

TEXTE : LAURENT BLANCHON
PHOTOS : LUDOVIC COMBE

André Malet, président de Via Méca.
« Tout reste à inventer dans la voiture durable, récupérable et partagée... de demain. »

Sur la convention d'affaires Satcar, début avril, à Clermont-Ferrand, Massif central Entreprendre a pris le pouls de la sous-traitance automobile. Dans un contexte difficile, organisateurs et industriels entendent se retrousser les manches plutôt que de baisser la tête.

La Satcar adopte la positive attitude

C'est une forme de méthode Coué, un défi lancé à la crise. A l'inverse de bon nombre de conventions d'affaires, reportées voire annulées, au vu de la crise qui frappe le monde automobile, la chambre de commerce et d'industrie de Clermont-Ferrand-Issoire a maintenu la Satcar. Lancée en 1999, dans le cadre de la semaine des arts, techniques et culture de l'automobile et de la route, elle réunit les sous-traitants de la filière automobile pour des rendez-vous ciblés avec les donneurs d'ordre. « *Les 450 entreprises sous-traitantes de l'automobile attendent de nous un soutien sans faille et cette édition 2009 se veut résolument anti crise* », explique le président de la CCI, Isidore Fartaria, déterminé à rompre avec la morosité ambiante. « *C'est un acte de foi, que de maintenir cette convention dans les circonstances actuelles* », se réjouit quant à lui René Souchon, le président du Conseil régional d'Auvergne. 250 industriels ont répondu présent début avril, à la Grande halle d'Auvergne, pour tenter de regonfler leurs carnets de commandes. La société parisienne Proximum, prestataire de la Chambre de commerce et d'industrie et spécialisée dans l'organisation de convention d'affaires a consenti les efforts qui s'imposaient. Elle a abaissé de façon significative le prix du stand, de 2850 à 850 euros, et proposé une nouvelle formule de programmation de rendez-vous à 50 euros. « *Nous aussi, nous de-*

vons nous adapter à la situation », note son gérant, Renaud Simard.

« Aucun marché n'est perpétuel »

« *Oui, la situation n'a jamais été aussi difficile* », concède Philippe Fouet, qui dirige Lacour et compagnie, spécialisée dans le découpage, l'emboutissage et le montage de sous ensemble mécaniques à Peschadoires, dans le Puy-de-Dôme (43 salariés, 5 millions d'euros de CA en 2008). Philippe Fouet table sur une chute de 20 à 25 % de son chiffre d'affaires en 2009. « *Cette crise nous rappelle qu'aucun marché n'est perpétuel, et que nous avons l'impérieuse nécessité d'innover et de nous diversifier* », souligne le chef d'entreprise. Lacour et compagnie a innové. L'entreprise co-développe depuis deux ans des batteries hybrides, qu'elle va commencer à produire en série cette année. Elle s'est diversifiée. « *En cinq ans, nous avons diminué notre chiffre d'affaire dans l'automobile de 60 % à 20 %. Nous avons refusé un gros contrat avec Mercedes qui aurait doublé notre CA à l'époque mais rendu notre dépendance sur ce seul marché et avec ce seul client à des niveaux inacceptables. Avec le recul, nous avons fait le bon choix...* » Philippe Fouet préside l'association Automac des sous-traitants de l'automobile sur le Massif central. Selon lui, même si c'est à des degrés divers, tous souffrent d'une baisse d'activité.



Plus de 1800 rendez-vous ont été programmés sur cette convention d'affaires 2009 entre sous-traitants et donneurs d'ordre.

L'entreprise Peintamelec France Ingénierie, filiale du groupe Peintamelec dont le siège social est à Vichy, elle aussi, est allée chassée sur d'autres terres, dans le médical, le ferroviaire... Spécialisée dans l'automatisation industrielle et l'informatique de production, elle vient de livrer des systèmes de capteurs de pression de pneus pour les métros de Paris et de Santiago du Chili. Mais elle travaille encore à 80 % pour l'automobile. Et les contrats ont été arrêtés « de façon excessivement rapide », constate Sylvie Gautier, directrice de la division informatique, en début d'année 2009, notamment avec Michelin, l'un de ses importants prescripteurs. Peintamelec joue sur la polyvalence de ses équipes, tend des passerelles entre les secteurs de l'automatisme et de l'informatique mais, regrette Sylvie Gautier, « nous n'échapperons pas au chômage partiel. » Même si elle va générer une baisse de chiffre d'affaires, la crise se ressent de façon moins aigüe chez Joubert (Ambert, Puy-de-Dôme), dont l'activité (textile technique) concerne, pour 15 % du CA, le secteur de l'automobile. « *En fait, nous avons conclu en 2008 des contrats que nous livrons en 2009 et qui nous permettent de résister mais depuis la fin 2008, le volume des commandes est en sérieux retrait.* »

L'assurance vie de l'entreprise

« *On peut encore rêver d'automobile et de pneus* », s'exclame pourtant Patrick Oliva. Sur la Satcar, le directeur de la prospective et du développement durable chez Michelin a présenté les travaux de recherche de l'équipementier sur « *l'active wheel* », qui concentre sur chacune des quatre roues de la voiture, les quatre fonctions essentielles que sont la motorisation (électrique), la suspension, le frein, le pneu, libérant ainsi de l'espace de confort dans l'habitacle. « *Le parc automobile mondial pourrait passer de 80 millions de véhicules à 2*



voire 3 milliards en 2050 et la voiture électrique sera sans aucun doute l'une des solutions face à la rareté programmée du pétrole. » Le tout pour réaffirmer, alors que le doute s'installe, que le marché de l'automobile a encore de beaux jours devant lui. Président du pôle de compétitivité Via Méca, partenaire de la Satcar, André Malet se veut aussi confiant : « *nous sommes, estime-t-il, à la fin d'une ère, celle de l'automobile lancée au début du XXI^e siècle. Et tout reste à inventer dans la voiture du XXI^e siècle qui sera conçue pour être durable, récupérable... et partagée.* » Le défi est de taille et la clé, selon le président de Via Méca, reste l'innovation. « *C'est l'assurance vie de l'entreprise, c'est elle qui lui permettra, demain, de gagner les marchés.* » En attendant le rebond, les entreprises du Massif central résisteront-elles à cette crise sans précédent ; sauvegarderont-elles leur savoir faire ? « *Le savoir faire est attaché à l'homme, pas forcément à l'organisation, répond André Malet. Des entreprises vont fermer, c'est sûr et l'organisation va muer. Mais l'homme, lui, sera toujours là.* » ■