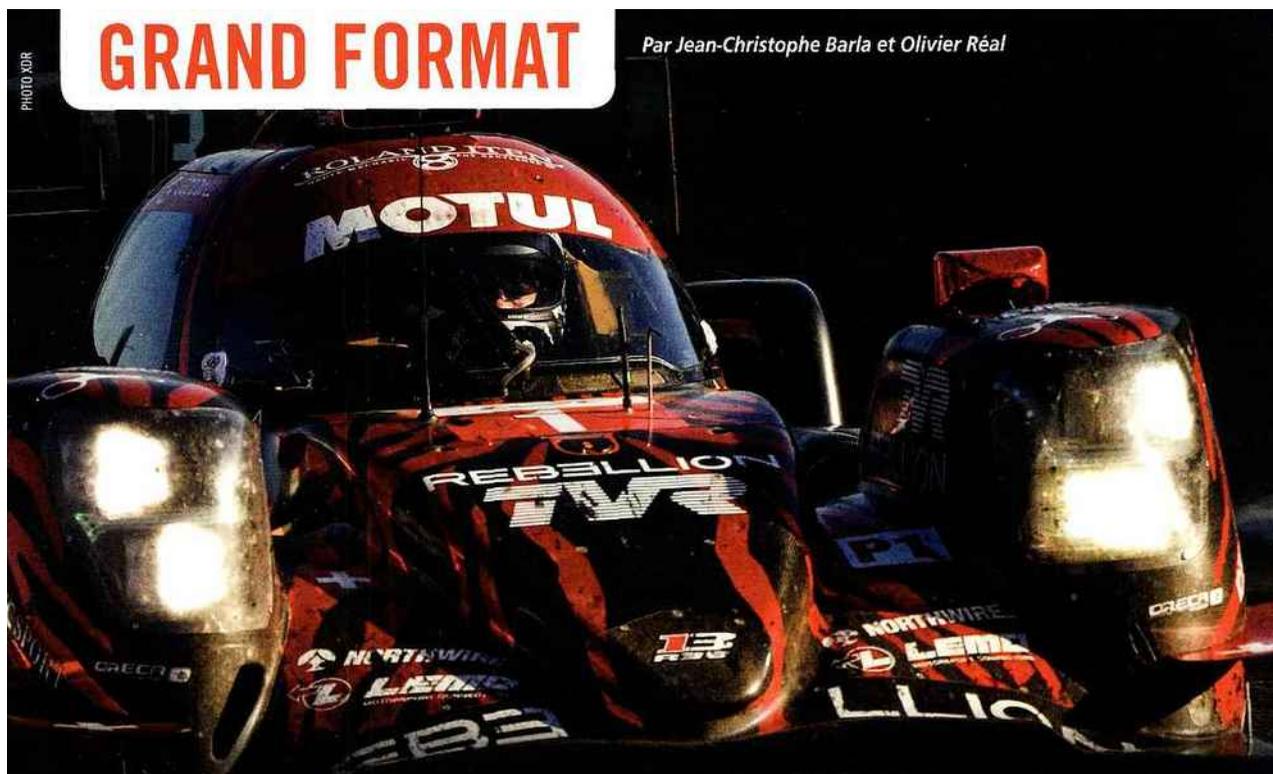


GRAND FORMAT

Par Jean-Christophe Barla et Olivier Réal



VOITURES DU FUTUR : LA PROVENCE MET LA GOMME !

« Le Grand Prix de France de Formule 1 doit constituer une véritable vitrine de l'innovation et des savoir-faire français et régionaux. C'est une filière économique qui sera dynamisée, par exemple dans la mécanique de haute performance, les nouveaux matériaux, les véhicules du futur » déclarait en avril 2017 Christian Estrosi, encore président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. L'événement se tiendra du 22 au 24 juin sur le circuit Paul Ricard au Castellet. L'automobile n'a jamais été considérée comme un secteur d'excellence du Sud. Beaucoup d'entreprises contribuent pourtant aux innovations de constructeurs et équipementiers et travaillent aux véhicules de demain.

GRAND FORMAT



Provence-Alpes-Côte d'Azur ne constitue pas historiquement l'un des socles de l'industrie automobile française, au contraire de la région Hauts-de-France qui concentre 30% de la production nationale de véhicules et 50% de la production nationale de moteurs et boîtes de vitesse, de l'Ouest et de l'Est de la France. L'activité n'en reste pas moins présente. Il se construit même des voitures en Provence ! Le Conseil régional veut capitaliser sur le retour du

partie de sa production annuelle approvisionne des usines automobiles du bassin méditerranéen. A Fos, Berre ou Lavera, la pétrochimie locale sert aussi le secteur. Par exemple, divers produits de LyondellBasell à Fos se retrouvent, une fois transformés en polyols par Covestro (ex-Bayer), dans les mousses de polyuréthane qui constituent les sièges auto, d'autres composants (MTBE, ETBE) rendent les carburants plus propres. A Saint-Martin-de-Crau, les « spaghettis » de polypropylène de l'usine Sumika Polymers Compounds finissent en tableaux de bord. L'entreprise a réalisé 35,6 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2017. 80% provient de l'automobile. A Valréas, Silvatrim produit des pièces techniques plastiques : fin 2011, elle avait généré 12,5 millions d'euros de chiffre d'affaires. Elle l'a quasiment triplé depuis.

