

magazine
VEHICLE NEWS numéro 1071



WEEKLY NEWS
Brèves du 4 au 8 février 2013



GESTION DES COÛTS EN S'APPUYANT INTELLIGEMMENT
DOSSIER DU MOIS
SUR LE SOURCING D'INFORMATIONS



ÉVÉNEMENTS/AGENDA
ONZE NOUVEAUX LAURÉATS PRIMÉS PAR LE PROGRAMME
JEC EUROPE INNOVATION AWARDS EN 2013.



Les International Business Days du Mans à nouveau en piste.

Les préparatifs de la 6^è édition des rencontres d'affaires du Mans sont lancés. Elle aura lieu les 19 et 20 juin prochains pendant les journées d'essais de la course d'endurance la plus prestigieuse du monde.

Poursuivant son internationalisation et toujours orientée matériaux innovants et technologies de pointes dans le sport automobile et autres secteurs industriels, cette nouvelle édition verra la participation d'une centaine d'entreprises provenant d'une quinzaine de pays différents, tout autant intéressées par les rendez-vous personnalisés que par la possibilité de montrer leur savoir-faire dans l'espace exposants.

Depuis cette année, un réaménagement du programme permet à quelques participants de mettre en valeur leur expertise lors de présentations et de démonstrations à des moments clés de ces journées de rencontres. Aux côtés des fidèles écuries faisant découvrir leurs stands et paddocks aux industriels lors de la première séance d'essais du mercredi après-midi, deux nouvelles vont venir rejoindre l'événement en juin prochain. Par ailleurs une couverture médiatique internationale largement amplifiée, aussi bien presse écrite que radio/TV/web, donnera de la visibilité aux participants qui le souhaitent.

La gastronomie ne sera pas en reste avec la dégustation de produits locaux le mercredi midi à l'heure de l'accueil des participants et au travers du traditionnel dîner gastronomique à l'Auberge de Mulsanne, l'occasion de très nombreux échanges informels. Enfin pour ceux qui le souhaitent il leur sera possible d'assister à la fin des essais depuis un espace privé jouxtant l'auberge et situé en face de la seconde chicane sur la célèbre ligne droite des Hunaudières.

A propos des International Business Days
Créées en juin 2008, à l'initiative de François Lassalle, dirigeant du cabinet FLConsulting, cette convention d'affaires à taille humaine, à pour but de donner la possibilité à des décideurs, des fournisseurs et prestataires de services d'engager de nouvelles collaborations commerciales, technologiques et industrielles. Au fil des ans cet évènement est devenu une manifestation incontournable consacrée au sport automobile, comme il en existe déjà en Grande-Bretagne, en Allemagne, en Italie, en République Tchèque et aux Etats-Unis, avec, en outre, l'intention de faciliter la rencontre avec d'autres secteurs industriels à la recherche d'innovations technologiques ou ayant une expertise à offrir à la compétition automobile tels que l'aéronautique, le spatial et le médical.

Informations et contact : contact@ibdlemans.com
www.ibdlemans.com
+33 6 82 56 45 80



ENTRETIEN

Entretien avec le fondateur des Journées d'Affaires du Mans. International Business Days du Mans 2013 Un rendez-vous convivial en environnement privilegié autour de l'innovation

VehicleNews. A ce jour, où en êtes-vous en termes de participation effective et de participation espérée?

F. Lassalle. Nous en sommes aujourd'hui à 10 entreprises ou organisations institutionnelles confirmées. Et en participation à confirmer : 12 entreprises. C'est un bon démarrage. Nous espérons dépasser la participation de l'année dernière qui a été la meilleure des cinq premières éditions, malgré le fait que l'on ressentie bien le poids de la crise sur les budgets. Le démarchage se fait actuellement avec le soutien des institutions françaises et étrangères qui se font de plus en plus importants au fil des années. Il y a une plus grande considération et une prise de conscience que l'événement est un moyen de booster les développements des entreprises qui aujourd'hui passent beaucoup par l'innovations et les aspects internationaux. A tel point que nous avons de nouveaux pays, tels que la Thaïlande, qui vont participer cette année, qui étaient déjà présents l'année dernière mais qui vont participer d'une manière plus intensive cette année. Nous sommes en contact avec des pays d'Amérique du Sud et d'Afrique.

VehicleNews. Quel est le rôle actuel et à venir de la Thaïlande dans le domaine de la compétition automobile et de l'industrie qui y a trait?

F. Lassalle. L'an dernier au Mans, la Thaïlande a engagé une écurie, avec des sponsors thaïlandais et d'autres pays et des pilotes thaïlandais. La Thaïlande est actuellement en pourparlers avec la FIA pour accueillir un grand prix de F1 en 2014.

VehicleNews. Quid de l'Afrique qui a longtemps été le terrain de jeu de grands rallyes raids?

