



Assemblée Plénière du 22 juin 2009

Mission d'information et d'évaluation sur la situation de l'industrie automobile en Haute-Normandie



Sommaire

I. LE CADRE DE LA MISSION.....	3
I.1. ELABORATION D'UN BILAN DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE.....	3
I.2. ORGANISATION D'AUDITIONS.....	3
I.3. PROPOSITIONS DES PISTES DE TRAVAIL.....	4
II. LE MARCHÉ DE L'AUTOMOBILE.....	5
II.1. DONNÉES GÉNÉRALES SUR LE MARCHÉ MONDIAL.....	5
II.2. DONNÉES GÉNÉRALES SUR L'INDUSTRIE NATIONALE.....	7
II.3. L'IMPACT DE LA CRISE ÉCONOMIQUE SUR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN HAUTE-NORMANDIE.....	10
III. FOCUS SUR LE POIDS DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE EN RÉGION.....	12
III.1. QUELS SECTEURS SONT CONCERNÉS ?.....	12
1. Définition du secteur Automobile pour la mission.....	12
1. Définition de la sous-traitance Automobile.....	12
2. Définition de la maintenance Automobile.....	13
III.2. PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES RÉGIONALES DU SECTEUR AUTOMOBILE.....	13
III.3. LA RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE EN RÉGION DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE.....	17
2. Les principaux établissements régionaux en effectif :.....	17
III.4. EMPLOIS, RESSOURCES HUMAINES ET COMPÉTENCES.....	20
IV. LES INTERVENTIONS DE LA RÉGION HAUTE-NORMANDIE.....	25
IV.1. LE TECHNOPOLE DU MADRILLET.....	25
IV.2. LA RECHERCHE ET L'INNOVATION.....	25
IV.3. LES PARCS D'ÉQUIPEMENTIERS AUTOMOBILES.....	29
IV.4. LA FORMATION.....	29
IV.5. LES AIDES AUX ENTREPRISES.....	35
V. LES PISTES D'AMÉLIORATION DE LA SITUATION DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE EN HAUTE-NORMANDIE.....	38
V.1. LES PRINCIPAUX ENJEUX.....	38
3. La productivité.....	38
4. La compétitivité par l'innovation.....	38
5. Evolution des compétences.....	39
6. Préservation de l'environnement.....	39
7. Le développement de la réparation et du service automobile.....	39
V.2. ACCOMPAGNER LES MUTATIONS ÉCONOMIQUES ET LA RECONVERSION DES BASSINS ET DES SITES.....	39
1. Le renforcement des actions collectives :.....	39
8. Le soutien au développement de la filière automobile.....	40
9. Le soutien financier temporaire aux entreprises.....	41
10. L'anticipation de la reconversion des bassins et des sites.....	42
11. Les regroupements d'entreprises.....	42
V.3. FAVORISER LA FORMATION ET LA GESTION PRÉVISIONNELLE DES EMPLOIS ET DES COMPÉTENCES.....	43
V.4. SOUTENIR L'INNOVATION INDUSTRIELLE.....	43
VI. ANNEXE.....	45
VI.1. BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES DES DONNÉES.....	45
VI.2. SYNTHÈSE DES AUDITIONS DANS LE CADRE DE LA MISSION.....	45
12. Le contexte économique et financier et le marché de l'automobile.....	46
13. Le constructeur et les sous-traitants.....	47
14. L'emploi et la formation.....	47
15. La recherche et le développement.....	48
VI.3. LES MESURES DU PACTE AUTOMOBILE NATIONAL.....	49



I. Le cadre de la mission

Lors de la session d'octobre 2008, le Conseil Régional a décidé la mise en place d'une mission d'information et d'évaluation de la situation de l'industrie automobile en région, composée des membres de la 7^e commission du Conseil Régional, et a mandaté Monsieur Dominique Gambier Vice-Président de la Région pour l'animer.

Dans un contexte économique difficile, l'industrie automobile, fortement implantée en Haute-Normandie, connaît des difficultés importantes avec des conséquences lourdes sur l'emploi régional. Au-delà du constructeur Renault, de nombreuses entreprises, notamment les équipementiers, sont concernés de manière directe ou indirecte.

Les travaux consistent à consolider au niveau régional des données générales sur le marché mondial et national, mesurer l'impact en région de l'industrie automobile en terme de métiers, d'emplois, de secteurs d'activités, mettre en évidence les principaux enjeux liés à l'anticipation des mutations à venir, et proposer des pistes de travail pour l'action régionale.

Cette mission a été mise en place lors de la réunion de la 7^{ème} commission le 3 décembre 2008.

La méthode retenue

I.1. Elaboration d'un bilan de l'industrie automobile

Celui-ci mettra en exergue par sondage, comparaison, exploitation de base de données :

- La situation mondiale du secteur,
- Les enjeux du secteur et des constructeurs nationaux,
- Le focus sur le secteur en région : les entreprises, l'emploi et la formation.
- Les principaux enjeux du secteur.

I.2. Organisation d'auditions

7 catégories d'acteurs ont été auditionnées les 21 janvier, 11 février et 8 avril 2009 :

- Le constructeur régional (secrétariat général et représentants des 3 établissements),
- Les acteurs de l'innovation (le pôle de compétitivité MOVEO et deux laboratoires de recherche CEVAA, CERTAM),
- Les représentants syndicaux du CESR,
- L'Etat en région (Direction du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle)
- Des représentants d'entreprises (un équipementier et un sous-traitant)
- Les représentants syndicaux des trois établissements de construction du Groupe Renault en région, Sandouville, Cléon et Dieppe.



- Des acteurs du développement du territoire directement concernés (CRCI, Le Havre Développement et le CEDRE)

A noter que les services du Ministère de l'Economie et de l'Emploi ont été sollicités mais ont décliné l'invitation.

Les principaux thèmes suivants ont été abordés dans le cadre des auditions :

- L'évolution du marché automobile mondial
- Les difficultés du secteur automobile en région et les impacts sur l'emploi
- Les entreprises en difficulté selon les bassins d'emplois, les emplois directs et indirects concernés
- Les plans d'anticipation des mutations économiques et de dynamisation des bassins d'emplois, les plans de sauvegarde de l'emploi, les plans de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC)
- la stratégie de développement du Groupe Renault et le devenir des sites régionaux
- la stratégie de l'innovation automobile en région
- l'implication des PME dans les technologies à forte valeur ajoutée
- les réseaux et acteurs de l'innovation en région
- la compétitivité de l'outil industriel
- les soutiens publics souhaités pour répondre aux acteurs régionaux de l'automobile dans un tel contexte

I.3. Propositions des pistes de travail

Au regard des principaux enjeux identifiés du secteur et des informations recueillies lors des auditions, plusieurs pistes de travail sont proposées et déclinées selon les thématiques : anticipation des mutations économiques, évolution des compétences et soutien à l'innovation.



II. Le marché de l'automobile

II.1. Données générales sur le marché mondial

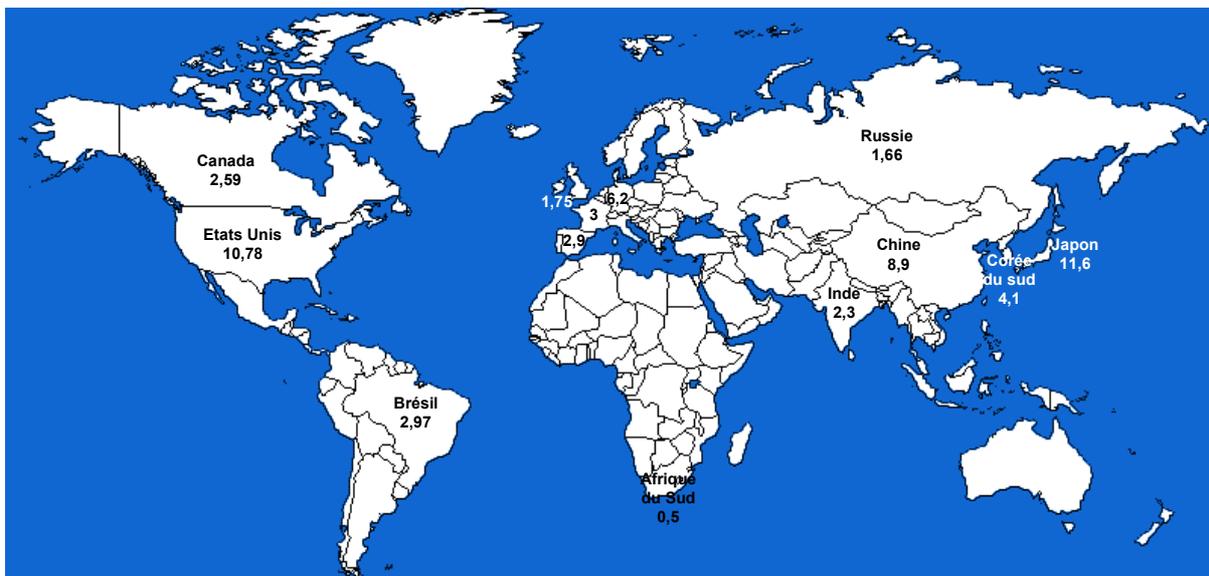
L'industrie automobile mondiale a déjà connu plusieurs crises. Après avoir traversé le premier choc pétrolier, puis le deuxième, elle a aussi connu un déclin en particulier en Europe en 1993. A chaque crise, les marchés, comme la production, reculent. La clientèle se détourne des gros modèles pour s'orienter vers des véhicules plus économiques. Mais une fois les difficultés surmontées, les consommateurs reprennent globalement leurs habitudes automobiles antérieures même si, de leur côté, les constructeurs s'adaptent.

On assiste ainsi depuis 1995 à un fort mouvement de concentration des constructeurs au niveau mondial (Renault/Nissan, Daimler/Chrysler). Ces rapprochements sont liés à la nécessité d'être présents sur de nombreux marchés, dans un contexte de forte concurrence. Ces rapprochements permettent également d'atteindre la taille critique nécessaire dans un marché mondial qui a fortement crû. Ce mouvement de concentration est également observé chez les équipementiers et les réseaux de distribution.

De plus, la concurrence s'est intensifiée chez les constructeurs. Cette concurrence a des répercussions sur leur compétitivité, les constructeurs devant proposer un meilleur produit (notamment mieux équipé) à un prix constant. Cette politique oblige les fournisseurs, et au premier chef les équipementiers et les entreprises de rang 2 (i.e. les sous traitants des fournisseurs des constructeurs), à faire des efforts considérables en matière de réduction des coûts, dans un contexte de concurrence accrue des « Low Cost Countries ».

Ces crises, enfin, ne sont pas sans entraîner certains bouleversements technologiques chez les constructeurs ; le Diesel, quasi-inexistant dans les années soixante-dix, a pris son essor pour aboutir à 55% du marché européen aujourd'hui.

Les principaux pays producteurs en 2007 en millions de véhicules :



Depuis la fin de l'année 2008, une nouvelle crise sévère frappe l'industrie automobile mondiale : les marchés ont reculé en octobre, de 40% en Espagne, 32% aux Etats-Unis, 19% en Italie, 13 % au Japon, 8% en Allemagne et 7,3% en France.

Le constructeur automobile Nissan réduit sa production au Japon. Cette décision concerne les véhicules, de grande taille et de luxe, destinés à l'exportation vers les Etats-Unis et l'Europe. Quant au constructeur automobile Renault, il a réduit d'environ 25% sa production mondiale au 4ème trimestre 2008. Même DACIA, marque du Groupe Renault, a arrêté sa production temporairement en Roumanie entre novembre et décembre 2008.

Le secteur de l'automobile d'Europe occidentale est quant à lui en difficulté : les marchés à potentiels sont plutôt à l'Est de l'Europe ou en Amérique du sud. Même le marché russe donne des signes de faiblesse : après un premier semestre 2008 où la croissance a atteint 47%, cette dernière n'a été « que » de 22% au dernier trimestre.

Le contexte de très forte concurrence internationale, de concentration des constructeurs, de préoccupation environnementale mais aussi de modification des comportements des consommateurs, contraint le secteur automobile à évoluer rapidement pour gagner en productivité, faire évoluer les compétences ou intégrer les impératifs de sécurité et de protection de l'environnement.

Dans une interview accordée à l'Usine Nouvelle en fin d'année 2008, Louis Schweitzer, Président du Mondial de l'Automobile et ancien Président du conseil d'administration de Renault, apportait son analyse sur l'évolution du secteur automobile mondial ; il dégageait alors plusieurs tendances :

- l'attrait grandissant des consommateurs pour le « low cost ». Selon Louis Schweitzer, cette tendance viendra concurrencer le marché du véhicule d'occasion : pour des niveaux de prix semblables, les voitures « low cost » répondront davantage aux exigences techniques que leurs consœurs de seconde main.
- le raisonnement des constructeurs en terme de marchés et non plus en terme de produits. Concrètement, il s'agit de rapprocher les sites de construction de véhicules des territoires que l'on a pour cibles en terme de potentiel de consommation. Cette tendance explique en partie la montée en puissance des pays émergents, où le marché de l'automobile présente un vrai potentiel, face au recul des ventes en Europe occidentale où l'équipement automobile est important.
- l'intégration des impératifs liés au respect de l'environnement pour répondre à la demande des consommateurs et des pouvoirs publics, tout particulièrement en Europe. Ainsi, le débat au Parlement européen sur la crise automobile qui s'est déroulé le 19 novembre 2008, conclut à l'intérêt d'un cadre réglementaire stable, ambitieux mais réaliste, en matière de lutte contre la pollution. Il préconise de favoriser l'investissement pour la conception et la réalisation de véhicules hybrides et électriques. C'est dans cette logique que les pouvoirs publics des principaux pays producteurs d'automobiles ont mis en place des plans de soutien ou de sauvegarde du secteur : aides du congrès américain aux trois « big three » conditionnées à des développements innovants, mesures de soutien au marché comme des « primes à la casse » en Allemagne, mesures incitatives pour favoriser l'achat de voitures propres aux USA, au Canada ou en Europe.



