

Cherche airbag social dans la recherche et l'innovation

C'est une petite annonce à défaut d'une grande. Toyota mis à part en 2001, aucun grand site de production n'a fleuri en région depuis 1972.

PAR YANNICK BOUCHER
economie@lavoixdunord.fr
PHOTO CHRISTOPHE LEFEBVRE

Quarante ans. La grande époque automobile de la décennie 90 est suivie par des coups de freins industriels successifs. On pense alors que l'innovation par la recherche pourrait compenser la décelération lancinante de l'activité. Amortisseurs de crise les labos ? Le technocentre de PSA est à Sochaux, celui de Renault à Boulogne-Billancourt et celui de Toyota à Bruxelles ou Tokyo. Les sites d'assemblage peuvent adapter les process ou les produits, améliorer les logiciels et les machines outils, ils ne font pas de recherche et développement (R&D), ou à la marge. La panne ?



La Française de Mécanique bénéficie de la R&D des entreprises nordistes.

« Auto suggestions »

Le ferroviaire a son pôle freins basé à l'ENSAM à Lille, l'automobile n'a pas de pôle de compétitivité. Certes, on parle des voitures du futur dans le pôle I-Trans, qui fait la part belle – très largement – au ferroviaire, lequel pèse cinq fois moins lourd que l'automobile... Ce qui n'exclut pas les projets. « On avance vite sur le concept d'usine agile pour accroître la flexibilité sur

les chaînes de montage en fonction de la demande », explique Paul Terrien, directeur général d'I-Trans à Valenciennes, également soucieux d'électrification des véhicules via les nouvelles motorisations hybrides. L'innovation vise principalement deux champs de recherche avec l'allègement du poids des véhicules pour consommer moins de carburant et l'amélioration de la

« On avance vite sur le concept d'usine agile pour accroître la flexibilité sur les chaînes de montage en fonction de la demande. »

performance des moteurs et des rendements pour les petites cylindrées.

Le LAMIH travaille à Valenciennes

sur le start and go (le moteur se coupe à l'arrêt), le LEEP à Lille 1 est un bon pôle mécanique pour l'auto, le CISIT est un programme régional sur la mobilité, associant constructeurs et équipementiers, le CRITT M2A (lire ci-dessous) permet à ces derniers de disposer de bancs d'essais turbo ou vibroacoustiques.

C'est tout l'enjeu pour les équipe-

mentiers d'accéder à une recherche à coût marginal. Le Crepim (caractérisation des matériaux composites) ou le Crépim (résistance au feu) y concourent. Les constructeurs mettent les équipementiers sous pression, c'est la crise. « Les équipementiers sous traitant comme Visteon, Faurécia ou Plastic Omnium voient la recherche comme une dépense sans rentabilité à court terme et non comme un investissement », estime le très affûté Francis Wallart, professeur émérite de Lille 1 et ancien directeur régional de la recherche et de la technologie. Qui paye l'innovation ? Les

Les technocentres sont dans les maisons mères, aux régions de fournir la main d'œuvre d'assemblage.

alternateurs de Valéo à Étaples ou les habitacles intérieurs de Meca Corp à Lens sont les seuls souvent cités avec une bonne dose de R&D intégrée. Pour le reste... « On rit de notre région à Lyon ou Toulouse », explique Francis Wallart. Des marges trop faibles dans le monde automobile rendent l'innovation hors de prix et hors de propos lorsqu'il s'agit d'aligner du résultat. Les technocentres sont dans les maisons mères, aux régions de fournir la main d'œuvre d'assemblage, les respirations retenues dans la crainte du souffle coupé en temps de crise. ■

« Le CRITT M2A est une vitrine technologique pour la région »

Jérôme Bodelle est le patron du CRITT M2A. Implanté sur les hauteurs de Bruay-La Buisserie depuis l'an 2000 et de taille relativement modeste (1), ce centre est un outil de recherche et développement prisé. Le voilà au bout de treize ans reconnu par les principaux constructeurs mondiaux.

La filière automobile l'utilise de plus en plus. Pour preuve, il y a trois ans, le CRITT M2A employait 10 ingénieurs et techniciens. Ils sont aujourd'hui 22. Et le recrutement se poursuit. « L'idée initiale était de mutualiser des moyens lourds pour aider l'industrie régionale, explique Jérôme Bodelle. Donner les moyens à un territoire de faire de la recherche et du développement. »

L'idée était intéressante. Encore fallait-il trouver le bon modèle économique pour atteindre l'autonomie financière. Bilan des courses, le chiffre d'affaires du CRITT M2A est désormais réalisé à 70 % à

l'export, dont 25 % hors de l'Europe. La région Nord - Pas-de-Calais ne pèse que 10 % dans le chiffre d'affaires. Parmi les clients régionaux figurent La Française de mécanique (Douvrin) et Mecaplast (Lens).

« Nous sommes en concurrence avec les grands. Pour se développer, il faut qu'on soit très bon sur des niches. Des niches porteuses qui nécessitent des moyens d'essais rares. Le CRITT M2A est une vitrine technologique pour la région. » La présence dans l'arrondissement de Béthune de cet outil de mise au point a été l'un des éléments décisifs de l'attribution par PSA à la Française de mécanique de la nouvelle gamme de moteurs 3 cylindres turbo (EB2DT), assure Jérôme Bodelle.

Cet observateur avisé insiste sur un point : « Pour que l'industrie automobile reste en France, il faut l'aider à être compétitive. » Cela signifie pour lui avoir un temps d'avance en permanence.

« On nous répète qu'il faut innover, c'est bien. Ce qu'on oublie de dire, c'est que si on ne le fait pas, on meurt ! » Lui a fait le choix stratégique de miser sur le développement des nouvelles motorisations et d'accompagner le phénomène du downsizing (réduction de la cylindrée des moteurs).

Jérôme Bodelle a bien compris qu'en matière de recherche et développement, la cour de récréation est mondiale. Lui prospecte dans les salons et les conférences au Brésil, en Inde, aux États-Unis, au Japon... Et de faire aussi les yeux doux au sport automobile et à l'aviation civile. Multipliant les nouveaux partenariats. Les projets et la présence à l'étranger. Se faire un nom sur la scène internationale tout simplement. ■

REYNALD CLOUET

► (1) Développé dans le cadre d'un partenariat public-privé, le CRITT M2A a réalisé 25 millions de chiffre d'affaires en 2012. L'activité a été multipliée par deux en trois ans, notamment grâce au développement de bancs d'essais turbo (8 millions d'investissement).



Parmi les clients de Jérôme Bodelle, PDG du CRITT M2A, figurent La Française de mécanique et Mecaplast.