

L'automobile en Basse-Normandie

Une filière face à de nouveaux enjeux



repères

- ✚ L'industrie automobile européenne négocie une profonde mutation pour s'adapter à la mondialisation.
- ✚ L'impact de cette mutation est important en Basse Normandie, car la filière automobile, au travers de grands équipementiers et de très nombreux sous-traitants, y occupe un espace très important.
- ✚ La proximité des grands constructeurs, installés en Ile-de-France, en vallée de Seine ou en Bretagne, est un atout pour les entreprises bas-normandes de la filière. Mais les menaces de délocalisation restent fortes dans cette industrie.
- ✚ L'effort de recherche et d'innovation, encore insuffisant, est porté par quelques entreprises qui en font un axe de développement stratégique.
- ✚ Plusieurs plans d'action impliquant professionnels et pouvoirs publics aident la filière à s'engager plus avant dans l'innovation. La création du pôle de compétitivité Mov'eo est un atout de plus.

La filière automobile procure 24 000 emplois en Basse-Normandie soit un quart des emplois industriels de la région¹. Ce poids de l'automobile dans l'emploi place la Basse-Normandie en quatrième position des régions françaises. Cette filière est à un tournant en Basse-Normandie comme dans les autres régions françaises et en Europe. Réalisant deux tiers de leurs ventes sur un marché de l'Europe Occidentale saturé, les producteurs européens doivent régler un problème de surcapacité de production, de l'ordre

1 Le secteur automobile proprement dit concentre environ 10 000 emplois en Basse-Normandie. En prenant en considération les entreprises qui sont classées dans d'autres secteurs de l'industrie mais qui fournissent les constructeurs, les carrossiers et les équipementiers, ainsi que les effectifs intérimaires, la filière compte une fois et demi plus de salariés que le secteur, ce qui fait environ un quart des 96 000 emplois industriels de la région.

de 20 % en moyenne. Pour retrouver la rentabilité et survivre dans ces conditions, l'industrie automobile européenne est entrée dans une période de mutations profondes qui engendrent des réductions importantes d'effectifs.

Des défis multiples

L'automobile demeure une filière exposée aux menaces de « délocalisation économique » et de réorganisation industrielle, même si elle est solidement implantée dans l'économie régionale et bénéficie de la présence de plusieurs acteurs de taille importante.

Principale faiblesse structurelle, les sièges sociaux des plus importants établissements ne sont pas situés dans la région. Ce constat concerne d'ailleurs l'ensemble de l'industrie bas-normande. Les sites bas-normands, faute de faire partie du « premier cercle » des



maisons mères ou de détenir un savoir-faire technologique stratégique, sont les plus soumis aux risques de décision de délocalisation vers les marchés à forte croissance qui se trouvent désormais dans les pays d'Europe centrale et orientale et en Asie. Le positionnement géographique de la Basse-Normandie constitue toutefois un atout, car 80 % de la production automobile française est concentrée dans un rayon de 250 kilomètres autour de la région (vallée de la Seine, Île-de-France, Bretagne). La naissance de l'automobile dans la région tient d'ailleurs à la proximité du bassin parisien, première région automobile française.

Deuxième facteur pénalisant, la région n'accueille sur son sol qu'un seul constructeur, ce qui diminue son attractivité. L'usine Renault Trucks, site de référence pour la fabrication des cabines de camions du groupe AB Volvo, prouve bien l'intérêt d'une telle présence. En effet, sur le site de Blainville-sur-Orne, en plus des 3 300 salariés que compte l'usine proprement dite, sont actuellement localisés une dizaine de

fournisseurs et de sous-traitants employant environ 400 personnes. Entre 2007 et 2010, 57M€ d'investissements sont prévus pour porter la capacité à 450 cabines par jour et créer une nouvelle chaîne de peinture hydrosoluble.



ZOOM

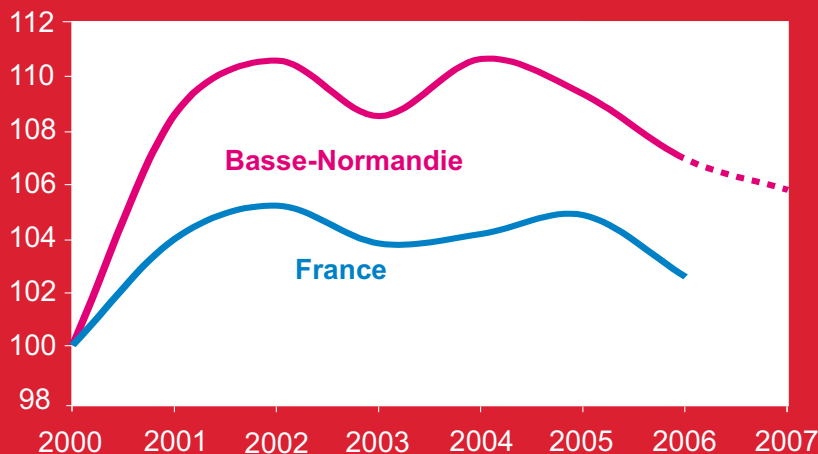
Le Centre National de Recherche Technologique Matériaux de Caen, un outil pour la recherche et le développement