II.2. Données générales sur l'industrie nationale

- Des emplois du secteur automobile en baisse depuis 1995 :

De 1995 à 1998, l'emploi dans l'automobile française a diminué de 4 %. Cette tendance a été un peu plus marquée dans la région (- 7,2 %) et elle s'est prolongée jusqu'en 1999 où elle a atteint un point bas. Entre 2000 et 2005, le secteur a été de nouveau porteur d'emplois, suivant en cela le mouvement national. Néanmoins, cette reprise n'a pas été suffisamment forte pour retrouver le niveau d'emploi salarié de 1995. Globalement, ce sont près de 820 emplois qui ont disparu tant chez les constructeurs que les équipementiers.

- Une restructuration favorisant la concentration et une modification profonde des relations entre acteurs :

Depuis 2005, le secteur automobile national est impacté par la concurrence des « Low Cost Country ». Cette situation entraîne des restructurations en chaîne, tant chez les donneurs d'ordre que chez les PME. D'autre part, la réactivité demandée par les constructeurs à leurs fournisseurs trouve sa concrétisation dans le « juste à temps » qui peut aboutir, dans certains cas, à la concentration géographique (cf. Parc Industriel Fournisseurs à Sandouville).

Ce phénomène global de concentration s'accompagne d'une évolution des cœurs de métiers, les relations « constructeurs-équipementiers » et « constructeurs-distributeur » évoluant fortement. Ainsi, les constructeurs abandonnent progressivement leur rôle d'assembleur, pour devenir des concepteurs de voitures en se limitant à l'assemblage final et aux tests. De fait, on assiste à un transfert partiel des coûts d'études et de recherche et développement, et à la nécessité pour les équipementiers de fournir des modules ou systèmes complets (ou « fonctions »).

Les constructeurs s'impliquent en revanche plus fortement en souhaitant maîtriser la distribution et la relation avec le client final : on assiste à la montée en puissance de « l'e-business » et des nouveaux canaux de distribution (Internet, ...)

- Une production automobile nationale à la baisse depuis 2008 :

La production automobile en France est à la baisse. Le nombre de véhicules fabriqués par les constructeurs français dans l'hexagone a perdu près de 10% en 2008.

Désormais Renault ne fabrique plus que 28 % de ses voitures en France contre 44% pour PSA. Pour comparaison, en 2004 les deux constructeurs fabriquaient encore globalement 2,89 millions d'unités en France. L'an dernier ils redescendaient à 2,17 millions à peine, en fin d'année 2008 la barre des 2 millions de véhicules n'a pu être atteinte .

La production des seules voitures particulières a chuté de 10,3% à 1,47 millions. Les volumes des usines nationales de PSA ont reculé de 3,2 % pour 1 million d'unités alors que ceux de Renault ont reculé de 22,7 % pour atteindre à peine plus de 461 000 exemplaires.

Même si, en début d'année 2008 les deux constructeurs ont accéléré la cadence à l'étranger ils ont assemblé 12,3 % de véhicules en plus sur les neuf premiers mois de l'année 2008 approchant ainsi les trois millions de véhicules, PSA voyant sa croissance atteindre 3,7 % et Renault 16,7 %, les filiales roumaines Dacia et Renault Samsung progressant à elles seules de 25,6 % et 19,7 % respectivement- le Directeur général du Groupe Renault annonçait pour la fin de l'année 2008, une réduction de la production dans toutes les usines du monde (au



moins 25 % comparé au 4^{ème} trimestre 2007). La progression de Dacia (+20,2%) n'a pu combler le repli de la marque Renault (-16,9%) et celle de Renault-Samsung en Corée (-27,7%). Renault a ajusté ses investissements en Inde où seulement une ligne de production, contre deux initialement prévues, sera opérationnelle.

□ Des effets de la crise actuelle « dévastateurs » pour l'activité industrielle et l'emploi

S'exprimant lors d'une conférence, Jean-Philippe Colin, Directeur de la marque Peugeot, a réaffirmé que la crise était plus brutale et plus violente que celles de 1975 et de 1993.

Depuis la fin de l'année 2008 en effet, après avoir mis fin aux contrats des intérimaires, les entreprises ont recours de façon de plus en plus massive aux mesures de chômage partiel ou font l'objet de plans sociaux. Ces mesures touchent les sous-traitants : Sonas Automotive sur les sites de Beaucourt (Territoire de Belfort), Saint-Nicolas-D'Aliermont (Seine-Maritime) et La Souterraine (Creuse), les équipementiers Cooper Standard et Fabris, les sociétés Bridgestone, Continental, ArcelorMittal, Valeo, Delphi, Polymères Barre Thomas, Faurecia, Electrifiil, Bosch, Rencast, JTEKT, Auto Châssis International et Hutchinson, Sealynx, Edscha Fonderie Lorraine, Lemförder, Key Plastics France ou Johnson Controls.

Les constructeurs ne sont pas épargnés : PSA Peugeot Citroën a lancé son 3^{ème} plan social ; il concerne 3.550 salariés, dans tous les sites et toutes les directions, qui seront invités à quitter l'entreprise sur la base de départs volontaires. Renault, de son côté, annonçait en juillet 2008 un plan de 4 000 départs volontaires sur ses sites français s'ajoutant aux 900 emplois supprimés dans les filiales du groupe sur le territoire.

□ Un Pacte Automobile National

Face à ces difficultés du secteur industriel automobile, une charte nationale de coopération, pour le soutien et l'accompagnement des entreprises du secteur automobile et de leurs salariés, a été signée dès le 3 juillet 2008 entre l'État, les principaux acteurs du secteur industriel, le conseil national des professions de l'automobile, les organisations syndicales et les représentants des équipementiers automobiles.

L'objectif est d'accompagner les entreprises sur les points suivants :

-  Veille, alerte et anticipation économique et sociale,
-  Meilleure appréciation des besoins en termes d'emplois et de compétences,
-  Attractivité, recrutement et intégration durable de salariés dans le secteur,
-  Maintien, évolution et reconversion de salariés tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du secteur automobile, dans le souci d'éviter les ruptures et de faciliter les transitions professionnelles.

Cette charte constitue le « gestion de l'emploi et des compétences » du Pacte Automobile, adopté dans le prolongement des « Etats généraux de l'Automobile »

Ce plan de soutien à l'ensemble de la filière automobile d'un montant total de 9 milliards d'€ se donne deux objectifs :

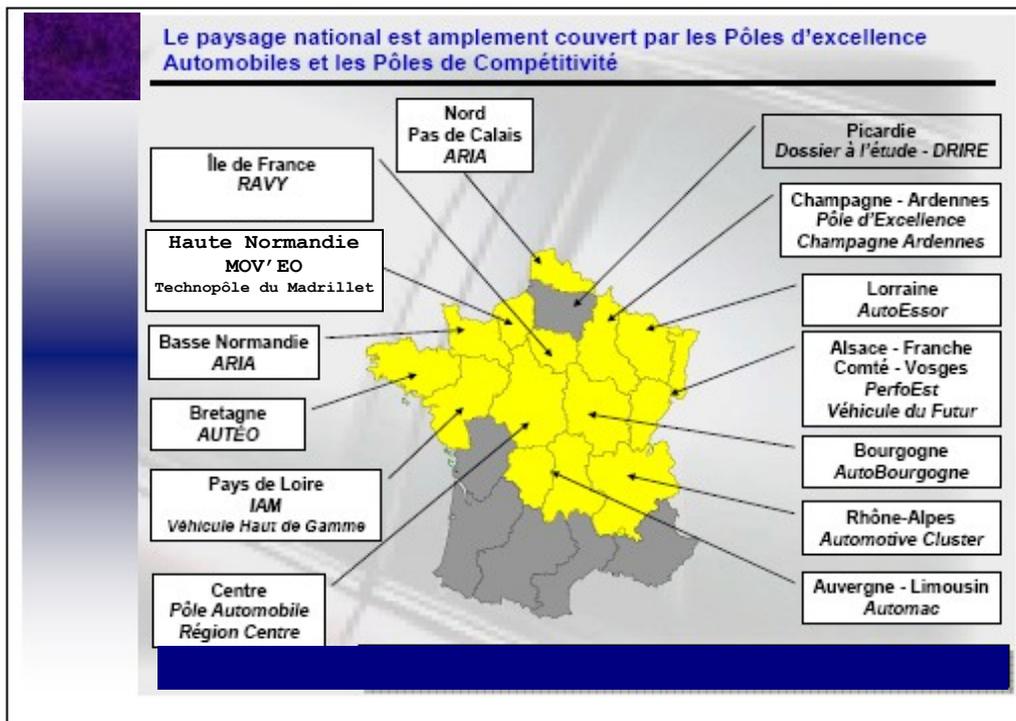
- préparer l'appareil productif à la production de voitures propres avec un soutien aux grands programmes de développement en ce sens.
- soutenir la demande en rétablissant l'offre de prêt à la consommation d'automobile



Il s'appuie sur plusieurs leviers :

-  Aide au financement des programmes de développement des constructeurs (6,5 Mrds maximum de fonds Etat)
-  Financement des banques internes des constructeurs (1,5 Mrd de prêt par Société de Financement de l'Economie Française)
-  Fonds de garantie pour les prêts octroyés aux équipementiers et sous-traitants (Affectation des fonds de garantie OSEO au secteur spécifiquement)
-  Fonds de modernisation des équipementiers automobiles (300 M€ répartis par tiers entre le Fonds Stratégique d'investissement et les constructeurs PSA et Renault)
-  Convention nationale de chômage partiel pour le secteur automobile
-  Soutien à l'innovation de la filière automobile (250 M€ de prêt : principalement affectation de fonds ADEME, Fonds unique interministériel (pôle de compétitivité) et Caisse des Dépôts et Consignations au secteur spécifiquement pour des véhicules propres)

Ces mesures complètent les dispositions mises en œuvre dans le cadre du plan de relance, et notamment du dispositif de prime à la casse qui restera en vigueur jusqu'à fin 2009.



II.3. L'impact de la crise économique sur l'industrie automobile en Haute-Normandie

La production industrielle en Haute-Normandie s'est repliée en fin d'année 2008, constatait la Banque de France dans sa note de conjoncture mensuelle : « Le recul touche principalement l'industrie automobile, les biens de consommation et les biens intermédiaires ».

Le secteur automobile, proprement dit (Chiffre d'affaire affecté directement et à 100 % au secteur automobile d'après le code NAF), représente en région en 2007 : 64 établissements pour 13 562 salariés.

Le poids de l'automobile dans l'industrie haut-normande est plus d'une fois et demie supérieur au poids de l'automobile française dans l'industrie nationale. L'importance de ce secteur se retrouve aussi dans le niveau des investissements qui y sont réalisés. En 2003, la région Haute-Normandie était au sixième rang pour les investissements (213 millions d'euros) dans le secteur, l'Alsace étant la première région destinatrice de fonds (478 millions d'euros). Le secteur représente aussi 19,9% des exportations régionales en 2004, le port du Havre étant le 1er port français pour les entrées et sorties de véhicules. La production automobile française se concentre pour 80% dans un rayon de 300 km autour de Rouen.

L'industrie régionale se caractérise par la présence d'un grand constructeur, Renault, et un tissu dense d'équipementiers et sous-traitants dans tous les domaines d'activités : le travail des métaux (Garçonnet Frères, Bronze Alu, ...), l'électricité-électronique (Sagem, Legrand ...), les plastiques, caoutchouc, composites (SEALYNX, Automotive Profile Systems, ...), le textile, la chimie, le verre (Sommer Industries, Holophane ...), les éléments de sécurité (Autoliv France, ...).

Depuis 2006, les difficultés du secteur automobile dans la Région sont régulières avec une nette accélération en 2008 des fermetures, des mises en redressement judiciaire, du recours au chômage partiel.

Le constructeur régional n'est pas épargné:



RENAULT SANDOUVILLE : le plan de départs volontaires annoncé en 2008 doit aboutir à la suppression de 1150 postes. Le site, spécialisé dans les véhicules haut de gamme subit de plein fouet les conséquences de la crise et le report des choix du consommateur sur les véhicules plus petits et moins consommateurs d'énergie. Les prévisions de fabrication de l'Espace vont au delà de 2012. Renault affirme que la Laguna actuelle serait fabriquée au minimum jusqu'en 2014. La production d'un futur véhicule utilitaire n'est aujourd'hui prévue de façon certaine sur le site qu'en 2013, date de sa commercialisation.



RENAULT AUBEVOYE : Le Centre d'Essai à Aubevoye dépend du technocentre recherche et développement de Renault situé à Guyancourt. Ce site est en développement continu depuis de nombreuses années avec des investissements technologiques importants tout en respectant, dans les nouvelles implantations, l'environnement du site. Le plan quinquennal d'investissement prévoit pour 2008-2012 un investissement de 19,5 M€ basé sur la réduction des émissions polluantes, les techniques anti-corrosion, la sécurité active avec une nouvelle aire d'évolution... Le site regroupe plus de 1000 salariés y compris les sous-traitants. Aucune création d'emploi n'est prévue suite au programme d'investissement.