F. Lassalle. L'Afrique est encore une terre sous influence japonaise, mais les autres pays d'Asie et surtout la Chine s'y intéressent de plus en plus. Mais l'Europe, je pense et j'espère, n'a pas dit son dernier mot. Il y a encore des pions à placer, des aides à consentir à certains pays africains qui sont en forte voie de développement.

VehicleNews. Lorsque l'on regarde l'Afrique par le prisme de la compétition automobile et de l'industrie connexe, peut-on y voir autre chose qu'un décor aussi majestueux soit-il?

F. Lassalle. Oui une industrie. Une volonté d'industrie. La réalité d'une industrie. Dans des pays comme le Nigéria où Peugeot avait implanté des usines de CKD. C'était une « usine tournevis » à l'époque, mais c'est devenu ensuite une véritable usine d'assemblage avec des moyens d'achats locaux qui se développent même si c'est moins important que dans d'autres régions parce qu'il n'y a pas encore assez de savoir-faire et de moyens de production en Afrique.

VehicleNews. Vous avez parlé des effets de la crise. Les difficultés économiques frappent-elles d'abord le secteur de la compétition économique?

F. Lassalle. Oui, un petit peu. La preuve en est la mise en liquidation judiciaire très récente de Pescarolo Team, pour cause principalement de défaillance de sponsors. Et puis on voit également des développements qui se font moins rapidement que prévu. Volonté aussi d'aller vers des coûts moins importants et là il y a eu un certain nombre de mises en place d'obligations de la part de la Fédération Internationale de l'Automobile pour réduire les coûts de la compétition automobile. Mais la crise pèse beaucoup sur les petits et moyennes entreprises.

VehicleNews. Le programme du Mans est toujours axé sur la rencontre, le débat et la gastronomie?

F. Lassalle. Oui et puis surtout les rencontres d'affaires de 25 minutes préprogrammées. A partir du mois de mai, nous demandons aux entreprises inscrites quelles personnes elles veulent rencontrer. A partir de là, nous élaborons un programme que l'on remet à chaque participant. La différence avec les autres rencontres d'affaires, notre marque de fabrique, notre ADN, c'est d'offrir la possibilité aux participants qui le souhaitent d'aller au contact de la compétition et d'être immergés dans les essais libres et qualificatifs. Cette immersion se fait au travers d'un réceptif, d'un accueil, de la visite de stands qui permet de voir les pilotes, les mécaniciens en action et également de pouvoir aller en loges bord de piste au premier étage ce qui permet d'avoir une bonne vue sur la piste. Et puis bien sûr, il y a l'après-midi libre qui permet à chacun de naviguer comme il le souhaite sur l'événement. Enfin, le soir, nous sommes tous réunis pour un dîner gastronomique et nous offrons la possibilité à ceux qui le souhaitent d'assister aux essais de nuit car nous mettons à disposition des participants un emplacement en face de la deuxième chicane sur la ligne droite des Hunaudières.

VehicleNews. Est-ce que l'on ressent la course et son mythe sur la façon dont ces deux journées se déroulent? Est-ce que l'événement en est imprégné?

F. Lassalle. Oui, parce qu'il y a des participants à ces journées qui sont des acheteurs des écuries, qui sont les techniciens, les ingénieurs qui sont en recherche de savoir-faire. Il y a un noyau dur de participants, le plus important aujourd'hui, qui est directement issu de la compétition. Et ceci se transmet aux autres participants ou aux participants qui sont un petit peu novices qui ne sont pas forcément très proches de la compétition. Parce que l'on assiste depuis quelques temps à un transfert de technologie entre le sport

automobile, l'automobile en général et les autres secteurs d'activités. Nous ne souhaitons pas dénaturer l'événement, mais nous avons ouvert la porte à l'aéronautique, au spatial, au ferroviaire et au médical, parce qu'il y a des utilisations qui sont communes des matériaux et puis ces secteurs sont à même d'apporter à la compétition automobile et la compétition automobile peut leur apporter.

Au-delà de ça, ce sont des journées privilégiées. C'est un lieu mythique. La typologie des participants est assez variée. Il y a des entreprises qui viennent pour faire du business pur et dur et d'autres qui viennent pour des aspects plus ludiques et par intérêt pour la compétition.

VehicleNews. Qui sont les participants?

F. Lassalle. Des écuries de course, des constructeurs, des équipementiers, des fournisseurs de pièces, de sous-ensembles, d'ensembles, de services. C'est aussi une porte qui s'ouvre mais dans une mesure raisonnable à des entreprises qui viennent en support ou qui ont des activités qui sont un peu plus transverses : R&D, laboratoires, logistique... Il y a aussi des institutions françaises et étrangères, des organisations professionnelles et des médias. En termes de fonctions, on a des acheteurs, des commerciaux, des agents R&D, ingénierie, méthode qui peuvent être aussi des décisionnaires, des prescripteurs, des dirigeants...

