

052	UTBM service communication	L'Est Républicain	19 mars 2015
		Région	HTi - ingénierie automobile - Numerica - région

Économie Un prestataire dans l'ingénierie automobile vient d'ouvrir un bureau d'études à Numerica, le pôle numérique régional de Franche-Comté, avec le souci de « la meilleure qualité au meilleur prix ». Trente embauches en CDI « minimum » sont prévues d'ici trois ans

Montbéliard : HTi et le pari du « best cost »

DANS LE SECTEUR AUTOMOBILE où les marges sont très réduites, c'est une tendance lourde, une mode : faire du low cost.

Pour (sur) vivre, les sociétés de services et de prestations en ingénierie sont bien obligées de répondre à cette exigence des donneurs d'ordre. Pour cela, elles investissent massivement au Maroc, en Roumanie ou en Tunisie.

Le Nord Franche-Comté, « très vite une évidence »

Avec des clients qui ont pour noms PSA Peugeot Citroën (1), Renault, Valeo, Continental ou Faurecia, la société HTi, elle, a décidé de prendre le contre-pied de ce tropisme pavlovien vers les pays à bas coûts. Dans le giron du groupe Apside, elle vient d'ouvrir (début février) un bureau d'études à Montbéliard, à Numerica, le pôle numérique régional de Franche-Comté (2). Pourquoi ce choix qui peut surprendre au premier abord ?

« C'est en effet une idée assez novatrice dans notre métier », reconnaît Sophie Carisey, directrice générale de HTi. « Il y a une volonté forte de notre groupe de ne pas détruire des emplois en France pour en créer dans un pays offshore. On s'est dit qu'il était possible de construire, sur le sol français, une nouvelle entité tout en restant compétitifs ». A condition toutefois de trouver une région plus attractive que l'Ile-de-France, en termes de coûts salariaux ou encore de prix de l'immobilier.

Le Nord Franche-Comté et Montbéliard sont « vite apparus comme une évidence,



■ Directrice générale de HTi, Sophie Carisey est originaire de Franche-Comté.

Photo Sam COULON

parce que la région répond à ces critères, parce qu'elle a la culture, l'expérience de l'automobile, parce que c'est le berceau de Peugeot, parce qu'elle offre, avec l'UTBM à Sévenans, le lycée Viette à Montbéliard ou l'ENS2M à Besançon, des formations qui nous intéressent, parce que le chômage y est important et aussi parce qu'on espérait obtenir des aides de la Région, de l'État ou de l'Europe », liste Sophie Carisey.

HTi a par exemple sollicité la DATAR pour obtenir la Prime d'Aménagement du Territoire (PAT), « un coup de pouce bienvenu pendant deux ou trois ans pour chaque emploi créé en CDI ».

Dès lors, en cumulant les économies, réalisées par

rapport à l'Ile-de-France, sur les salaires (-10 %) et sur l'immobilier (avec des prix trois fois moins élevés), ainsi que différentes aides, limitées dans le temps, « on s'est rendu compte qu'on pouvait être quasiment aux mêmes tarifs que ceux proposés par nos concurrents en Roumanie ou au Maroc ». D'ici deux ou trois ans, « on pense qu'on aura atteint une taille critique qui nous permettra d'être rentables sans les aides ».

« Nous faisons du best cost et non du low cost, c'est-à-dire la meilleure qualité au meilleur prix »

Qui plus est, dans les pays

low cost, les espoirs des donneurs d'ordre sont parfois douchés.

« Sur place, les ingénieurs et techniciens, fraîchement diplômés, n'ont pas de compétences dans l'automobile, ni les connaissances des outils et méthodologies des constructeurs automobiles, ce qui nécessite des temps de formation et d'adaptation très longs », constate Sophie Carisey. « Même avec un coût journalier beaucoup plus faible, ça revient en définitive presque aussi cher aux clients, voire davantage, que s'ils faisaient appel à nos services ici en France ».

Elle ajoute : « Nous, nous faisons du best cost et non du low cost – terme qui a une connotation trop péjorative

ve -, c'est-à-dire la meilleure qualité au meilleur prix ».