RENAULT DIEPPE : Le marché du véhicule sportif reste un axe important pour le constructeur. La stratégie d'Alpine est de maintenir sur le site une fabrication de



véhicules de petite série (activités prototypes, négoce de pièces de compétition). Un nouveau projet « ambitieux » est à l'étude, la décision du groupe étant attendue pour 2009. L'entreprise compte 344 salariés sur le site, avec une moyenne d'âge de 45 ans. Alpine ne produit plus que 25 véhicules / jours alors que la capacité est de 150 véhicules / jours. La perte du contrat de la Mégane RS (validé pour l'Espagne) présage d'un avenir difficile pour le site qui cherche aujourd'hui à diversifier son offre.



RENAULT CLEON : Le site de Cléon spécialisé dans la production de moteurs et de boîtes de vitesses distribue plus de 750 000 pièces à destination des assembleurs du groupe Renault à 75% mais également pour Nissan, Suzuki et Opel. En mars 2006 l'effectif était de 5 170 emplois. La direction du site établit les effectifs actuels à 4 650 collaborateurs. Le site de Cléon a été récemment retenu pour la production et l'assemblage du nouveau moteur R9M, plus performant en matière de CO2 et de consommation avec un objectif de production de 300 000 organes d'ici 2011, de 600 000 sur une seconde tranche à fin 2015. Cette nouvelle production se substituera à l'arrêt programmé de la production d'autres moteurs tels que les F9.

Les centres de recherche régionaux sont aussi touchés, un recul des investissements et de la recherche des constructeurs étant constaté pour l'année 2009 (-25 % de R&D chez Renault prévu en 2009). Le secteur du test et prototypage est le plus touché avec des baisses de commande de 30 à 100 % de certains clients.

Le pôle de compétitivité Mov'eo, qui est aussi un outil au service du développement « innovation » de la filière, enregistre également une tendance à la baisse du nombre de projets, certains labellisés et « financés » étant déprogrammés. Les constructeurs et équipementiers de rangs 1 annulent des programmes de recherche pour ne garder que ceux qui pourraient avoir des retombées économiques à très court terme (moins de trois ans).



III. Focus sur le poids de la filière Automobile en région

III.1. Quels secteurs sont concernés ?

Il est très difficile de cerner la filière automobile en particulier quand on aborde le plan de la sous-traitance régionale. La définition au sens Insee du terme « Secteur Automobile » n'inclut que les entreprises dont le pourcentage de chiffre d'affaires est à 100 % dans le secteur Automobile soit les codes Naf 2910Z, 2920Z, 2931Z, 2932Z.

L'objet de la présente monographie concerne l'ensemble de la filière : secteur de l'automobile, sa sous-traitance et les laboratoires de recherches associés.

1. Définition du secteur Automobile pour la mission

Tout entreprise, établissement ou site industriel dont l'activité touche directement la construction du véhicule automobile pour plus de 80 % de son chiffre d'affaires .

L'industrie automobile comprend deux sous-secteurs : la construction automobile et la fabrication d'équipements.

Le premier sous-secteur réunit la construction de voitures particulières, de véhicules utilitaires et industriels, de caravanes et remorques de tourisme et la carrosserie. La fabrication d'équipements automobiles spécifiques concerne les équipements mécaniques, les équipements moteurs, du châssis et de la carrosserie. Elle ne comprend pas, par exemple, les équipements électriques et électroniques non spécifiques, les producteurs de matériaux plastiques et caoutchouc...

L'activité en Haute-Normandie est plus particulièrement orientée vers la construction automobile qui représente 80,5 % des effectifs régionaux (Données DRIRE 2007).

Le secteur Automobile en Haute-Normandie représente :



82 entreprises



20 200 emplois au 31/12/2007 (les chiffres 2008 n'étant pas encore disponibles)



1 900 suppressions d'emplois annoncées au cours de l'année 2008, qui se réalisent dans les faits en fin 2008 et au cours de 2009



Un chiffre d'affaires de 3,462 milliards d'euros



Des aides de la Région Haute-Normandie sur les six dernières années de plus de 5 M€ (hors plan de soutien lancé en 2009)

1. Définition de la sous-traitance Automobile

Toute entreprise ou établissement dont l'activité touche directement ou indirectement la construction du véhicule automobile ou des transports routiers, collectifs ou lourds, pour plus de 20 % de leur chiffre d'affaires.

Par principe, on retiendra dans l'étude une moyenne de 50 % du chiffre d'affaires ou de l'effectif sur ces entreprises pour évaluer l'impact du secteur automobile sur ces entreprises.



La sous-traitance automobile en Haute-Normandie, c'est :

-  298 entreprises dont 90 % de PME au sens communautaire (250 emplois maximum),
-  11 644 emplois dans les entreprises soit **5 822** dédiés à l'automobile au 31/12/ 2007,
-  Un chiffre d'affaires de 1,580 milliard d'euros au total, soit **790 M€** issus de la sous-traitance automobile,

2. Définition de la maintenance Automobile

« Toute entreprise ou établissement dont l'activité touche directement la réparation de véhicules automobiles ou des transports routiers ».

Cette activité est liée au commerce et non pas à l'industrie.

III.2.Principales caractéristiques régionales du secteur automobile

Avec 8 sites ou filiales, la place de Renault dans le tissu régional est tout à fait prépondérante : le site de Sandouville fabrique des véhicules haut de gamme, l'usine de Cléon est spécialisée dans la fabrication des boîtes de vitesse et moteurs, pour Renault, Nissan, mais aussi d'autres constructeurs. Le premier moteur de l'Alliance Renault / Nissan est d'ailleurs fabriqué à Cléon depuis le début de l'année 2006. La firme au losange dispose également d'une implantation à Dieppe (pour les véhicules « sports ») et à Grand-Couronne pour l'exportation de pièces détachées (CKD Completely Knocked Down).

Dans l'Eure, Renault a installé à Aubevoye un centre technique de recherche et développement, spécialisé dans l'étude des interférences et de problèmes de compatibilité électromagnétique, également centre d'essais de véhicules, cependant ce site n'est pas juridiquement autonome et est rattaché à l'établissement de Guyancourt. A Saint-André-de-l'Eure, Sofrastock gère les stocks de consommables, tandis que la Somac à Heudebouville assure la conception de véhicules spéciaux pour particuliers.

Des équipementiers sont également présents dans la région, tels que Autoliv France à Gournay-en-Bray qui fabrique des airbags ou Bosch Braking Systems spécialisée dans les systèmes de freinage.

Le secteur de la mécanique représente une part importante des sous traitants du secteur automobile.

On note également la présence d'entreprises qui se spécialisent dans des secteurs spécialisés considérés comme porteurs tels que la sécurité automobile ou l'électronique embarquée.

La sous-traitance régionale est principalement une sous-traitance capacitaire, elle subit donc directement la crise actuelle du fait de la réduction des commandes par les donneurs d'ordres et le recentrage sur leur propre capacité.



De façon générale, les entreprises du secteur automobile en région Haute Normandie sont confrontées à plusieurs types de difficultés :

-  Les problèmes de trésorerie sont nombreux, en particulier en raison des délais de paiement qui se sont allongés dans les dernières années. Le Plan de relance a ainsi imposé la réduction à 60 jours les délais de paiement des fournisseurs. Durant la période de crise, le Groupe Renault a autorisé quelques avances de trésorerie à ses fournisseurs,
-  Les ressources humaines, en terme de formation, d'anticipation des besoins en personnel, des évolutions de compétences ou des départs en retraite sont des aspects peu pris en compte par les dirigeants de PME,
-  L'attractivité de la filière automobile vis à vis des jeunes est assez faible ; associée à l'intérêt encore relatif des dirigeants pour la GPEC, cette situation fait craindre des problèmes d'inadéquation des compétences aux besoins des entreprises,
-  Le dirigeant de PME, sur lequel repose le bon fonctionnement de l'entreprise, n'a pas toujours le temps nécessaire à consacrer à la définition d'une stratégie de développement. En conséquence, il se retrouve le plus souvent dans un environnement contraint plutôt que choisi,
-  Beaucoup de produits fabriqués par les entreprises régionales présentent une valeur ajoutée très faible : il s'agit souvent d'une sous-traitance de capacité. De plus, cette production peut représenter souvent une part très importante du chiffre d'affaires de ces entreprises, ce qui les rend d'autant plus fragiles,
-  Les PME sous-traitantes régionales ont plutôt un faible niveau d'innovation ; il s'agit plus de PME sous-traitantes de capacité que de PME de co-conception qui travaillent sur les projets innovants avec les donneurs d'ordres,
-  La taille des PME les contraint à rester « faibles » face aux donneurs d'ordre, alors qu'elles pourraient se regrouper avec d'autres entreprises locales afin de proposer une offre plus intégrée à leurs clients,
-  Les donneurs d'ordres imposent des baisses de prix, du fait de leurs propres situations tendues, et cherchent à obtenir des baisses de coûts en permanence, en reportant une partie sur leurs fournisseurs,
-  Les sites de Renault ne sont plus caractérisés par le type de véhicule produit (sites spécialisés dans la production de véhicules haut de gamme, comme Sandouville, ou de petits véhicules, etc...) : ils sont dorénavant en concurrence intra-Groupe lors de l'affectation d'un nouveau véhicule, ce qui a naturellement tendance à délocaliser les productions de nouveaux véhicules, et par là même à fragiliser l'ensemble des acteurs régionaux concernés,
-  Certaines entreprises sont détenues par des fonds de pension anglo-saxons dans leur capital, entraînant une gestion à très court terme, avec un résultat sur investissement attendu très rapidement. La conséquence en est une absence de stratégie à moyen et long terme, un vieillissement du matériel, et une gestion qui ne favorise pas l'ancrage industriel. De plus, la politique actuelle de certains fonds de pension tient à faire remonter les capitaux au niveau du pays d'origine (les USA le plus souvent) pour procéder ensuite à une vente des actifs aux meilleurs prix, le cas échéant en segmentant l'entreprise. Plusieurs entreprises sont dans cette situation actuellement dans la région,

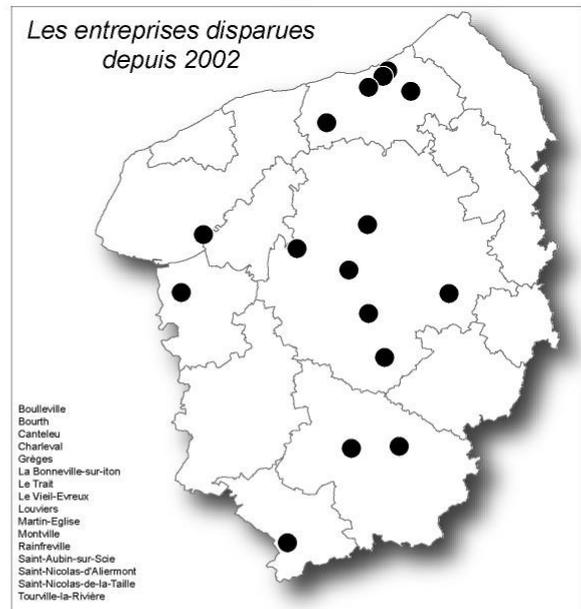
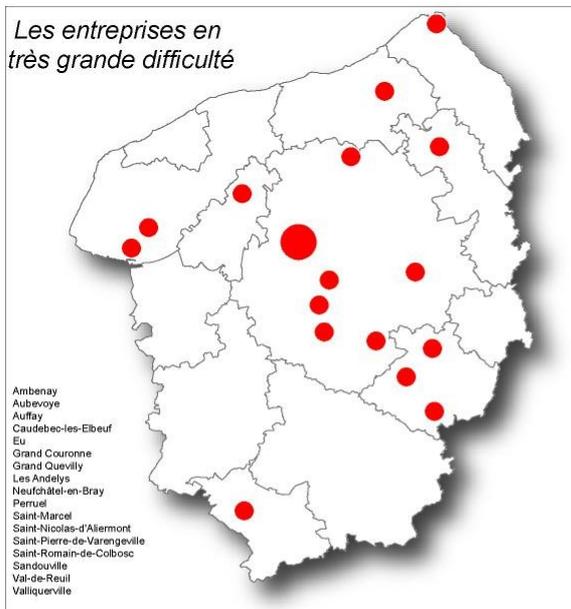
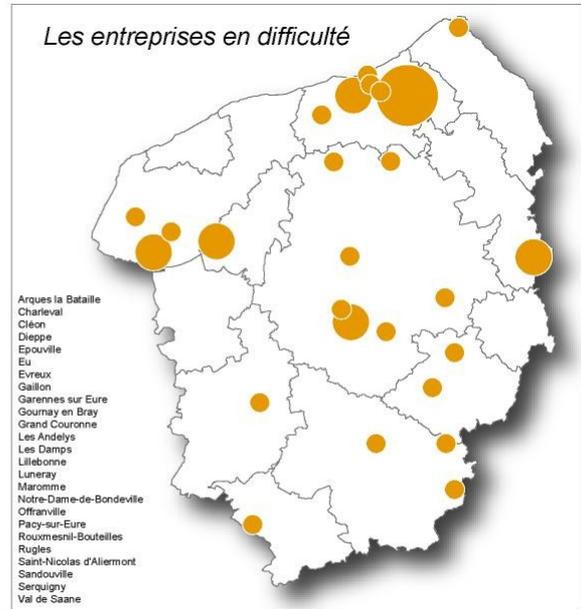




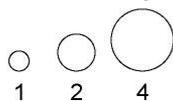
L'étude de la DRIRE de 2007 sur les besoins des PME de la sous-traitance Automobile recense plus de 20 % d'entreprises sondées ne souhaitant plus être référencées comme sous-traitant automobile et cherchant à se diversifier.



