



Automobile



La firme vaudoise GreenGT démontre ses propres solutions électricité/hydrogène dans le sport automobile. C. MARIN/DPPi

La vague verte rattrape les sous-traitants suisses



Plus que jamais, l'innovation se décisive pour les sous-traitants helvétiques des constructeurs, qui emploient 34 000 personnes

Philippe Rodrik

L'Allemagne, l'Italie, la France, les États-Unis et, de plus en plus, l'Inde et la Chine. Ces pays sont connus comme les berceaux et encore les principaux sites de production de l'industrie automobile. La Suisse n'est de loin pas étrangère à cette communauté. Des composants ou du savoir-faire helvétiques sont présents dans une grande part des voitures fabriquées dans le monde. Les sous-traitants automobiles du pays y emploient environ 34 000 collaborateurs, selon l'Université de Zurich. Le chiffre d'affaires de la branche atteint environ 12 milliards de francs. La survie d'une partie des emplois paraît néanmoins compromise, sans un sursaut dans les nouvelles filières automobiles.

«Les sous-traitants sont en ce moment confrontés à un double défi. Leurs clients, les constructeurs, subissent des ventes en baisse et, simultanément, des bouleversements technologiques. Quelques entreprises helvétiques ont déjà dû introduire le chômage partiel dans leurs ateliers», relève le porte-parole de Swissmem (Association de l'industrie suisse des machines, des équipements électriques et des métaux) Ivo Zimmermann. Cette situation succède à deux phases de ralentissement, aussi vives que récentes, pour une branche constituée avant tout de PME, fort dépendantes de l'exportation. Les PME ont dû affronter la crise financière de 2008, puis une période de franc très fort après l'abandon du cours plancher de l'euro par rapport au franc, le 15 janvier 2015.

Cinq ans plus tard, l'offre des sous-traitants helvétiques s'avère plutôt mal orientée, au regard des impératifs de transition énergétique. Plus de 70% des produits de la branche sont encore destinés à des voitures de tourisme, dotées de moteurs à explosion. Et près de la moitié des 570 entreprises les plus importantes de la branche se concentrerait avant tout sur des éléments liés aux moteurs, la transmission et la propulsion. Un défaut d'anticipation? «La propulsion de véhicules 100% électriques requiert nettement moins de composants que celle de voitures équipées de moteurs à combustion. Du coup, les sous-traitants peuvent moins proposer d'éléments», relève Ivo Zimmermann. Les investisseurs, en particulier les actionnaires, montrent des signes d'inquiétude.

Pas d'effolement

L'action de l'entreprise bernoise Feintool, parfois présentée comme «dépendante des moteurs à combustion», a ainsi perdu près d'un cinquième de sa valeur l'an dernier. À l'inverse, la firme grisonne Ems-Chemie réalise 60% de son chiffre d'affaires dans la branche de l'automobile. Mais ses spécialités, comme les matériaux polymères, contribuent à l'allègement des véhicules. Propriété favorable à une baisse de la consom-

«Rien ne saurait justifier le moindre pessimisme tant que la demande globale de solutions de mobilité continue d'augmenter»

Ivo Zimmermann Swissmem

mation de carburant. Fossile ou électrique! Cet atout technologique et un solide ratio de fonds propres (76,4%) ont favorisé une hausse de plus d'un tiers de l'action Ems-Chemie en 2019.

La firme, appartenant à la famille Blocher, dispose d'un positionnement très fort dans la sous-traitance automobile. Mais les faiblesses actuelles de la branche ne suscitent pas d'effolement. Ou pas encore. «Rien ne saurait justifier le moindre pessimisme tant que la demande globale de solutions de mobilité continue d'augmenter. L'e-mobilité offre de nouvelles perspectives», estime le porte-parole de Swissmem. Le spécialiste genevois en composants électroniques, LEM, montre l'exemple: «Nous nous distançons du marché

des voitures équipées de moteurs à combustible depuis des années. Les trois quarts de notre chiffre d'affaires, dans le segment auto, se concentrent maintenant dans le «green car» (*ndlr: véhicule produisant peu ou pas d'émissions polluantes*).»

Des sous-traitants sont en plus nés en Suisse, juste à l'aube de la transition énergétique. À l'instar de l'entreprise vaudoise GreenGT. «Cette évolution, appliquée au secteur de la mobilité, redistribue les cartes aussi bien pour les constructeurs que pour les sous-traitants. Nous démontrons nos propres solutions électricité/hydrogène dans le sport auto depuis plusieurs années. Et nous finissons un camion de 40 tonnes avec un constructeur de poids lourds international. En douze ans, nous avons développé les compétences et les concepts permettant de traiter toute la chaîne de valeur électricité/hydrogène», se félicite Jean-François Weber, directeur de GreenGT. Les motorisations alternatives, électriques ou autres, auraient encore besoin de dix ans pour s'établir réellement. Tel est l'avis exprimé par la majorité des sous-traitants suisses, interrogés par l'Université de Zurich. La prudence pousse néanmoins quelques acteurs du marché suisse à ne pas attendre davantage.