« La connexion internet meilleure ici qu'à Paris »

L'antenne montbéliardaise de HTi projette d'embaucher en CDI, « et au minimum », une trentaine de collaborateurs (ingénieurs et techniciens) d'ici trois ans. Le premier salarié – un ingénieur d'études – vient d'être recruté pour travailler sur un projet PSA.

HTi Montbéliard a d'autres pistes de projets, par exemple avec Peugeot Scooters, et est actuellement dans l'attente d'une réponse pour une mission avec Valeo. Si cette dernière se concrétise, « nous devons recruter six collaborateurs très rapidement ».

Le choix de s'implanter sur Numerica, avec ses infrastructures performantes, s'est lui aussi très vite imposé (3). « On utilise le système de "l'entreprise étendue" qui nous permet, par exemple, de travailler avec des outils du réseau PSA depuis l'extérieur de l'entreprise. Mais pour cela, il nous faut une connexion internet à très haut débit, très précise et sécurisée », explique Sophie Carisey. Or « Numerica a l'expérience de ce genre de connexion. Et puis le débit, ici, est meilleur qu'à Paris ».

Alexandre BOLLENGIER

(1) HTi travaille avec PSA en Ile-de-France (La Garenne-Colombes et Carrières-sous-Poissy), mais n'a jusqu'ici jamais eu de projets avec PSA Sochaux/Belchamp. (2) Son siège est situé dans les Hauts-de-Seine, à Boulogne-Billancourt. (3) Avec l'aide de Pays de Montbéliard Agglomération (PMA).

« Une approche humaine avant d'être financière »

Ce que l'on peut encore retenir : **Développement moteur** : créée en 1987 et rachetée en 2002 par le groupe Apside (trente-neuf ans d'existence), la société HTi emploie à ce jour 260 salariés. Elle est spécialisée dans des domaines très techniques de l'automobile (développement moteur et boîtes de vitesses) et compte à ce jour environ 25 clients. **Conception, validation, industrialisation** : les projets sur lesquels travaillera le bureau d'études montbéliardais seront « plutôt à faible valeur ajoutée », précise Sophie Carisey. « Cela reste du travail d'ingénieur, mais ce sera moins pointu que ce que l'on peut faire sur Paris. Il y aura un peu de conception, beaucoup de validation et de l'industrialisation. En revanche, nous ne ferons pas d'expertise ».

Approche « éthique » : le groupe Apside n'est pas coté en bourse. « Nous sommes indépendants. Notre PDG, seul actionnaire, est très sensible aux valeurs humaines, contrairement à la plupart de nos concurrents qui ont avant tout une approche financière de notre métier ». HTi, elle, revendique une approche « éthique ». Pour preuve, au plus fort de la crise, en 2012, « nous avons perdu beaucoup de contrats et eu beaucoup de collaborateurs en intercontrat, mais nous n'avons eu recours, ni aux licenciements, ni au chômage partiel quand nos concurrents, eux, ont débâché à tour de bras. Nous

avons favorisé la mobilité géographique quand cela était possible et formé nos collaborateurs à de nouveaux métiers, de nouveaux logiciels, de nouvelles méthodologies en attendant que la situation se débloque. Nous n'avons pas la même logique que nos concurrents, ce qui rend notre société attractive : nous n'avons pas d'objectif de croissance et notre turnover est beaucoup plus faible que la moyenne dans notre métier ».

Apprentissage des langues : démarcher des constructeurs allemands fait-il partie des projets de HTi ? « On a travaillé par le passé avec Daimler, mais notre souci, c'est de trouver des collaborateurs qui parlent allemand ». Car si l'anglais est la langue de travail dans l'automobile, « les Allemands veulent que les consultants parlent leur langue ». Sophie Carisey rappelle d'ailleurs l'importance, pour les étudiants et les salariés de la filière automobile, de mettre l'accent sur l'apprentissage des langues, et d'abord de l'anglais.

Force de propositions : le métier de prestataire dans l'ingénierie a beaucoup évolué au cours des dix dernières années. « Auparavant, nous faisons un peu de l'intérim déguisé, aujourd'hui, nous vendons des projets clés en main, nous sommes une force de propositions pour nos clients. Nous sommes par exemple agréés Crédit Impôt Recherche : en interne, nous faisons aussi de l'innovation. » **Internet** : www.hti-groupeapside.com