Une cartographie permettant de sectoriser les entreprises en fonction de leur niveau de difficulté a été établie : des difficultés temporaires jusqu'à la disparition des entreprises, en passant par des difficultés structurelles importantes impactant fortement l'économie locale. Ces éléments sont basés sur des données à fin 2008 recueillies par les services de la Région.



Nombre d'entreprises :



© SIG-Région Haute-Normandie - 01/2009
 BD Carto © IGN - PARIS - 2008
 Reproduction interdite - Réf. P12009-03



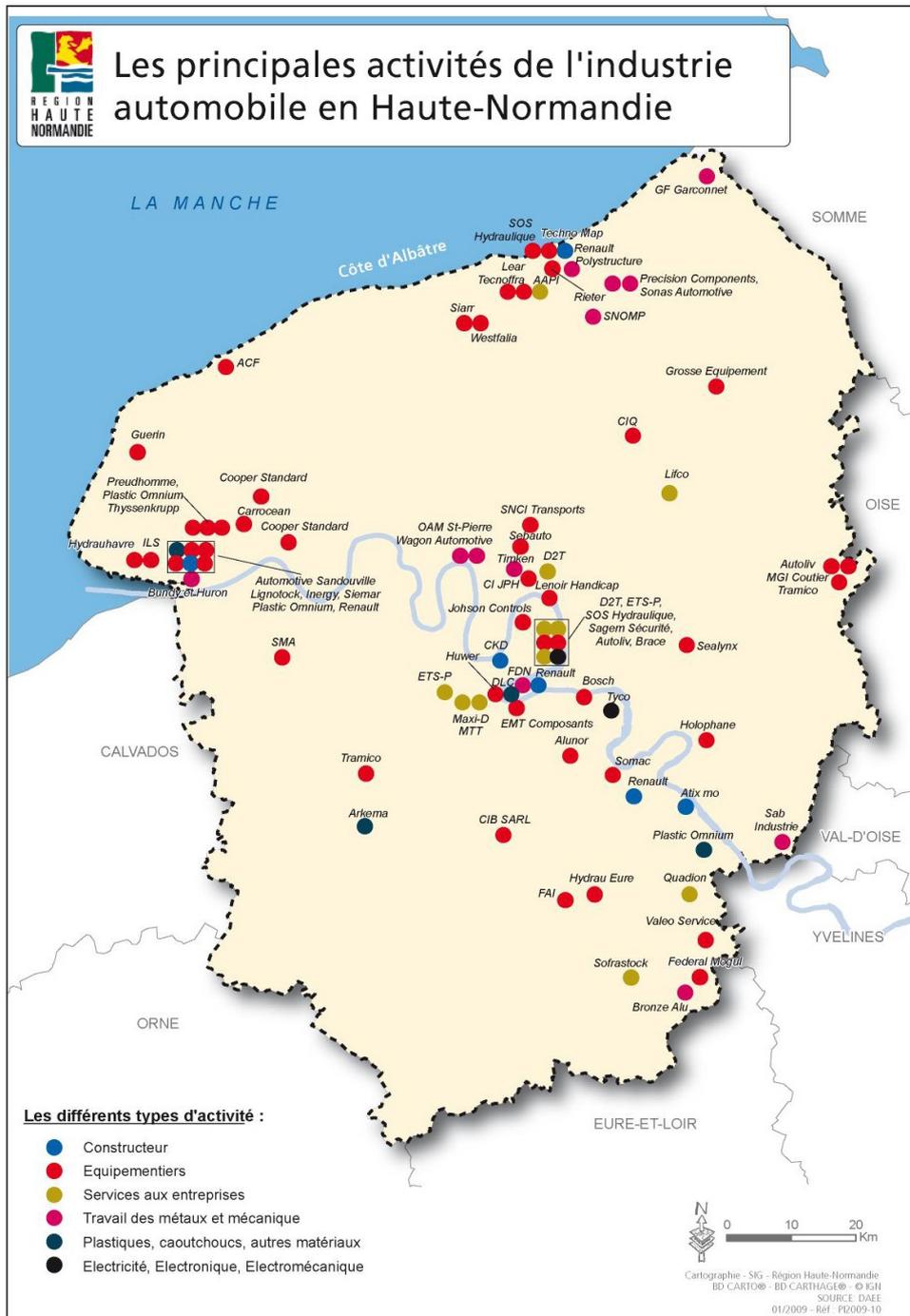
III.3. La répartition géographique en région de la filière automobile

2. Les principaux établissements régionaux en effectif :

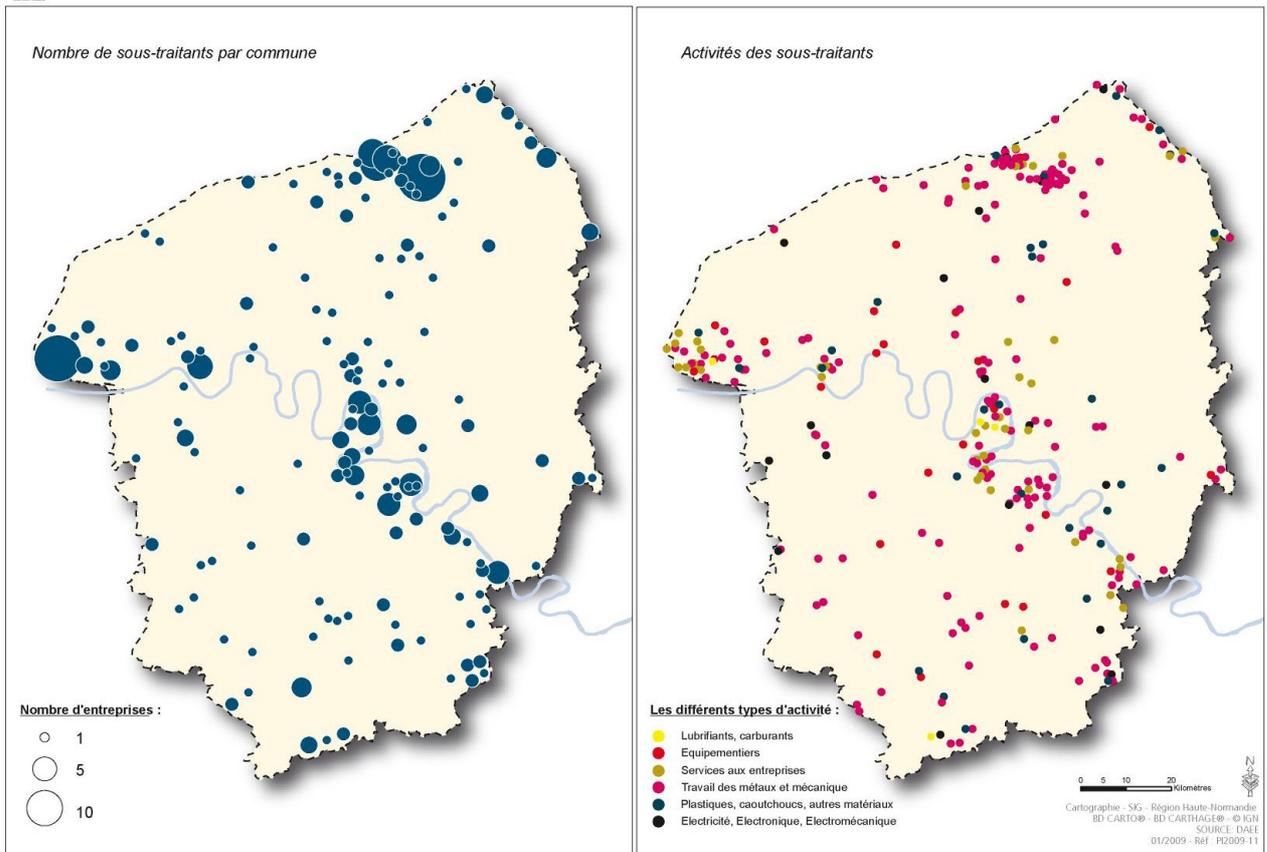
Raison social	VILLE	CP	Ra ng	Domaine	Tranche d'effectif
RENAULT	Cléon	76410	0	Constructeur	2 500 - 5 000
RENAULT	Sandouville	76051	0	Constructeur	2 500 - 5 000
AUTOLIV France	Gournay en Bray	76220	1	Equipementiers	1000 - 2500
RENAULT	Aubevoye	27940	0	Constructeur	500 - 1 000
SEALYNX AUTOMOTIVE TRANSIERES	Charleval	27380	1	Equipementiers	500 - 1 000
ARKEMA FRANCE	Serquigny	27470	1	Plastiques, caoutchoucs, autres matériaux	500 - 1 000
PRECISION COMPONENTS INDUSTRIES	Saint Nicolas d'Aliermont	76510	2	Travail des métaux et mécanique	500 - 1 000
HOLOPHANE	Les Andelys	27700	1	Equipementiers	250 - 500
COOPER STANDARD AUTOMOTIVE FRANCE	Lillebonne	76170	1	Equipementiers	250 - 500
RENAULT	Grand Couronne	76530	0	Constructeur	250 - 500

A eux seuls, ils représentent plus de 13 600 salariés soit 67 % du secteur.



