous devons être capables de produire 3 000 culasses/jour dès fin 2005. Nous commençons à mettre en place le process machine avec le développement d'une nouvelle technologie à la clé, le PMP (procédé à modèle perdu). Nous entamons aussi la formation de 120 personnes. La formation, c'est un sujet que nous connaissons bien ici puisque cela représente chez nous 48 000 heures par an... »

Recherche & Développement Faurecia va de l'avant

À Mouzon, Faurecia dispose d'un centre de R&D entièrement dédié à son "module acoustique". Chut ! L'équipementier cogite.

La région compte plusieurs centres de recherche importants dans le domaine automobile. On y travaille et innove sans faire de bruit. La discrétion prévaut ainsi au CERA (groupe Trèves), à Reims (pôle technologique Farman, depuis 1993), dont les savoir-faire portent sur les pièces de garnissage, l'isolation acoustique et la sécurité. Difficile d'approcher et de connaître l'activité précise des 300 chercheurs (chiffre CAP Développement, de décembre 2002), spécialisés dans le traitement intérieur du véhicule.

Heureusement, un des concurrents sur ce segment, Faurecia, basé à Mouzon (08) et prospérant sur les fondations de l'édifice industriel (textile et plasturgie) bâti par la famille Sommer, se montre plus ouvert. Cela fait trois ans que la branche auto de Sommer a été reprise par Faurecia. Le centre de R&D poursuit l'œuvre engagée à la fin des années 80. Il continue régulièrement de s'étoffer : 20 personnes en 1984, 70 en 1996 et 120 aujourd'hui, dont 10 affectés à l'innovation. Ceux-là collaborent avec des organismes publics de recherche (université du Mans et Insa de Lyon pour l'acoustique ; Roubaix pour le textile ; l'IFTS de Charleville pour les matériaux) et déposent de dix à quinze brevets par an. Chiffre d'affaires R&D : environ 10 millions d'euros, soit l'équivalent de 10 % du CA du site de production ardennais, situé au même endroit.

Intégrateur...

Christophe Henry, responsable innovation pour la France et l'Allemagne (Mouzon et le centre d'essais de Sassenburg), n'hésite pas, pour commencer, à soulever le capot de son break Peugeot puis à dégarnir son coffre, afin de montrer en quoi consiste le "module acoustique". C'est l'un des six modules définis par Faurecia (avec les modules porte, cockpit, siège, bloc avant et échappement) pour répondre efficacement aux exigences toujours plus grandes des constructeurs.

« Ils attendent de nous que nous soyons des intégrateurs, que nous soyons capables d'apporter des solutions globales. Nous nous y employons. Nous ne raisonnons plus seulement matériaux, bien que nous travaillions quotidiennement à l'amélioration de leurs performances intrinsèques, mais nous raisonnons "ensembles", pour répondre aux problématiques de l'acoustique, c'est-à-dire du confort pour le conducteur et les passagers, sans oublier la réduction du bruit extérieur. À ce sujet, avec Renault nous venons, grâce à de nouvelles pièces d'absorption et de carénages sous moteur aérolignes, de passer sous la norme



de 71 décibels... », explique Christophe Henry, en touchant du doigt les feutres et mousses qui, partout, participent à l'insonorisation. Insistant sur l'encapsulage des moteurs, il précise que ces matériaux ont toutes les propriétés de recyclabilité requises. En caressant les tapis de sol de l'habitacle, il souligne que leur fonctionnalité dépasse le simple agrément. Bien sûr, il faut qu'ils aient un bel aspect, qu'ils soient facilement nettoyables, mais il faut plus encore...

La preuve quelques instants plus tard dans un bureau où se cache le prototype de Somfloor. Il s'agit d'un plancher à double paroi destiné à remplacer les garnitures du sol de l'habitacle de véhicules de type monospace.

Cette structure autoportante à base de polypropylène et de fibres de verre, issues des technologies mises en œuvre précédemment pour les tablettes arrière de véhicules, est rigide et très résistante aux impacts.

...et force de proposition

« Outre ses excellentes performances acoustiques, elle va jusqu'à intégrer les conduits du système de climatisation. Fonctionnalités accrues, gains de poids et, du fait du thermoformage, réduction des références et de l'outillage : tout le monde y gagne, les constructeurs en premier lieu, note le cadre de Faurecia. Nous sommes de plus en plus force de proposition. En menant des programmes d'innovation déconnectés de ceux des constructeurs, nous anticipons des besoins futurs. Il ne s'agit plus seulement de les suivre dans leurs projets et d'entrer en jeu dans la phase de pré-développement trois à cinq ans avant le lancement d'un nouveau modèle. »

Pas question d'être à la remorque...