VehicleNews. Au final, combien sont-ils car le nombre de places est limité, non?

F. Lassalle. Oui. Nous tenons à faire ainsi car c'est une convention d'affaire, nous voulons un événement à taille humaine et qu'il y ait de la convivialité entre les participants. Nous ne souhaitons pas dépenser 80 à 100 entreprises, ce qui fait à peu près une centaine de participants.

VehicleNews. C'est la deuxième année que vous ouvrez la porte à l'aéronautique, au ferroviaire, au médical, qui sont des secteurs qui vont plutôt bien en regard de ce qu'il se passe dans l'automobile. Que viennent-ils chercher?

F. Lassalle. Ils viennent chercher du savoir-faire, de l'innovation. Ils peuvent aussi en apporter. La preuve, avec la Peugeot 905. C'est Dassault qui a développé une partie de la voiture au niveau matériaux. On voit bien qu'il y a des échanges de technologies entre les secteurs, souvent dans les matériaux, les textiles. Le ferroviaire peut être porteur car il a énormes progrès à faire en termes technologiques.

VehicleNews. Voyant arriver ces secteurs en réussite, en évolution, êtes-vous obligé de limiter leur

présence pour préserver l'esprit automobile de l'événement?

F. Lassalle. Non, nous n'avons pas pour l'heure à délimiter leur présence, car ils découvrent les Rencontres. Aujourd'hui les inscriptions sont au nombre juste nécessaire.

VehicleNews. Vous vous attendez à les voir arriver?

F. Lassalle. Je l'ai souhaité. Au bout des trois premières éditions, j'ai senti qu'il fallait leur ouvrir la porte. Parce que les fournisseurs des rangs 2, 3 sont multisecteurs. Il y en a peu qui soient monosectoriel. Quand vous fabriquez des tôles HLE, des câbles, des capteurs, vous ne vous limitez pas à l'automobile. Cela peut-être aussi l'aéronautique. Là où le bat blesse, c'est plutôt les entreprises qui ont des technologies dédiées à l'automobile et là elles sont un peu coincées.

VehicleNews. Sans trahir de secrets Industriels, pouvez-vous citer quelques exemples de projets, collaborations, contrats qui sont nés lors des Rencontres du Mans?

F. Lassalle. Oui, notamment en 2010, une entreprise du centre de la France qui fabrique des composants moteurs a été retenue pour la saison suivante par Peugeot Sport. La propriétaire de cette entreprise familiale est venue aux Rencontres du Mans en tant que fournisseur potentiel. Elle a rencontré les acheteurs de Peugeot Sport et Citroën Racing. Un contrat était signé au mois d'octobre. C'est quand même quelque chose de remarquable et qui fait plaisir. Par ailleurs, ce sont des demandes de prix, des demandes de fournitures de prototypes qui peuvent après déboucher sur de la série.

VehicleNews. On concrétise beaucoup au sortir des Journées d'Affaires?

F. Lassalle. On concrétise, oui. On a un carnet d'adresses. C'est également une occasion pour faire sauter des verrous technologiques. J'ai eu une expérience dans ce sens en 2010 avec une entreprise qui bloquait dans le domaine de l'acoustique. En discutant, simplement en discutant le soir à l'occasion du dîner ou pendant les causes avec une autre personne qui était spécialiste également dans ce domaine, il a pu réussir à débloquer le point dur sur lequel il butait. C'est aussi un échange, c'est aussi une occasion de faire de la veille technologique. Tout simplement par la discussion par les informations qui sont mises aussi à la disposition des participants à l'occasion de ces journées, en allant voir les techniciens, les ingénieurs, les mécaniciens dans les paddocks que l'on apprend, que l'on voit des solutions technologiques qui peuvent être intéressantes. Tout n'est pas bûché, secret et

confidentiel. Mais certaines entreprises ne sont pas forcément au contact de la compétition. Quand on a la tête dans le guidon pour des entreprises comme des PME ou des ETI, on n'a pas toujours la possibilité de sortir dans le courant de l'année pour le patron ou ses quelques employés. C'est aussi l'objectif de ces journées et ce qui nous rend contents et heureux : répondre à certaines attentes, contacter et toucher des entreprises de tailles moyenne et intermédiaire qui viennent à ces journées pour espérer pouvoir rencontrer des acheteurs de groupes qui ne sont pas forcément accessibles le reste de l'année.

VehicleNews. On est bien d'accord : la compétition automobile c'est le grand laboratoire...