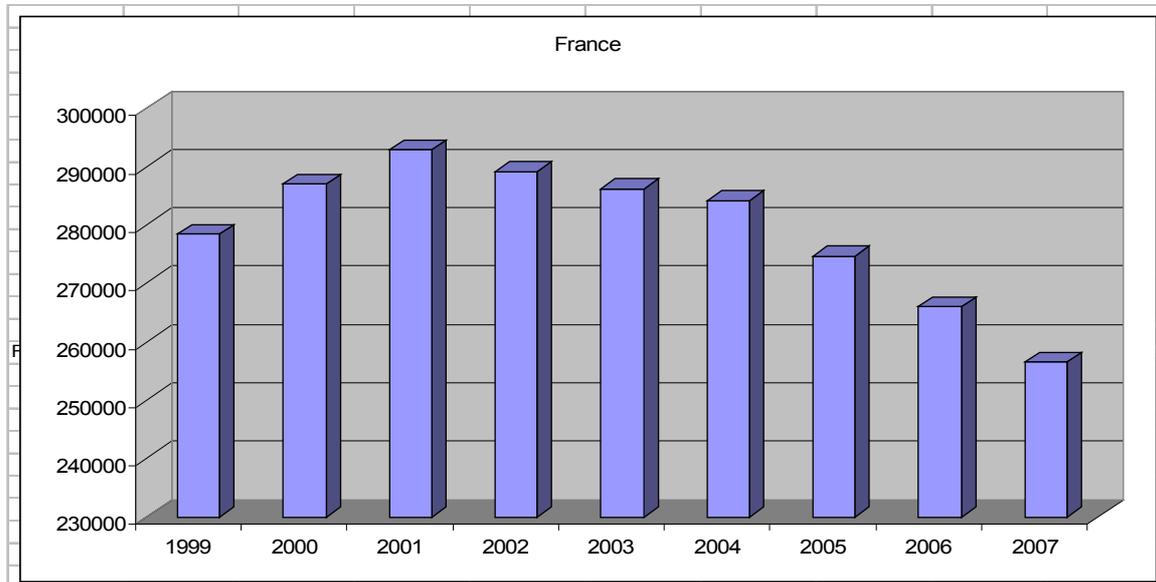


Industrie automobile en Haute-Normandie : les sous-traitants

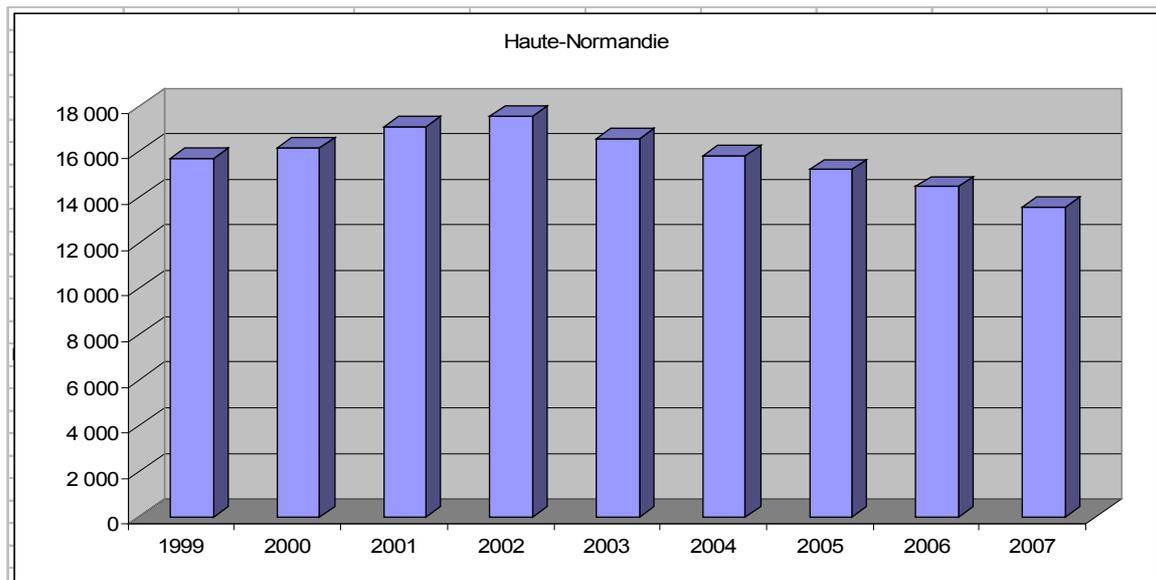


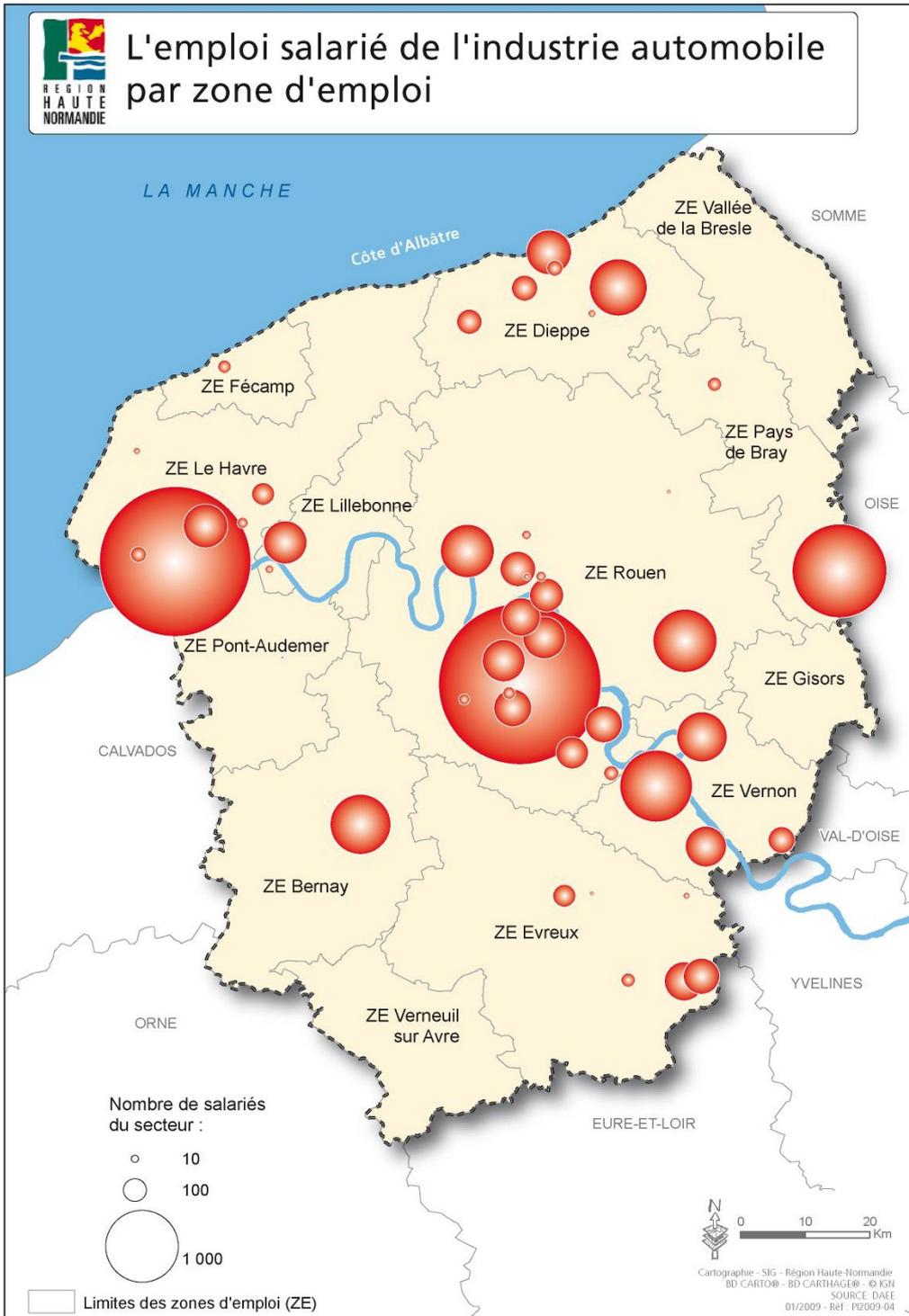
III.4. Emplois, ressources humaines et compétences

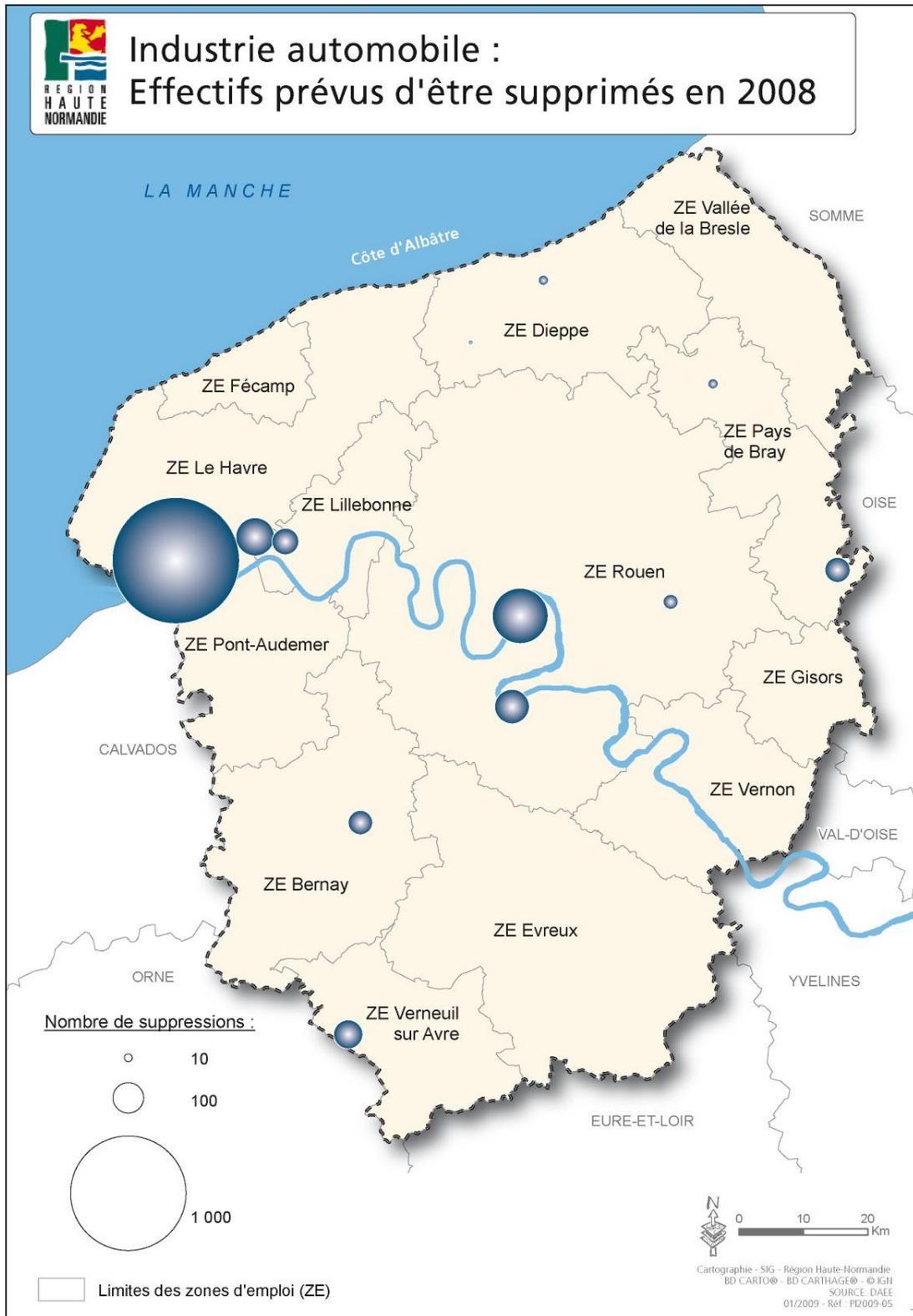
Selon la définition de l'Insee, voici l'évolution de l'emploi sur les 10 dernières années en France dans le secteur automobile :



et en Haute-Normandie :







Chiffres annoncés en 2008 qui se réalisent concrètement entre le dernier trimestre 2008 et le premier semestre 2009.



□ Dans l'industrie et la distribution

En Haute-Normandie comme à l'échelle nationale, 72% des salariés de l'industrie automobile sont des ouvriers ou des employés. Cependant, la structure des emplois dans la région diffère sensiblement de celle observée au niveau national. Par exemple, la part des ouvriers non qualifiés est trois fois plus importante dans la région que la moyenne nationale alors que celle des cadres est deux fois plus faible. Il en résulte des taux d'encadrement et de qualification, bien plus bas que dans l'industrie automobile française. Il faut néanmoins constater que la part des techniciens est nettement plus forte qu'en moyenne. Cette situation s'explique par la part prépondérante de la production dans la région.

Tous les métiers de l'automobile, de la conception aux essais et de l'assemblage à la distribution, sont présents en région.

Répartition de l'emploi salarié selon la qualification			
	Haute-Normandie	France hors Ile-de-France	France
Cadre et chef d'entreprise	5,9	8,2	13,6
Profession intermédiaire	2,2	3,1	4,5
Technicien	16,0	11,7	13,2
Contremaître et agent de maîtrise	4,0	4,3	3,8
Employé	2,6	2,7	3,0
Ouvrier qualifié	24,2	53,7	47,4
Ouvrier non qualifié	45,1	16,3	14,5

Unité : %

Source : INSEE- DADS au 31 décembre 2003

Répartition de l'emploi salarié				
Sous-secteur	Emploi		Part des femmes	
	Haute-Normandie	France	Haute-Normandie	France
Construction automobile	80,5	67,2	8,8	13,5
Fabrication d'équipements automobiles	19,5	32,8	43,3	22,5
Ensemble du secteur	100,0	100,0	15,5	16,5

Unité : %

Source : INSEE- DADS au 31/12/2003

Part d'effectifs salariés établissements par tranche						
	moins de 20 salariés	de 20 à 49 salariés	de 50 à 99 salariés	de 100 à 199 salariés	de 200 à 499 salariés	500 salariés et plus
Haute-Normandie	1,6	3,0	0,9	3,9	10,4	80,2
France	3,2	3,4	2,7	4,8	13,6	72,2

Unité : % de salariés

Source : INSEE SIRENE au 1er janvier 2003



Les salaires perçus dans la région sont en moyenne un peu plus élevés quelle que soit la qualification.

Ces niveaux de rémunération peuvent s'expliquer en partie par le fait que la population des salariés est relativement âgée : sept salariés sur dix ont plus de 40 ans, près d'un sur trois a plus de 50 ans.

Salaires médians nets annuels en 2003								
Sous-secteur	Cadres		Professions intermédiaires		Employés		Ouvriers	
	Haute-Normandie	France	Haute-Normandie	France	Haute-Normandie	France	Haute-Normandie	France
Construction automobile	44 625	40 155	28 656	24 902	24 161	20 754	21 986	18 570
Fabrication d'équipements automobiles	36 571	35 299	21 814	21 970	17 259	17 577	16 362	17 413
Ensemble	42 047	39 008	27 953	24 102	22 568	19 384	21 255	18 151

Unité : euros

Malgré la crise actuelle, les partenaires sociaux du secteur de la métallurgie sont finalement parvenus à un accord sur une hausse des salaires de 4,2% jusqu'en avril 2010 pour les quelque 3,6 millions de salariés de la branche au niveau national.

□ Dans le secteur de la recherche et du développement

Le secteur de l'automobile offre une large gamme de savoir-faire liée aux nombreuses exigences techniques et scientifiques du secteur, même s'il y a peu de centres de recherche importants en Haute Normandie dans le domaine de l'automobile (les laboratoires du Madrillet représentent environ 400 personnes).

Ce réseau de compétences, de recherche et d'innovation, s'appuie notamment sur les établissements de recherche présents sur le technopôle du Madrillet, axé autour des thématiques de l'énergétique et de la propulsion. Ce technopôle dispose de compétences multiples dans les domaines de la recherche, de l'industrie et de la formation. On y trouve des laboratoires comme le CRIHAN (Centre de ressources informatiques de Haute-Normandie) spécialisé dans la modélisation et la simulation, le CORIA (Complexe interprofessionnel en aérothermochimie), le CERTAM (Centre d'études et de recherche technologique en aérothermique et moteurs) tourné vers la combustion et les moteurs, le CEVAA (Centre d'essais vibro-acoustique pour l'automobile), l'INSA, spécialisé dans l'usinage à grande vitesse et enfin l'ESIGELEC-IRSEEM, tournée vers l'électronique embarquée.



IV. Les interventions de la Région Haute-Normandie

Figurant parmi les principales filières économiques régionales, la filière automobile a bénéficié depuis plus de 15 ans d'un soutien important de la collectivité régionale.

Ce soutien financier a été axé autour d'éléments structurants tels que le Technopôle du Madrillet ou le parc équipementier de Sandouville, le financement de structures et d'équipements de recherche et développement, l'appui à la formation et les aides individuelles et collectives auprès des entreprises. Le détail des interventions financières est repris ci-après.