Le Centre National de Recherche Technologique (CNRT) Matériaux de Caen est un laboratoire mixte qui effectue de la recherche technologique de haut niveau dans le domaine des matériaux à l'initiative des industriels et sur des sujets définis par eux. Créé en 2001 avec l'objectif d'assurer la liaison entre la recherche fondamentale et l'industrie, il s'appuie sur les laboratoires du CNRS, de l'ENSICAen, de l'Université de Caen et de l'Université de Havre (depuis 2006).

Le CNRT Matériaux regroupe quatre industriels importants de la région, NXP (anciennement Philips semi-conducteurs), Total France, Aircelle et Thermocoax, autour des projets de recherche concernant la thermomécanique, les polymères, l'électronique, la technologie des céramiques, la catalyse et les matériaux composites.

Les applications de ses recherches trouvent écho chez plusieurs entreprises de la filière automobile, notamment dans le domaine électronique (Bosch, Arvin Méritor) et des matériaux composites et thermoélectriques.

L'emploi salarié dans le secteur automobile en France et en Basse-Normandie base 100 au 1^{er} janvier 2000



Nota : les estimations d'emploi pour 2007 dans le secteur automobile sont provisoires pour la Basse-Normandie

Source : Insee, estimations d'emploi

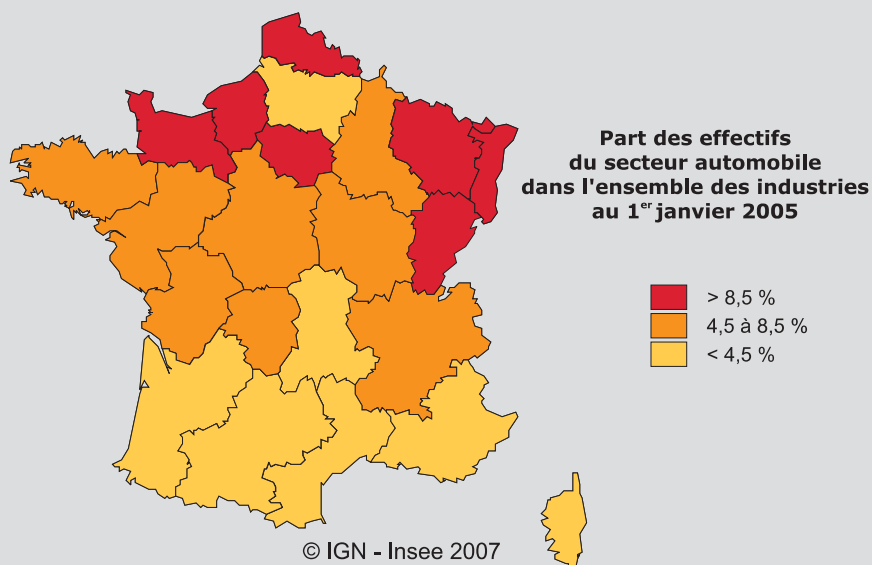
Les équipementiers sous pression

Le gros du tissu industriel de la filière est constitué d'équipementiers et de sous-traitants (respectivement 60 % et 16 % des emplois de la filière). Les équipementiers participent pour 75 à 80 % du coût de revient d'un véhicule au niveau du secteur. Ils subissent une pression constante pour améliorer leur rentabilité et assurer une qualité irréprochable, même quand ils occupent une position stratégique au sein de leur groupe, souvent internationalisé. Ils sont actuellement pris en ciseau entre la hausse des coûts de matières premières et les baisses de prix imposées par les constructeurs. Celles-ci se chiffrent en moyenne à 3 % tous les ans et sont la conséquence directe de la pression concurrentielle subie par les constructeurs dans la bataille des coûts. Afin de rester compétitifs et d'assurer une valeur ajoutée de plus en plus technologique, les équipementiers sont obligés d'engager des investissements élevés, qu'ils doivent en même temps rentabiliser en un temps record. En effet, avec le renouvellement rapide des modèles, et la personnalisation

sation marquée des voitures, ils produisent des équipements pour des séries de fabrication de plus en plus courtes. Ils doivent alors proposer aux constructeurs des solutions innovantes et performantes, à des prix compétitifs, sous peine de voir leur chiffre d'affaire diminuer ou de perdre des parts de marché importantes.