choisir, sur son autoradio, le bruit de moteur que l'on souhaite entendre, Optis a intégré les simulations et perceptions sonores. Depuis début 2018, elle collabore avec Lucid Motors pour développer des phares multi-lentilles intelligents pour véhicules électriques premium, avec LeddarTech dans les lidars de véhicules autonomes ou Elektrobitt sur des tests virtuels de systèmes d'affichage en réalité augmentée pendant la conduite. « Notre rapprochement avec Ansys découle de l'analyse de nos complémentarités dans l'automobile, notamment les véhicules autonomes » souligne Jacques Delacour, PDG d'Optis.

venait d'inaugurer son Renault Software Labs, Magneti Marelli, Visteo et Bosch, tous disposant d'implantations dans les Alpes-Maritimes, à exposer leurs attentes dans les véhicules intelligents et connectés : intelligence artificielle, interface homme-machine, cybersécurité, objets connectés, données... Cityzen Data, Prove & Run, Eshard, Easy Global Market, O2 Quant, Benomad, Barco Silex, Kalray, Wever... sont venues avec leurs solutions. Idem à Marseille en février lors du colloque « Energie pour la mobilité intelligente » de Capenergies. Ce pôle compte parmi ses membres GreenGT Technologies, spécialisée dans les systèmes de propulsion électrique-hydrogène à Signes, qui était au salon de Genève 2018, Silicon Mobility (systèmes embarqués pour engins autonomes), Vulgoc (logiciels d'autopartage)... Hysilabs vient aussi de lever 2 millions d'euros pour peaufiner sa technologie de vecteur liquide HydroSil pour le transport stable, non toxique et



Optis simule la vision des futurs véhicules autonomes.

PHOTO XDR

Grand Prix de France de Formule 1 au Castellet pour mieux structurer la filière. C'est un point de départ, même si, en privé, des entrepreneurs confient que « les institutions ne savent pas par quel bout prendre la question » !

Chimie pour l'équipement

A Fos-sur-Mer, par exemple, ArcelorMittal enrichit constamment sa gamme d'aciers pour répondre aux exigences de performance, de légèreté et de solidité des constructeurs. Une

Electronique embarquée

La région roule aussi « high tech ». A Rousset, STMicroelectronics, certifiée « Automotive grade », fabrique des puces intégrées dans l'électronique des voitures (ordinateur de bord, assistance au stationnement, ABS, allumage, Airbag...). A La Farlède, Optis a affiné ses logiciels de simulation de la lumière et de vision humaine au contact d'Audi, Bentley, Ford, Toyota, Honda, Porsche, Hyundai, Renault, Mercedes Benz... En acquérant l'aixoise Genesis, conceptrice d'un dispositif pour

Intelligence et motorisation

A défaut d'avoir pesé dans l'industrie auto d'hier, nombre de sociétés régionales s'affirment dans celle de demain. Fin 2017 à Sophia Antipolis, le pôle Solutions Communicantes Sécurisées a convié Renault qui



Les flocs de polypropylène de Sumika vont servir à la fabrication des pièces automobiles.

PHOTO JCB



busin@ws

VOITURES DU FUTUR

« A Cinq ans, nous ambitionnons de produire 3 000 véhicules par an »

Denis Mergin, président de Weez



PHOTO WEEZ

La 3^e génération de Weez devrait être commercialisée en 2019.

non explosif d'hydrogène pour la mobilité et l'industrie en vue d'en faire « l'essence de demain ». Optitec recouvre aussi des techno-

logies photoniques pour la maintenance des véhicules, la surveillance du pilotage conducteur, l'éclairage... A Gardanne, Nerys

a conçu Vega, un générateur d'acyclisme pour simuler avec un moteur électrique les vibrations subies par les alternateurs, pompes ou dispositifs de transmission de moteurs thermiques.

A Aix-en-Provence, Mapping Control intègre déjà toutes les applications d'une gestion de flotte automobile optimisée : analyse de conduite, géolocalisation, protection et traçabilité, échanges de données entre véhicules, suivi technique et administratif et depuis peu, gestion des amendes ! A Salon-de-Provence, Poly-Shape fabrique des pièces pour les sports automobile et mécanique en impression 3D. Son expertise l'a conduite à

ouvrir une filiale à Carpi, près de Modène (Italie), Poly-Shape MGN Motorsport. Et si Oreca ou Solution F construisent des voitures de compétition, EON Motors, à Malijai, cible les besoins de mobilité de proximité avec la 3^e génération de sa Weez électrique à 4 roues motrices. L'arrivée d'un investisseur chinois dans son capital serait imminente. « Nous pourrions alors lancer l'agrandissement du site et l'installation de la chaîne d'assemblage pour viser une homologation au 2^e semestre 2018 et un début de commercialisation au 1^{er} trimestre 2019 », explique le président, Denis Mergin. « A cinq ans, nous ambitionnons de produire 3 000 véhicules par an ».



Quelques pièces de PolyShape en fabrication additive pour l'automobile

PHOTO JCB