IV.1. Le Technopôle du Madrillet

Depuis un grand nombre d'années le Conseil Régional soutient le développement du Technopôle du Madrillet. Lieu phare du développement des hautes technologies autour de la propulsion des véhicules, il est aujourd'hui reconnu comme l'un des lieux incontournables pour l'innovation des moteurs automobiles.

La Région a décliné son soutien en mettant en place des réseaux d'acteurs, en soutenant les agences de développement, en finançant de gros projets structurants comme la construction de centres techniques de référence : le CEVAA (2,44 M€) et le CERTAM (5,335 M€) ou plus récemment l'agrandissement du CERTAM (10 M€ en 2007) ou encore le Campus d'Intégration de Systèmes Embarqués (3,7 M€ en 2008). Il faut également mentionner les tranches 1 et 2 de la construction de la pépinière / hôtel d'entreprises (535 K€) et enfin le soutien au montage d'un projet de plate-forme technologique partagée en 2009. Avec un soutien financier cumulé sur les quinze dernières années qui dépasse les 22 M€, la Région démontre sans ambiguïté sa volonté de soutenir ce secteur d'importance pour l'industrie locale.

Bien plus, ce rapide panorama des soutiens régionaux ne reprend pas les aides aux entreprises attribuées pour les projets de recherche menés par le CORIA et les autres acteurs de la recherche et du transfert de technologie localisés sur le Madrillet (cf. ci-après IV2 la Recherche et l'Innovation).

Par ailleurs, la mise en place et le soutien du comité régional de Mov'eo, chargé de développer ce secteur pour l'aider à monter en gamme et gagner de nouveaux marchés sur des niches et innovations à fortes valeurs ajoutées, restent un enjeu majeur pour l'avenir de la filière.

Sur le Technopôle du Madrillet, les objectifs, à court terme, sont de regrouper sur un même site plus de 400 chercheurs autour des centres d'expertises du Pôle, 4 000 étudiants de l'enseignement supérieur et 2500 emplois stratégiques.

IV.2. La Recherche et l'Innovation

Les transports et la mobilité font désormais partie de nos priorités et de nombreux pays cherchent à résoudre cette équation qui consiste à accroître la mobilité tout en atténuant les conséquences nuisibles que les transports font peser sur notre qualité de vie (bruit, pollution atmosphérique). En ce sens, le développement durable justifie pleinement sa place dans les préoccupations des projets de recherche : maîtriser et gérer les ressources énergétiques



actuelles, se préparer à intégrer de nouvelles sources d'énergie dans la propulsion, moins polluantes et se substituant aux ressources actuelles par définition limitées, gérer les nuisances issues des sources actuelles, sont autant de champs qui contribuent à donner un sens à la notion de développement durable dans le pôle de compétitivité. Cette approche par ailleurs doit préparer l'ensemble des acteurs aux ruptures technologiques issues des changements d'énergie et en final assurer la pérennité du tissu économique local.

Dans ce contexte et dans ce souci de soutien de l'activité majeure de l'industrie régionale, l'intervention régionale a consisté et consiste toujours à soutenir la Recherche et l'Innovation dans les véhicules, et notamment en matière de propulsion, de combustion, de vibro-acoustique, d'électronique, d'une exploitation optimale de l'énergie ou des matériaux dans les moteurs, de réduction ainsi que de compréhension des impacts des émissions atmosphériques produites par ces systèmes.

- Le soutien à la recherche et au transfert de technologies

On peut distinguer deux grandes périodes concernant les soutiens mobilisés depuis les années 2000 dans le cadre des contrats de projets avec l'Etat, ou sur budget propre au bénéfice de la recherche liée au secteur automobile.

Soutien aux laboratoires et centres techniques régionaux relevant du secteur ou intervenants pour le secteur automobile sur la période 2000-2008

Année	Montants (K€)	observation
2000	1 249	
2001	479	
2002	580	Soutien régional majoritairement décliné dans le cadre du Contrat de plan Etat Région notamment pour le CNRT « Combustion et Moteurs », des centres techniques et pour des jeunes chercheurs (bourses)
2003	495	
2004	1 074	
2005	588	
2006	1 519	
Sous total	5 984	
2007	11 437	Soutien régional décliné en et hors Contrat de projets notamment dans le cadre des Grands réseaux de recherche Energie, (et propulsion), Electronique, Matériaux, pour les jeunes chercheurs (allocations et bourse régionale industrielle), et projets structurants (10 K€ pour l'agrandissement du CERTAM en 2007)
2008	6 873	
Sous total	18 310	
TOTAL	24 294	

Le soutien au Centre National de Recherche Technologique « Combustion et Moteurs » qui a réuni des laboratoires académiques tel que le CORIA et des centres techniques, a permis de mobiliser sur la période 2000-2006, plus de 6 M€ pour une recherche fondamentale et appliquée (efficacité énergétique, propulsion, combustion, vibroacoustique, caractérisation des polluants, toxicologie ...).



Sur la période 2007-2008, avec la naissance du Grand Réseau de Recherche Energie (et propulsion) Electronique, Matériaux, les soutiens à la recherche académique et appliquée (projets de recherche et allocations) mobilisables par le secteur automobile se sont d'ores et déjà élevés à près de 2 M€. Mais surtout grâce au soutien régional, les acteurs de la recherche se sont structurés en trois réseaux : Energie et propulsion, Electronique et Matériaux.

Ces réseaux traitent des problématiques suivantes :

- Réseau Energie et propulsion : Amélioration de l'efficacité énergétique des systèmes, Performances environnementales et effets sur l'environnement, Développement de nouveaux procédés de production d'énergie
- Réseau Electronique : Compatibilité électromagnétique et fiabilité des composants et des systèmes, Electronique des chaînes de traction, Gestion de l'énergie embarquée
- Réseau Matériaux : Nanosciences et nanotechnologies, Relations microstructures et propriétés d'usage des métaux et alliages, Matériaux composites

A titre d'illustration, le détail des financements mobilisés en 2007 et 2008 est présenté ci-après.

Cette structuration et la véritable montée en compétence des acteurs régionaux leur permettent de s'inscrire avec de meilleurs résultats dans les appels à projets nationaux et européens (PREDIT, Agence Nationale de la Recherche, Fonds interministériels pour la R&D des pôles de compétitivités, Interreg et PCRD...).

- Le soutien à la R&D des entreprises

En complément des soutiens à la recherche académique ou du transfert de technologie, la Région a mis en place des accompagnements pour l'essor de la R&D dans les entreprises avec des aides à des structures d'interface tel MOV'EO ou des aides aux projets des entreprises.

Le soutien sans faille au pôle de compétitivité Mov'eo depuis son origine, la reconnaissance de son siège sur le territoire régional, les aides aux projets innovants de PME (accompagner dans le cadre du partenariat Région/OSEO), mais aussi aux projets collaboratifs de Recherche et de Développement (PME- GROUPES – LABORATOIRES – CENTRES TECHNIQUES) montrent l'intérêt de la collectivité et la compréhension des investissements nécessaires sur ce secteur très concurrentiel (sur les seuls projets R&D relevant de MOV'EO plus de 2.3 M€ ont été investis sur les 2 dernières années).



Les aides à la recherche et l'innovation en 2007 et 2008

TYPE D'AIDE	Bénéficiaire	MONTANT en K€			THEMES
		2007	2008	TOTAL	
Agrandissement du certam	CERTAM	10 000		10 000	
GRAND RESEAU ENERGIE ELECTRONIQUE MATERIAUX					
Réseau Energie propulsion					
Améliorer l'efficacité énergétique des systèmes					
§GRR EEM volet Energie CESCA M Boukhalifa	CNRS	6,5	194	200,5	Combustibles et systèmes de combustion alternatifs
§GRR EEM volet Energie THETE I Mutabazi	Université du Havre	18		18	thermo-hydrodynamique et transferts d'énergie
performances environnementales et effets sur l'environnement					
§GRR EEM volet Energie TOPAASE:			61,6	61,6	Toxicologie des émissions de particules issues de moteurs à combustion
§GRR EEM volet Energie MOPECO	CERTAM	100		100	Moteurs propres et économiques : caractérisation de particules
§GRR EEM volet Energie Transsolid Squeak	CEVAA	50		50	Modélisation de systèmes en vibroacoustique
Développement de nouveau procédés de production d'énergie					
§GRR EEM volet Energie RHYNO I Mutabazi	Université du Havre	7,5	12	19,5	Soutien au réseau d'hydrodynamique Normand et achat d'équipement
§GRR EEM volet Energie CRERA B Dakyo GREAH	Université du Havre	1	40	41	alternative:conversion de l'énergie marine -hydrolienne
§GRR EEM volet Energie PFT Energies Renouvelables	GIP PFT Fécamp	20		20	Système de production autonome
GRR EEM Energie PFT Energies renouvelables	GIP PFT Fécamp		45,5	45,5	d'énergie électrique
Sous Total Energie		203	353,1	556,1	
Réseau Electronique					
GRR EEM Electronique animation réseau équipé	IRSEEM		157	157	compatibilité électromagnétique et fiabilité des composants et des systèmes réseau électronique et développement du centre de compétence en électronique et électromagnétique
GRR EEM Electronique Plate forme MIST équipé	CNRS		220	220	Instrumentation scientifique et technique en microélectronique
GRR EEM Electronique SANA Navig autonome	IRSEEM		72	72	Navigation continue gestion de l'énergie embarquée
§GRR EEM Electronique contrôle moteur équipé	IRSEEM		85	85	Tolérance aux fautes des moteurs Diesel
§GRR EEM Electronique simulation globale	IRSEEM		105	105	
§GRR EEM volet Electronique plate forme MIST D Baudry	IRSEEM	17	71	88	Instrumentation scientifique et technique en microélectronique
§GRR EEM volet Electronique EPACS P Reghem	Université du Havre	2		2	Electronique de puissance alimentation et conversion statique (traitement de l'énergie électrique)
Modèles thermiques composants hyperfréquence	INSA	47	36	83	Simulation thermique
Sous Total Electronique		66	746	812	
SOUTIENS SPECIFIQUES					
POLES MOVEO					
FLOWER	CERTAM	320	360	680	développement de véhicules démonstrateurs avec moteurs à taux de compression variable
MATORIA dvlpt matériaux plastiq injectables	ARKEMA		226	226	développer de nouveaux matériaux plastiques injectables issus de ressources renouvelables, répondant aux exigences techniques automobiles.
MATORIA dvlpt matériaux plastiq injectables	DEHONDT Technologie		183	183	
AUDACE robustesse équipé mécatroniques	CEVAA		122	122	modéliser et qualifier la robustesse et la longévité des équipements mécatroniques dès leur conception.
AUDACE robustesse équipé mécatroniques	INSA de Rouen		170	170	
AUDACE robustesse équipé mécatroniques	THALES		317	317	
O2M outils modélisation mécatronique	IRSEEM	439		439	développer des outils de conception et de simulation et bâtir le modèle numérique partagé entre tous les métiers de la mécatronique.
O2M outils modélisation mécatronique	THALES	118,5		118,5	
Sous Total		877,5	1378	2 256	
Campus intégration Systèmes Embarqués volet immobilier	CCI de ROUEN		3 276	3276	Campus (laboratoire de recherche, plateforme d'équipement mutualisé avec des industriels centre de transfert et de formation à caractère industriel) dédié aux filières aéronautique, automobile et électronique
Campus intégration Systèmes Embarqués volet équipement	IRSEEM		424	424	développer un système anti-pincement d'ouvrants motorisés pour l'automobile, basé sur la mesure d'onde acoustique
Système anti-pincement ouvrants	SEALYNX		390	390	Etudes de faisabilité pour la conception d'un système innovant de rétrovision automobile utilisant au moins une lentille.
Système innovant rétrovision auto	HOLOPHANE		39	39	
ALLOCATIONS DE RECHERCHE (2)	INSA	165	178	343	Recherche sur système de combustion
ALLOCATION DE RECHERCHE (1)	ESIGELEC	81	89	170	Tolérance aux fautes des moteurs Diesel et système de navigation autonome
BRI (1)	INSA	44		44	Simulation des moteurs et écoulements
Sous Total		290	4396	4 686	
Total		11 437	6 873	18 310	



IV.3. Les parcs d'équipementiers automobiles

Dans le cadre du programme M2S conçu par Renault a été créé le parc équipementier de Sandouville. Ce site a permis d'optimiser les flux d'approvisionnements des gros constituants destinés au montage des véhicules et à en optimiser le coût global de la valeur ajoutée par les fournisseurs et Renault pour produire et monter ces éléments. L'intervention régionale s'est élevée en 1999 à plus de 800 000 € sur l'investissement immobilier déployé sur 40 000 m² et regroupant plusieurs équipementiers.

Que ce soit sur ces plates-formes dédiées comme à Sandouville ou à Cléon, ou sur les parcs d'équipementiers comme à Dieppe, la Région soutient l'implantation et le développement des PME régionales au plus près des donneurs d'ordres pour optimiser leurs process et la relation client / fournisseur. Cette démarche mise en place déjà de longue date se poursuit dans le cadre du CPER 2007-2013 pour soutenir les grands projets d'aménagement territoriaux (foncier, immobilier locatif, pépinière, incubateur...).

Les interventions au titre des plates-formes logistiques permettent par effet induit un meilleur développement de l'approvisionnement et de la distribution des matériels produits dans le secteur automobile.

IV.4. La formation

Les actions du Programme Régional de Formation Professionnelle ne sont pas directement ciblées sur le secteur automobile.

En revanche, la Région participe à la déclinaison locale de l'accord cadre national signé par Renault dont l'objectif est de lutter contre les exclusions.