L'année 2006, difficile pour les principaux constructeurs automobiles français (les immatriculations françaises de *Renault* ont chuté de 8 %, tandis que *PSA* a enregistré une baisse de 3 %), s'est répercutée directement en région. Confrontés à une baisse de chiffre d'affaires et subissant les conséquences des implantations des chaînes de production dans des pays à bas coûts, plusieurs équipementiers bas-normands (*PSA*, *Robert Bosch*, *SC2N*, *Honeywell*) ont entamé l'an dernier des plans de restructuration, accompagnés de suppressions d'emplois, destinés à maintenir leur compétitivité. Le site *PSA* de Cormelles-le-Royal

La Basse-Normandie dans le groupe des régions de tête



Source : Insee, estimations d'emploi

est de ceux potentiellement concernés par la délocalisation vers les nouveaux marchés. En effet, comme l'alimentation en com-

posants des usines *Peugeot* de Slovaquie et de Chine s'effectuera uniquement sur place à l'horizon de 2009, la production nationale destinée à l'exportation devra se contenter du seul marché occidental, à faible croissance. Malgré une place stratégique au sein du groupe (50 % des transmissions et 75 % des liaisons au sol pour les véhicules *Peugeot*), l'usine a dû, dès 2006, supprimer tous ses contrats d'intérim. De plus, à l'automne 2006, le plan d'action de *PSA* envisageait une baisse de 10 % des effectifs permanents du site, étalée sur 2007 et 2008.

Le tableau de bord du secteur automobile en France et en Basse-Normandie

	Le secteur		Industries bas-normandes
	Basse- Normandie	France	
Ensemble de l'industrie			
Effectif salarié (31/12/2005)	10 056	289 342	96 227
Taux de qualification ouvrière	72,6%	67,2%	59,1%
Taux de féminisation	15,8%	15,7%	29,0%
Age moyen	42,8	41,2	39,4
Entreprises de plus de 20 salariés (2005)			
Nombre d'établissements	36	928	1 150
Effectif salarié moyen	10 466	243 614	80 337
Main d'œuvre totale (EQTC*)	12 063	273 002	88 569
Production (M€)	5 958	254 982	21 784
Valeur ajoutée (M€)	588	15 232	4 801
Valeur ajoutée / EQTC (k€)	49	56	54
Coût du travail / EQTC (k€)	41	45	39
Investissements (M€)	123	3 738	735
Crédit bail (M€)	0	27	31

* EQTC : équivalent temps complet

Source : Insee et Sessi - EAE régionalisée, estimation d'emploi, RP 1999

La recherche et l'innovation au coeur de la stratégie

Ces reconfigurations industrielles sous la pression de la concurrence obligent les entreprises de la filière à miser sur l'innovation et la recherche. Or, l'effort de recherche et de développement, est concentré surtout chez les constructeurs. Ces derniers investissent en moyenne 21 % de leur chiffre d'affaires annuel, contre 14 % pour les



De quoi parle-t-on ?

Filière et secteur

Le concept de filière couvre un sens plus large que le secteur. Le secteur automobile réunit des entreprises industrielles mettant en oeuvre des processus de production destinés exclusivement à la fabrication de véhicules ou d'éléments de véhicules. La filière, c'est l'ensemble des entreprises qui concourent à la fabrication ou à l'assemblage de pièces de véhicules automobiles (y compris véhicules utilitaires, de tracteurs, d'engins de chantier, de remorques et de caravanes de) dans des processus de production non dédiés à l'automobile. La filière exclut les fournisseurs de matières premières, de biens d'équipement et d'outillages. Si elle comprend les cabinets d'étude dont l'activité est tournée vers la définition des produits entrant dans la fabrication automobile, elle n'inclut pas, par convention, le secteur de la commercialisation et de la réparation. Au-delà du secteur automobile, la filière inclut donc des entreprises de plasturgie, du caoutchouc, du travail des métaux, du textile, etc...

La filière automobile en Basse-Normandie a fait l'objet d'une étude en 2001, sur la base d'une enquête menée par l'Insee sur un échantillon de 374 entreprises et établissements, en partenariat avec la DRIRE de Basse-Normandie et la préfecture de Région.