Module acoustique (esquisse réalisée par le designer du centre R&D Faurecia Mouzon)

Trelleborg aussi

■ Outre le Centre d'études et de recherche pour l'automobile (CERA) et Faurecia Mouzon, le groupe suédois Vickers Trelleborg possède un centre de Recherche & Développement à Witry-lès-Reims (51). Une centaine de blouses blanches y planchent, derrière leurs ordinateurs, sur l'évolution des polymères (caoutchouc de synthèse, plus ou moins rigide) et autres matières plastiques, destinés aux pièces antivibratoires, aux éléments d'acoustique et d'étanchéité présents en nombre dans l'auto. Du pédalier au joint du hayon arrière...



Clignotants au vert pour Magna Donnelly (Langres)

L'entreprise haut-marnaise a pris une nouvelle dimension depuis son intégration dans un groupe plus important et des contrats avec de nouveaux constructeurs.

Hûmes-Jorquenay : 600 habitants, Magna Donnelly : 70 000 salariés dans le monde. Le consortium canado-américain campe bel et bien dans ce petit village de la banlieue de Langres. L'acquisition de Donnelly par Magna fin 2002 a même boosté l'activité du site haut-marnais, ouvert en 1995 par le premier cité.

L'usine, la seule du groupe en France, s'est fixé pour objectif de doubler son chiffre d'affaires et ses effectifs.



Magna Donnelly, en décrochant des contrats avec les constructeurs européens, accroît sa production à Langres.

Le personnel est d'ores et déjà passé d'une cinquantaine en début d'année à 85 actuellement (plus de 100, chiffre annoncé pour l'an prochain). Une extension des locaux figure également dans les projets afin d'augmenter les capacités de stockage du site. Ce petit miracle économique vient de ce que l'équipementier, qui ne travaillait jusqu'alors que pour Opel et Chrysler, a réussi à décrocher des marchés auprès de Peugeot (future remplaçante de la 206), Fiat (Stilo) et Renault. Il ambitionne de livrer un million de vitrages par an, soit une augmentation de 40 % de sa production. Son activité consiste à équiper les vitres latérales et les vitres arrière de voiture, qu'il reçoit brutes, pour permettre leur intégration au véhicule. Un travail qui passe notamment par la pose de joints autour de la vitre, par transformation de matière plastique, selon la technique dite de l'encapsulation. La montée en puissance de l'unité haut-marnaise inspire une légitime confiance par rapport à sa pérennité à court et moyen terme. Les responsables de l'entreprise ne cachent pas que les raisons qui conditionnent son succès tiennent à deux éléments : la qualité de la main-d'œuvre locale et l'existence d'une filière plasturgie dans la région. Le voisin langrois Plastic Omnium en fait notamment partie.

JEAN-LOUIS DEGUY, PDG DES FORGES DE COURCELLES

« Nous sommes dans une industrie exigeante et ingrate où la stratégie consiste d'abord à se maintenir coûte que coûte. Les entreprises comme la nôtre (comptant 530 salariés, plus 60 intérimaires), travaillant dans la forge, ont été contraintes de s'adapter au cours des dernières années, se pliant aux nouvelles règles du jeu imposées. Tant au niveau des prix, sans cesse révisés à la baisse, que de la flexibilité, de la logistique, de l'environnement, etc. Avec nos pièces moteur de grandes séries, nous n'avons guère d'autre choix, il est vrai, que celui de travailler pour l'auto, à 98 % en ce qui nous concerne. Et ce, même si les principaux acteurs abusent de leur position dominante. C'est notamment vrai pour le "rang 2" des équipementiers, toujours plus difficiles. On nous audite sur tout : l'outil de production, la qualité, la R&D et même sur nos ratios financiers, afin de s'assurer de la pérennité de notre entreprise, avant de nous confier des marchés. C'est le pot de terre contre le pot de fer. Dans ce contexte de recherche permanente de compétitivité et tout en nous heurtant au manque de souplesse des lois françaises, nous parvenons à innover et à nous muer en développeurs experts, capables de produire des pièces optimales, allégées et même des fonctions assemblées. »



Basées à Nogent (52), les Forges de Courcelles forment le socle du groupe Sisor.

Dossier réalisé par :

Frédéric Marais,
Philippe Schilde
(Agence Info)

et les CCI de Champagne-Ardenne

Pour tout complément d'information :

CRCI de Champagne-Ardenne
Tél. : 03 26 69 33 40 - Edwige Dargegen

CCI de la Haute-Marne
Tél. : 03 25 07 32 13
Marie-Claude Le Tellier

CCI de Troyes et de l'Aube
Tél. : 03 25 43 70 10 - Bruno Rogowski

CCI de Châlons-en-Champagne
Tél. : 03 26 21 82 07 - Catherine Bouloy

CCI de Reims et d'Épernay
Tél. : 03 26 50 62 50 - Christian Carbone

CCI des Ardennes
Tél. : 03 24 56 62 62 - Jean-Claude Savoy

Crédits photos : Agence Info
PSA / Nobel Plastiques / Marwal Systems
Magna Donnelly / Forges de Courcelles
Plastic Omnium / Faurecia / SAMCOR / DR

Impression : La Renaissance (10)