Dans une logique d'intégration de demandeurs d'emploi sans qualification et notamment des jeunes, un parcours de formation a été mis en place avec la participation du site de Cléon . Il s'agit :

- d'une action de pré-qualification, suivie,
- d'un contrat de professionnalisation pour valider un CAP CSI (conduite de systèmes industriels),
- d'une action de remise à niveau permettant à des titulaires de CAP/BEP d'accéder à un bac professionnel.

La Région intervient dans le financement de la sélection des candidats (financement d'évaluations de connaissances générales) et le financement de l'action de préqualification.

Chaque année, en sortie du dispositif, la totalité des stagiaires se voit confier une mission par une entreprise intérimaire partenaire. Cela a permis l'intégration en contrat à durée indéterminée chez Renault pour partie de ces personnes et une intégration à plus 70% en sortie du dispositif sur un effectif total.

Pour 2009, au regard du contexte actuel de l'entreprise Renault, ce dispositif ne sera pas renouvelé.

Le dispositif dit « accord cadre » signé entre RENAULT et l'Etat a également été mis en œuvre sur Sandouville pour la préparation du Certificat de Qualification Professionnelle « Agent de Fabrication Industrielle ».



Concernant les actions du programme Régional de Formation professionnelle, il est à noter depuis plusieurs années des difficultés de recrutement des stagiaires (cf tableau joint ci-après). En 2005, le taux de réalisation avoisinait les 75%, alors que celui du programme global se situait à 110%.

La programmation 2006/2007 prévoyait donc déjà une baisse d'effectifs avec 650 places dont 34.5% en électricité électrotechnique, 34.5% en mécanique automatismes, 31% en structures métalliques. Ce sont en réalité 612 personnes qui sont entrées en formation.

La programmation 2007/2008 a également subi une baisse, avec 570 places (26% en électricité électronique, 39% en mécanique automatisme, 35% en structures métalliques).

La programmation 2008/2009 prévoit quant à elle 529 places. Le taux de réalisation n'est pas à ce jour connu.



Programme Régional de Formation Professionnelle

INTITULE DE LA FORMATION	NIVEAU	EFFECTIFS 2008-2009		EFFECTIFS 2007-2008		CENTRE ET LIEU DE LA FORMATION	EFFECTIFS 2006-2007	
		PREVISIONNELS	PREVISIONNELS	PREVISIONNELS	PREVISIONNELS		PREVISIONNELS	REELS
GFE Electricité – Electronique – Electrotechnique GFE 7								
BEP installateur conseil en équipement électroménager	V	15	15	15		ICF Elbeuf	15	14
Filière génie électrique	V/IV/III	100		90		Greta Rouen multipoles	120	98
TP électricien d'équipements						Greta Rouen multipoles	17	18
Filière industrie (CSI, Electrotechnique, MSMA, MEI, usinage)	V/IV/III	12		15		Greta Pont-Audemer	35	25
Filière industrielle	V/IV/III	10		30		Greta Dieppe	40	10
Bac pro électrotechn énergie équipement communicant	IV					Greta Yvetot	6	0
Ss>Total GFE :		137		150			233	165



GFE Mécanique – automatismes GFE 6						
Monteur régleur des systèmes mécaniques et automatisés	VI	10	10	10	Education et Formation Le Havre	9
Technicien préparateur méthodes fabrication aéronautique et spatiale	III	6	7	7	CESI SAS	
Filière BTS MAJ productique – CIRA	III		5	5	Mont-Saint-Aignan	5
Se qualifier en maintenance	IV	8	8	8	Educfor - Le Havre	9
Se qualifier en maintenance	IV	0	6	6	Greta - Bolbec	6
Se qualifier en contrôle et régulation	V	Métiers industriels	10	10	Greta - Fécamp	11
Se qualifier à la maintenance et l'automatisme	IV		10	10	Greta - Bolbec	8
Préparer sa qualification à la conduite des systèmes industriels	VI	24	24	24	Greta - Le Havre	28
Filière industrie (CSI, automatismes, MSMA)	V / IV III	25	30	30	Greta - Elbeuf	42
Filière industrie (CSI, automatismes, MSMA)	V / IV III	30	30	30	Greta - Louviers	46
Se qualifier dans la filière verre (CAP CSI)	V	18	13	13	FORSEI - Blangy sur Bresle	21
Filière production pilotage maintenance	V / IV	35	55	55	Greta - Rouen	80
Se qualifier à la maintenance industrielle option robinetterie	IV	12	12	12	Techman - Cany-Barville	8
Se qualifier au métier d'électrotechnicien	IV	12	12	12	Greta Le Havre	
Ss-Total GFE :		180	220	233		273



GFE Structures métalliques – travail des métaux – fonderie (métallurgie/chaudronnerie/cattrosserie) GFE 5							
Filière Métiers du bois et des métaux	V	25	25	25	APPRE Envermeu	25	34
Formation à la soudure	V	32	32	32	CFPA Métallurgie Le Havre	32	34
Formation à la tuyauterie	V	6	6	6	CFPA Métallurgie Le Havre	6	8
Préparer sa qualification divers ateliers industriels	VI			50	AFPA Rouen Rouen	60	40
Préparer sa qualification en métallerie	VI			12	AFPA Dieppe	13	12
Se préparer à l'emploi dans le secteur industriel	V	10	10	12	ICF Lillebonne	10	10
Se préparer au métier de tuyauteur industriel	V	10	10	10	Greta Bolbec	10	12
Se préparer aux métiers de la métallurgie	VI	15	15	20	Education et formation Le Havre	20	19
Se qualifier – TP soudeur semi-automatique Arc et TIG	V			15	AFPA Rouen	15	9
Se qualifier en chaudronnerie Métiers industriels (ROC+MECSI)	V	15	15	10	Greta Bolbec	10	8
Se qualifier en radiologie industrielle	VI	8	8	10	Institut de Soudure Industrie Montvilliers	10	10
Se qualifier en informatique industrielle	IV	10	10		Greta Bolbec		
Se qualifier en informatique industrielle	IV	12	12		Greta Le Havre		
Se qualifier en informatique industrielle	IV	12	12		Greta Maromme		
Se préparer à l'emploi dans les métiers de l'industrie	V	15	15		ICF Elbeuf		
Se préparer à l'emploi dans les métiers de l'industrie	V	30	30		Greta Dieppe		
Préparer sa qualification dans les métiers de l'industrie	V	12	12		Greta Maromme		
Ss>Total GFE :		212	212	202		211	174
TOTAL DES GFE 5 6 7		529	529	572		677	612



Programme AFPA subventionné par la Région

FORMATIONS ET QUALIFICATIONS	NIVEAU DE SORTIE	CAPACITE D'ACCUEIL	EFFECTIF FORME	LIEU DE LA FORMATION
Chaudronnier(e)	V	12	20	Rouen Le Madrillet
Soudeur(euse) option Arc électrodes enrobées et TIG	V	52	63	28 Evreux / 24 Rouen Le Madrillet
Soudeur(euse) à l'arc semi-automatique	V	12	49 (Rouen) 14 (Evreux)	Evreux
Tuyauteur(euse) industriel(le)	V	12	16	Evreux
Agent(e) de maintenance sur Systèmes Automatisés	V	16	22	Evreux
Agent(e) de fabrication industrielle	V	15	11	Le Havre
Agent(e) de maintenance des équipements industriels	V	12	10	Dieppe
Opérateur(trice) régleur(euse) sur fraiseuse	V	24	19	Rouen-Le-Madrillet
Opérateur(trice) régleur(euse) sur tour	V	24	19	Rouen-Le-Madrillet
Technicien(ne) de Maintenance industrielle	IV	40	11	Rouen Le Madrillet
Technicien(ne) supérieur(e) de Maintenance industrielle	III	24	8	Le Havre
Technicien supérieur en automatique et informatique industrielle	III	20	8	Rouen-Le Madrillet
TOTAL :		227	188	



IV.5. Les aides aux entreprises

La Haute-Normandie affiche ses priorités en matière de création et de développement d'activités grâce à un large éventail d'aides directes. Les entreprises sont accompagnées à tous les stades de leur développement (création, emploi, immobilier et matériel, environnement, recherche, formation, choix stratégiques, exportation ...).

La Région souhaite valoriser ses atouts et favoriser les synergies, en particulier sur les filières qui font la force du tissu d'entreprises tel que l'automobile ou sur des thématiques qui concernent l'ensemble des entreprises telles que la logistique ou la maîtrise des risques industriels.

Les collectivités locales sont soutenues pour disposer d'un territoire attractif, notamment au travers des Contrats de Territoire, et de nombreux partenaires sont associés pour animer le tissu d'entreprises.

La Région intervient dans la perspective d'un contrat global avec l'entreprise sur :

-  l'optimisation des conditions d'accueil et d'implantation,
-  le soutien aux futurs entrepreneurs et aux activités nouvelles,
-  le soutien au développement des entreprises.

Dans le cadre du CPER 2007-2013, la Région, en partenariat avec l'Etat, a mis en exergue sa volonté de soutenir ce secteur tant en aides individuelles qu'en actions collectives (ambition 3 fiche 3.1 du CPER).

Les secteurs de l'automobile, aéronautique, électronique et matériaux représentent, de part leurs poids économiques et les innovations technologiques qu'ils connaissent, des secteurs stratégiques pour la Haute Normandie.

Les actions collectives visent à :

-  Mettre l'accent sur des projets globaux associant grands groupes et PME et sur les partenariats d'entreprises portant sur la formation, l'innovation, la recherche, l'accès aux nouvelles technologies, le développement de technologies clés, la sensibilisation et l'accès à des fonctions stratégiques nouvelles, la gestion prévisionnelle des emplois et compétences, l'environnement et l'énergie, l'accès à de nouveaux marchés,
-  Encourager la détection des projets et l'accompagnement des entreprises en matière d'innovation, afin notamment d'assurer la pérennisation d'un tissu industriel performant,
-  Faire émerger des demandes d'entreprises dans le cadre de projets collectifs, par exemple de branches professionnelles. Il s'agit d'aider à la définition des besoins d'évolution des compétences des ressources humaines nécessaires à l'accompagnement des mutations économiques auxquelles ces entreprises seront soumises. Cela passe par la recherche de structures ou de prestations appropriées.

Ainsi ce sont plus de 15 M€ qui sont prévus d'être investis sur ces champs au cours de la durée du CPER.



La participation aux études

Études terminées	Date de fin	Commande	Porteur	Objet
Étude sur l'adaptation structurelle des équipementiers de second rang et des PME de la filière automobile	mai-02	MINEFI	Algoé	Étude nationale sur le secteur
Incidence du vieillissement de la population active dans la filière industrielle automobile	déc-04	DRTEFP	Interne Évaluation et prospective	Étude Régionale
Étude sectorielle Dépenses Énergie dans le secteur Automobile	mars-07	DRIRE / RÉGION	CM3E	Études sectorielles sur les bonnes pratiques énergétiques - Technologies efficaces pour le Secteur Automobile Potentiel d'économies d'énergie du secteur : 5% d'économie sur la facture globale de l'énergie avec un temps de retour seulement d'un an
Étude Innovation du secteur automobile	juin-08	DRIRE / RÉGION	MOV'EO	Étude collective et diagnostics individuels de 110 entreprises du secteur automobile sur les axes innovations portés par MOV'EO sur leur capacité à innover à plus ou moins long terme
Étude besoins des PME Auto	déc-07	DRIRE	Réseau des partenaires	Audit d'un échantillon de 80 PME Régionales afin d'identifier les besoins du secteur qui pourraient être déclinés en actions collectives pour soutenir la filière..

La participation aux actions collectives en cours

Actions collectives en cours	Date de lancement	Financeurs	Porteur	Objet
ACAMAS	août-06	DRIRE RÉGION	CETIM	Développement de la stratégie d'entreprise pour les PME du secteur de la mécanique. Une deuxième phase ouverte à toutes les entreprises NAE et MOV'EO plutôt portée sur la stratégie de l'innovation devrait être proposée en début 2009
GPEC du secteur automobile	mars-07	DRIRE	CRCI Ernst & Young	Intervention, audit, formation et éventuellement aide à la diversification pour une douzaine d'entreprises haut-normandes du secteur auto
Réduction des coûts dans le secteur automobile	janv-08	DRIRE	CRCI Ernst & Young	Action collective permettant aux entreprises participantes de diminuer leurs coûts internes (dans les domaines des stocks, des achats, du process de fabrication et de la logistique) afin de faire face aux baisses de prix imposées par leurs donneurs d'ordre ou de développer leur marge opérationnelle.
Congrès Diesel	mars-08	DRIRE RÉGION	MOV'EO	Rencontre d'experts internationaux et industriels au travers de conférences scientifiques et techniques de haut niveau afin de promouvoir les fortes compétences françaises dans le domaine du moteur diesel et valoriser la dynamique territoriale sur cette thématique stratégique.
Aide aux PME pour un développement à l'export	juin-08	DRIRE	GIE EVEREST	Financement du recrutement d'un chargé de mission export lors de la constitution du GIE
Journée PME du secteur Auto	juin-08	DRIRE RÉGION	DRIRE RÉGION	Journée de présentation des actions en cours et des "success story".
Normandy Motor Meetings	févr-09	DRIRE RÉGION	MOV'EO	Convention d'affaires, symposium et exposition permettant aux entreprises régionales de rencontrer des donneurs d'ordre, des laboratoires afin d'initier des coopérations commerciales, industrielles et technologiques et de favoriser la démarche export au sein de nos entreprises.