Constructeurs, équipementiers, fournisseurs et sous-traitants

L'analyse par filière dans le cas de l'automobile a permis de distinguer deux types de marchés. Un premier, organisé par les constructeurs (30 % du chiffre d'affaires de la filière automobile bas-normande, selon l'étude de 2001) est accessible aux grands groupes équipementiers et à quelques fournisseurs spécialisés, soit une trentaine d'entreprises de la région qui réalisent près de 60% du chiffre d'affaires de la filière en région. Le second (environ 120 entreprises de taille plus petite, qui réalisent 10% du chiffre d'affaire de la filière) est celui de la sous-traitance dite « de deuxième rang ». Il concerne les entreprises qui n'ont pas de contact direct avec les constructeurs. Les équipementiers, principaux clients de ces sous-traitants, répercutent sur ces derniers les exigences de qualité qui leur sont imposées par les constructeurs, diffusent de nouvelles méthodes de production (flux tendus, livraison juste-à-temps) et de nouvelles formes de gestion de la main d'œuvre (flexibilité, polyvalence).

équipementiers ². Peu d'entreprises profitent des transferts de technologies que la coopération avec des centres de recherche peut engendrer, comme c'est le cas notamment dans l'électronique.

Une exception remarquable est le centre de recherche et développement de *Faurecia* à Flers (200 personnes). Deuxième équipementier automobile européen et neuvième mondial, *Faurecia* s'est imposé comme leader dans les mécanismes de sièges automobiles. En 2005, fortement soutenu par les pouvoirs publics, le groupe a décidé de concentrer son activité dans

l'Orne sur un seul site, à Caligny, au nord de Flers. Il devrait y accueillir ses trois usines anciennes ainsi que son centre de recherche. *Faurecia* confortera ainsi la position du site en tant que centre de compétence européen pour les mécanismes de sièges. L'investissement, qui s'élève dans une première phase à 50 millions d'euros, permettra la création d'un pôle d'excellence technique automobile dans la région. Il comprendra, entre autres, une école d'ingénieurs et un centre de formation.

L'exemple de *Faurecia* n'est pas unique. *Magneti Marelli*, qui produit des systèmes de contrôle d'injection, dispose à Argentan d'un centre de développement et d'application très bien équipé qui lui assure un positionnement de

pointe pour tester des nouvelles générations de régulateurs de mélange air et essence. Quant à *Filtrauto*, premier fournisseur de filtres de *PSA* et de *Renault-Nissan*, il possède depuis 2003 à Vire un centre de recherche important pour la division filtration du groupe *Sogefi* auquel appartient l'entreprise viroise. De plus, *Filtrauto* a noué des partenariats avec des centres de compétences régionaux (ENSI Caen notamment) et, en 2006, l'établissement a obtenu un accompagnement financier d'*Oséo* (ex-ANVAR) pour un projet innovant de carter plastique intégré.

Denis ALEXANDRE
Drire Basse-Normandie

Dragos IOAN,
Insee Basse-Normandie

² SESSI, Résultats de l'Enquête annuelle d'entreprise 2005, niveau France entière.



Quand industriels
et pouvoirs publics collaborent

Un plan d'action collectif pour 2010

Afin de rendre la filière plus compétitive en maximisant les synergies et en poussant les innovations dans les produits et procédés industriels, plusieurs plans d'action régionaux ont été élaborés, leur mise en œuvre étant coordonnée par des organismes créés pour cela. Les pouvoirs publics et les principaux industriels se sont mis d'accord, dès 2005, pour privilégier deux axes stratégiques d'action jusqu'en 2010.

Rapprocher les acteurs

Le premier vise à consolider la filière. Déjà, des bases de données et des savoir-faire ont été mis en commun entre les différents acteurs. De même, un dispositif d'intelligence économique a été amorcé (veille technologique, commerciale et environnementale).

Le deuxième a pour objectif de renforcer les compétences technologiques des fournisseurs et des sous-traitants. Ceux-ci représentent 16% de la filière en région et sont majoritairement cantonnés dans des métiers traditionnels (mécanique, travail des métaux, traitements de surfaces). A quelques exceptions près, ils explorent peu les nouvelles possibilités technologiques comme voie de développement. L'Etat se propose justement de dynamiser l'innovation et d'améliorer la réactivité vis-à-vis des clients. Pour ce faire, le plan d'action essaie d'abord d'inciter les PMI à participer aux programmes communs de recherche et développement. Ensuite, il vise à renforcer la performance industrielle inter et intra-entreprises (opération ALFA :

Amélioration Liaisons Filière Automobile) et les dynamiques commerciales. Enfin, il s'attache à développer les ressources humaines. La mobilisation de la Région en faveur du développement de la filière automobile est clairement exprimée depuis un an, à travers la Mission Régionale pour l'Innovation et l'Action de Développement Economique - MIRIADE, outil mis en place dans le cadre de son Schéma Régional de Développement Economique.