F. Lassalle. Oui, c'est le grand laboratoire.

Il y a un grand nombre d'innovations issues de la compétition : le frein à disque, le frein Dunlop, qui a été testé au début des années 50 par Jaguar qui a gagné aux 24 Heures du Mans en 1953 avec des freins à disque. Plus proche de nous, il y a le SREC, la récupération d'énergie au freinage : je pense qu'un jour on pourra en disposer dans nos voitures. Il y a les puces dans les pneumatiques qui sont à l'étude en compétition. Dunlop teste des puces qui renseignent sur la pression des pneus et leur usure. On connaît ça, mais ça se fait pour l'heure par le biais de capteurs.

VehicleNews. Vu l'importance que peut revêtir la compétition automobile en termes d'innovations, peut-on dire d'un constructeur qui l'abandonne se tire un peu une balle dans le pied?

F. Lassalle. Oui, dans une certaine mesure, mais il faut aussi malheureusement comprendre la situation de ce constructeur. Quand vous avez une situation générale globale qui n'est absolument pas favorable à un moment donné, qu'il y ait un mauvais cap à passer, vous êtes contraint de faire des choix, et décemment vous ne pouvez pas défendre un programme qui coûte très très cher. Les programmes compétition coûtent très chers. Mais, il y a aussi un retour sur investissement que l'on doit en retirer. Mais oui, un constructeur ou un grand équipementier qui se retire de la compétition, on peut dire dans une certaine mesure qu'il se tire un peu une balle dans le pied.

Je regrette aussi que la médiatisation du sport automobile ne soit pas à la hauteur de ce qu'elle devrait être.

VehicleNews. La compétition automobile est-elle un débouché prometteur ou important pour le tissu des sous-traitants industriels de toutes tailles?

F. Lassalle. Il y a plusieurs voies. A mon avis, c'est un outil pour aller vers des

voies de progrès. Aujourd'hui, je pense qu'il est clairement admis que la planche de salut pour les entreprises, c'est l'innovation est l'international. Et la compétition automobile représente les deux, mais surtout l'innovation. Et une innovation au bénéfice des voitures particulières. Parce qu'au bout du compte, ce n'est pas faire de la recherche pour faire de la recherche, c'est d'aller vers des applications. Ces applications sont rapides ou non, mais c'est bon pour l'ensemble du tissu industriel. Le constructeur par lui-même bien entendu, le consommateur acheteur de voitures et les différents rangs, les différentes entreprises qui sont dans la boucle : l'équipementier de rang 1, les fournisseurs de rangs 2 et 3 jusqu'à des rangs inférieurs.

Il y a aussi la notion d'image du constructeur. Citroën peut clairement le confirmer, avec le tabac de la DS3 lié à la performance de Sébastien Loeb en championnat du monde WRC. C'est nettement un moyen de booster les ventes de Citroën. On a aussi l'exemple avec Lancia qui a trusté les victoires au rallye de Monte-Carlo. On sait très bien que dès le lundi matin et les semaines suivantes, le nombre de Lancia Delta vendues était bien plus important qu'auparavant.

VehicleNews. Si l'on parle de gains de contrats, de carnets de commande, la compétition automobile représente-t-elle quelque chose d'important ?

F. Lassalle. La compétition automobile représente quelque chose d'important pour qui veut bien s'y intéresser, s'y adapter et se dire c'est peut-être un moyen pour moi de booster ma recherche, mon développement, et de vendre mes produits.

VehicleNews. Mais là, on ne parle pas de volumes...

F. Lassalle. Non, on ne parle pas de volumes, mais l'on parle de compétences, d'innovation et d'image de marque et ça les entreprises en ont vraiment besoin. Si l'on reprend le cas de cette entreprise du centre qui a contractualisé avec Peugeot Racing en 2010, ça n'a pas été l'affaire du siècle pour elle en termes de volumes et de valeur, parce que l'on est dans la petite et moyenne série, pire que l'aéronautique. Mais sur la carte de visite et en termes de reconnaissance par l'ensemble de l'équipe, pour le moral des troupes, pour montrer que l'on est dans la bonne direction, c'est aussi important de remporter des victoires de cette nature.

Donc, en termes économiques, le débouché n'est pas forcément immédiat, mais il est au bout de quelques années. Si l'on reprend l'exemple de Jaguar qui a testé en compétition les freins à disque quand tous les véhicules étaient dotés de freins à tambours... Au final, ça a été du chiffre d'affaires pour les fabricants de freins et tous les sous-traitants qui sont dans la boucle.



The Visibility of SRM in Automotive Industry

CEDEX

Dr. DENNIS SUN

Dec 3, 2012, Berlin

©2012-2014CEDEX Confidential and Proprietary

2008 UFIDA Software Corporation. UFIDA 用友

RETROUVEZ DÈS AUJOURD'HUI DANS L'ONGLET
RESSOURCES DU SITE
WWW.VEHICLENEWS.COM

**VEHICLE
NEWS**
STRATEGIC INFORMATION FOR VEHICLE MANUFACTURERS AND SUPPLIERS