

Mondial Auto 2012 : Qui sont les 100 de l'automobile ?

Publié le 27 septembre 2012, à 11h00 | L'Usine Nouvelle n°3300

Automobile, Construction automobile, PSA, Renault

© D.R. - PSA

EXCLUSIF À l'occasion du Mondial de l'automobile, L'Usine Nouvelle a sélectionné les femmes et les hommes qui font avancer la filière en France. Environnement, mobilité, connectivité... Ils mettent leur passion au service des nombreux enjeux du secteur, dans une conjoncture qui n'est pas des plus faciles.

Les chiffres sont sans appel. Alors que le Mondial de l'automobile se tient à Paris, du 29 septembre au 14 octobre, un rapide coup d'oeil à notre infographie suffirait à donner de bonnes raisons de déprimer. En Europe, le secteur est en crise. Cette année, la production a reculé de 900000 véhicules. Le segment du milieu de gamme, sur lequel les deux champions français –Renault et PSA– opèrent, est sinistré: le taux d'utilisation des usines est passé sous la barre fatidique des 70% en dessous de laquelle les constructeurs perdent de l'argent.

Selon le cabinet Roland Berger, pour faire remonter ce taux, il faudrait fermer entre cinq et dix usines sur les 43 que compte l'Europe de l'Ouest. Aulnay-sous-Bois en Seine-Saint-Denis, Genk en Belgique, Bochum en Allemagne, Rennes-la-Janais en Ille-et-Vilaine, Mirafiori en Italie... plusieurs sites sont condamnés ou menacés. De même que 80000 emplois.

La déprime gagne aussi quand on jette un bref regard dans le rétroviseur sur la gestion du dossier PSA et sur la fermeture d'Aulnay, qui se profile depuis de longs mois et que personne n'a semblé vouloir anticiper. Raison de s'inquiéter encore avec la gestion de la crise par le gouvernement. Le plan automobile présenté au coeur de l'été par Arnaud Montebourg, le ministre du Redressement productif, n'est pas à la hauteur des enjeux.

VIVEMENT LA REPRISE

Difficile dans ce contexte de trouver des raisons d'espérer. Et pourtant... les chiffres présentés la semaine passée par PricewaterhouseCoopers (PWC) laissent entrevoir une lueur au bout du tunnel. La production mondiale est toujours en forte croissance. Elle progresse de 6,5% à 79,6 millions de véhicules cette année, avec 1,5 million de voitures supplémentaires pour la Chine. En 2018, 108 millions d'unités sortiront des usines, tous constructeurs réunis.

Quelques acteurs français profitent déjà de cette croissance : qu'on songe à l'insolente santé de l'équipementier Plastic Omnium! Selon PWC, le marché européen, en forte baisse depuis 2007, aurait atteint son point bas en 2012. Il pourrait donc connaître un début de rattrapage dès 2013-2014. Alors, comment anticiper voire hâter cette reprise ? D'abord en restructurant. C'est inévitable, tout le monde le sait. Ensuite en continuant l'effort entamé par les deux champions nationaux pour se développer à la fois dans le low cost – Renault n'a plus rien à prouver, mais PSA est très en retard – et dans le haut de gamme pour concurrencer les constructeurs allemands.

Enfin, il va falloir travailler différemment sur le milieu de gamme, segment le plus chahuté, notamment en créant des plates-formes modulaires permettant de développer davantage de modèles, tout en baissant leur coût.

L'alliance PSA-General Motors pourrait être génératrice d'économies, si le français la négocie bien. Hélas, PSA est en position de faiblesse...

LA PASSION AVANT TOUT

Motorisation hybride, véhicule électrique, connectivité, adaptation aux normes environnementales, formes de mobilité et services inédits... Le secteur est face à de nouveaux enjeux. Autant d'opportunités sur lesquelles équipementiers et constructeurs doivent investir en R&D. S'inspirant du secteur aéronautique, l'automobile en France commence – enfin ! – à raisonner en termes de filière.

Des outils comme la Plateforme de la filière automobile (PFA) ou l'institut VeDeCom pour le véhicule décarboné en témoignent. Trop timidement encore. Dernière raison d'espérer: ce sont les hommes et les femmes qui font l'automobile en France. Les 100 profils – connus ou moins connus – que nous avons sélectionnés illustrent la richesse à disposition pour relever les défis. Leur dénominateur commun ? La passion !

Les stratèges

Ils sont aux manettes et prennent les décisions qui feront l'automobile de demain.

Les opérationnels

Ils ont les mains dans les cambouis. Sans eux, pas de véhicules.

BERNARD STREIT - PDG DE DELFINGEN INDUSTRY

Un entrepreneur câblé

« Il y a du Delfingen dans toutes les voitures du monde ! », s'enorgueillit Bernard Streit. Patron autodidacte, ce Franc-Comtois a fait de Delfingen, petite PME créée en 1954 par son père, le leader des gaines de protection des câblages auto. Incontournable, cette entreprise de 1 300 salariés fournit quasiment l'intégralité des constructeurs mondiaux ! Bernard Streit a su mettre le cap à l'international il y a vingt ans. Désormais implanté dans 17 pays, Delfingen réalise plus de la moitié de ses 120 millions d'euros de chiffre d'affaires hors d'Europe.

Sa voiture : Une Peugeot 607