Une association créée pour impulser

Cette logique de mutualisation et de mise en œuvre des synergies est renforcée avec la création de l'Association Régionale de l'Industrie Automobile - ARIA de Basse-Normandie, en janvier 2006. Cette association regroupe des grandes entreprises et des PMI de la filière. Elle a pour ambition de structurer et de promouvoir la filière. C'est l'interlocuteur des pouvoirs publics pour le développement de l'automobile en Basse-Normandie. Parallèlement, l'ancrage régional des grandes entreprises de la filière bas-normande est conforté avec la création du pôle de compétitivité MOV'EO.

Face aux défis de la mondialisation, les prémices pour la réussite de ces actions de consolidation de la filière semblent réunies. Leur succès en pratique dépendra en revanche de l'implication effective des acteurs économiques et de la qualité de l'accompagnement des mutations nécessaires par les pouvoirs publics.



ZOOM

Le pôle de compétitivité Mov'eo

Les pôles de compétitivité, créés par l'Etat en 2005 suite à un appel national de projets, correspondent à une démarche volontariste de développement, structurée et portée par les forces économiques et accompagnée par les pouvoirs publics.

Issu de la fusion, en 2006, des pôles Normandy Motor Valley, qui associait les régions Haute et Basse-Normandie, et Vesta-polis, le pôle francilien dédié à la sécurité des transports, Mov'eo mise sur les synergies entre les trois régions. Il a pour ambition d'acquérir une visibilité mondiale en associant des acteurs de rang mondial (*Renault, PSA Peugeot-Citroën, Siemens, Saint-Gobain, Safran, Total, Valeo, Veolia, RATP* etc.) dans une dominante automobile. Déployé autour des sites stratégiques d'essais et de recherche (dont une douzaine d'établissements de la région), le pôle s'engage sur 60 projets coopératifs qui représentent plus de 150 millions d'euros de projets d'investissement dans la recherche et le développement. Sa stratégie s'organise autour du double objectif de développement de projets de R & D et du développement du territoire. Le comité de site bas-normand a été créé en 2006 et un chargé de mission est opérationnel depuis avril 2007.

Denis ALEXANDRE
Drirre Basse-Normandie

Les données présentées dans ce **Cent pour Cent Basse-Normandie** sont extraites du :

Portail de l'industrie bas-normande



www.insee.fr/basse-normandie
rubrique : Produits et services

Ce site est une réalisation conjointe de :



Avec le concours de :

Entrez dans ce site dédié
à l'industrie bas-normande.
Régulièrement mis à jour,
il est destiné aux acteurs
du développement
de la Basse-Normandie.
Il combine des descriptions
synthétiques
par secteur d'activité
et par territoire
et permet également de suivre
la conjoncture dans l'industrie régionale.



DIRECTION REGIONALE DE L'INSEE DE BASSE-NORMANDIE

93, rue de Geôle
14052 CAEN CEDEX 4
Tél. : 02.31.15.11.00
Fax : 02.31.15.11.80

www.insee.fr/basse-normandie

Directeur de la publication :
Michel GUILLEMET

Service études et diffusion :
Sophie DESTANDAU

Rédacteur en Chef :
Pascal CAPITAINE

Composition PAO :
Françoise LEROND

Impression :
Normandie Information Impression (Nii)
02.31.70.88.10

Crédit photos :
Comité régional du tourisme ; Chambre régionale
d'agriculture ; Comité départemental du
tourisme de la Manche

Attaché de presse :
Philippe LEMARCHAND

Prix : 2,30 €

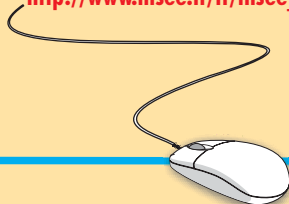


Cette étude a été réalisée dans le cadre d'un
partenariat de région
avec le financement des Fonds
structurels européens.

Retrouvez l'intégralité de la collection des **Cent pour Cent Basse-Normandie**
depuis l'année 2000 (n°73) sur notre site internet :

http://www.insee.fr/fr/insee_regions/basse-normandie/publi/revue_liste.htm

Formats pdf et html



Dragos IOAN,
Insee Basse-Normandie