Les montants alloués aux actions collectives en 2007 et 2008

Actions collectives en cours	Date de lancement	Objectif	Montant engagé par la Région En K€
ACAMAS	août-06	Stratégie des entreprises	74
Congrès Diesel	mars-08	Salon de l'innovation	47,5
Journée PME du secteur Auto	juin-08	Retour sur expériences	12
Normandy Motor Meetings	févr-09	Convention d'affaires	85
Mov'eo fonctionnement et actions	07 et 08	Développement territorial et formations	350
Total			568,5

Les aides individuelles des 6 dernières années

Bénéficiaire	Année	Type d'aide	Montant engagé par la Région en K€
Renault Cléon	2002	Plan de formation	91
Renault Alpine	2003	Plan de formation	91
Grosse Equipement	2003	Investissement et emploi	59
Renault Cléon	2004	Aide à l'emploi et formation	4 091
DLC Cutting SARL	2005	Aide à l'emploi	72
Lifco Industrie	2005	Aide à l'emploi	22
Somac	2007	Aide à l'emploi	116
Société d'assemblage et brasage	2007	Aide à l'export	6
Expertises Technologies Services produits	2007 2008	International	6
DRECQ DANIEL Technologies	2008	Aides à l'emploi	102
MTT Moteur Test	2008	Aide à l'emploi et à l'immobilier	422
Total			5079



V. Les pistes d'amélioration de la situation de la filière automobile en Haute-Normandie

V.1. Les principaux enjeux

3. La productivité

Enjeu majeur dans un contexte concurrentiel très élevé, la réduction des coûts unitaires reste un objectif majeur des constructeurs, avec des répercussions évidentes chez les fournisseurs. Organisation du travail, innovations technologiques, utilisation de plus en plus large des nouveaux outils de transfert de données et fichiers informatisés (EDI), entraînent des gains substantiels de productivité. Sur ce thème, les exemples sont nombreux :



Outre le recours à des techniques de production telles le « juste à temps » ou des technologies performantes comme l'usinage à grande vitesse, les gains de productivité passent également par l'optimisation des échanges de données informatisées entre les équipementiers et les entreprises de rang 2. En effet, la mutation en terme de Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) a été réalisée par les constructeurs et les équipementiers. Dorénavant, l'enjeu se situe dans les entreprises de rang 2.



Plates-formes de co-développement en ligne pour la conception de produits (conception virtuelle, ex : Renault-Siemens),



Evolution de la fonction « achat » autour des flux d'échanges électroniques (Sur les places de marché automobile comme par exemple celle de Covisint). La vision de Covisint est de construire un environnement en ligne qui permettra notamment à chaque entreprise et à l'industrie automobile de réduire les cycles de développement (réduction du fameux « time to market » de 12 à 18 mois contre 3 ans actuellement), de réduire les délais de commandes à livraisons, d'aboutir à une planification mieux intégrée de la chaîne d'approvisionnement. A noter qu'Internet sert de support de vente directe pour les grands constructeurs.

L'externalisation de certaines fonctions (recherche et développement, conception) vers les équipementiers participe à cette course à la productivité. De même, le développement des grandes centrales d'achats permet de réduire les coûts d'approvisionnement des constructeurs, incitant les équipementiers à réaliser des gains de productivité.

4. La compétitivité par l'innovation

L'innovation et les pôles de compétitivité apparaissent comme des priorités pour plus de 90% des entreprises de la filière automobile, qui les voient comme des facteurs importants de leur développement à moyen / long terme.



5. Evolution des compétences

Chez les constructeurs, l'élévation des niveaux de qualification et les efforts de formation importants sont liés à la volonté d'équilibrage de la pyramide des âges (renouvellement des générations souhaité compte tenu de la moyenne d'âge importante des salariés du secteur).

Chez les équipementiers et sous-traitants, il y a plutôt une recherche d'élévation des niveaux de compétences et de qualification compte tenu de la politique d'externalisation des constructeurs, et des besoins en recherche et développement.

6. Préservation de l'environnement

Le développement des énergies de substitution (GPL, biocarburants, électricité...), l'utilisation de matériaux recyclables, la réduction des émissions gazeuses (poussières, hydrocarbures imbrûlés, SO₂, CO₂, NO_x) imposée par la réglementation européenne, le développement de moteurs propres sont de véritables enjeux d'avenir pour les acteurs du secteur automobile.

En terme de maîtrise de l'énergie, le développement de nouveaux types de propulsion va devenir un enjeu extrêmement important, les ressources fossiles diminuant ou atteignant un coût prohibitif. Le « flex fuel » ou le projet MCE5 - VCR (moteur à taux de compression variable) sont des exemples de nouveaux types de propulsion d'avenir, en cours de développement en Haute Normandie.

7. Le développement de la réparation et du service automobile

Dans ce contexte de crise chez les constructeurs et les équipementiers, le secteur de la réparation s'en sort plutôt bien. En effet, si les concessionnaires souffrent, les services de réparations se développent. Plus le marché de la vente baisse, plus le marché de l'entretien augmente.

On assiste à un développement des parcs de véhicules (flottes) au sein des entreprises, certes sur des modèles plus petits qu'auparavant mais de plus en plus nombreux. Ces véhicules mis à disposition des salariés sont considérés comme de nouveaux moyens de motivation et de fidélisation dans un contexte où les augmentations salariales sont rares.

V.2. Accompagner les mutations économiques et la reconversion des bassins et des sites

Que ce soit sur la stratégie ou sur l'amélioration de la performance, il y a aujourd'hui dans la filière et notamment au sein des pôles d'excellence automobile (appelés les ARIA), une vision très bien construite des plans d'actions à mener pour accompagner le tissu des PME.

Les territoires seront d'autant plus enclins à soutenir ce secteur industriel, qu'ils pourront en avoir une meilleure lisibilité en matière de pérennité et de développement : plans de progrès, innovation, formation, capacités financières des PME.

1. Le renforcement des actions collectives :

Des actions collectives spécifiques susceptibles d'améliorer l'organisation du secteur, de faciliter la diversification d'activité et particulièrement de favoriser l'émergence d'une filière automobile pourraient être mises en œuvre.



-  Susciter chez les donneurs d'ordres un partage plus ample de leur stratégie vers les PME,
-  Dresser l'état des lieux dans lequel se trouve aujourd'hui chaque métier clé de la filière : moules, emboutissage, fonderie ...,
-  Aider les PME à se diversifier, à s'ouvrir à de nouveaux marchés au national comme à l'international,
-  Avoir une stratégie d'entreprise ciblée vers des marchés de niche à forte valeur ajoutée,
-  Qualifier les entreprises et les salariés.

Le programme d'actions collectives en cours ci-joint illustre ce plan d'actions d'ores et déjà opérationnel.

Études en cours	Date de commande	Commande	Porteur	Objet
Contrat d'objectif Métallurgie	...	Région	UIMM	Bilan 2007 et perspectives 2008 en matière de métiers et d'emplois du secteur de la métallurgie avec une vision prospective.
Projet de plan stratégique Madrillet	mai-07	Mov'eo	Cabinet De Charentenais	Définir un plan stratégique de développement pour le Technopôle du Madrillet. Version Draft disponible....
Étude mutation économique industrielle	janv-08	Saisine CRHN	CESR	Étude prospective afin de déterminer l'impact des mutations économiques à venir sur les secteurs : automobile, chimie, pharmacie, agro-industrie, aéronautique et énergie (telles que l'épuisement de la ressource pétrolière) en terme d'emploi, de métiers et de formation et enfin d'anticiper les difficultés prévisibles
Étude filières d'avenirs	juil-08	DRIRE / RÉGION	CMI international / EDATER	Évaluation des politiques de soutien aux filières d'avenir haut-normand et de la dynamique de projet dans les bassins économiques fragilisés pour son volet Automobile.
Étude GPEC du secteur automobile	oct-08	DRTEFP	ARACT / ADVANSYS	Anticipation et accompagnement des mutations économiques Développement de l'emploi et des compétences Entreprises sous-traitantes de la Filière Automobile
Étude métallurgie sur le territoire de Dieppe	oct-08	Agglo de Dieppe / DRIRE	KATALYSE	Diagnostic/Audit d'un panel d'entreprise du bassin Dieppois : incidence de l'emploi et des compétences, menaces et opportunités
Étude Entreprises en difficulté du secteur automobile	nov-08	DRIRE	INSEE	Recenser les entreprises en difficulté par territoire et les leviers d'actions possibles

8. Le soutien au développement de la filière automobile

La présence de Renault dans la région est extrêmement forte, et elle conditionne dans une certaine mesure la structuration de la filière régionale.

La filière automobile n'est pas structurée en tant que telle. Il n'y a donc pas de lieu d'échanges, de support à la mise en place de moyens mutualisés, d'où une carence de structure coordinatrice alors qu'il existe des enjeux de diversification, de valeur ajoutée produit très importants.

A ce jour un profil de « gouvernance de substitution », en l'absence de filière structurée, existe au travers du pôle de compétitivité. Il ne concerne cependant que 20% de la filière automobile. Suite à un sondage réalisé à l'issue de la journée automobile du 24 juin 2008, organisée en partenariat entre la DRIRE et la Région dont l'objectif était de présenter au tissu local « les bonnes pratiques » et les outils à leur disposition, les entreprises ont formulé le souhait majoritairement (92%) de voir la filière automobile se structurer, la plupart (73%)



étant prêtes à s'y investir (14 entreprises présentes ont répondu au questionnaire sur plus de 40 potentielles).

Il existe un très fort enjeu de diversification des débouchés pour les sous-traitants dont la problématique est aujourd'hui l'ouverture à de nouveaux marchés. Une structuration de la filière automobile n'aura de sens que dans la prise en compte de cette nécessité vitale pour les PME haut-normandes.

En tant que donneur d'ordre, Renault, qui n'est pas la locomotive de la sous-traitance régionale et dont les unités de production locales sont confrontées à leurs propres problématiques de positionnement marché, demeure-t-il le mieux à même de porter cette structuration ?

Il n'existe pas en Haute-Normandie de structure type regroupement de PME (Adhérents Fédération des Equipementiers, Association Régionale de l'Industrie Automobile, ou autres tels qu'en Basse-Normandie ou Nord-Pas-Calais). En fait cette carence se justifie principalement par le fait qu'il n'existe pas sur le territoire « d'acteurs locomotives » qui puissent s'investir dans une telle structure. Animer un tissu, sans la disponibilité et l'investissement d'au moins quelques industriels, paraît difficile.

Mov'eo apparaît comme un leader possible dans l'animation de la filière. Mais l'animation de filières économiques n'entre à priori pas dans ses missions de pôle de compétitivité. Par ailleurs son domaine d'intervention est plus large que celui du secteur automobile. Il ne touche qu'une partie de la filière et réunit sans doute les acteurs les plus performants.

Pour exemple la Région Ile de France, confrontée au même problème, souhaite déléguer l'animation de sa filière au pôle dès 2009, pour progresser vers l'innovation et la diversification. Le Pôle Mov'eo souhaiterait faire de même sur les deux régions Haute et Basse Normandie.

Confier le rôle d'animation de la filière au pôle pourrait permettre de faire des économies d'échelles et de positionner un acteur de référence sur un secteur en crise. Le risque d'enfermer la dynamique de la filière sur les seules priorités du pôle au détriment d'une démarche régionale et consensuelle doit cependant être examiné.

9. Le soutien financier temporaire aux entreprises

Après les banques, l'automobile est en passe de devenir le second secteur à bénéficier d'un plan de sauvetage d'urgence de la part des autorités publiques au niveau mondial. Le pacte automobile présenté précédemment dans ce bilan en est la traduction nationale.

-  Aide au financement des programmes de développement des constructeurs,
-  Financement des banques internes des constructeurs,
-  Fonds de modernisation des équipementiers,
-  Convention nationale de chômage partiel.

Le soutien à la structuration financière des entreprises du secteur semble une priorité qui pourrait être déclinée au niveau régional.

-  Mobilisation du Fonds Régional de garantie OSEO pour les prêts octroyés aux équipementiers et sous-traitants,





Généralisation d'un dispositif régional de renforcement des fonds propres sous forme de prêt remboursable, à destination des entreprises ayant besoin de renforcer leurs fonds propres dans le cadre de leur projet de développement, afin de faciliter l'obtention de prêts bancaires, à l'instar du dispositif mis en place dans le cadre du plan de dynamisation de l'économie régionale.

10. L'anticipation de la reconversion des bassins et des sites

Des projets exploratoires conduits dans d'autres régions sur des sites dont l'avenir est incertain permettent d'anticiper des mutations technologiques mais aussi économiques et de travailler sur les évolutions des métiers. Pour exemple, ces projets portent sur :



Le traitement des déchets de véhicules et la déconstruction,



De nouvelles technologies comme l'emboutissage à chaud,



La création d'une école de formation à la construction/déconstruction, sur les nouveaux matériaux et les cycles de vies éco-citoyens,



Des investissements à caractère environnemental,

11. Les regroupements d'entreprises

Les sous-traitants doivent désormais nouer des alliances afin de conquérir de nouveaux marchés et d'éviter de perdre ceux acquis. En effet, les donneurs d'ordres demandent de plus en plus des fournitures « clés en main » de sous-équipements complets (offre globale). Des stratégies d'alliance doivent s'effectuer afin d'augmenter la visibilité des industriels locaux : stratégie d'achat, stratégie d'offre globale, stratégies technologiques ...

A titre d'exemple, le Comité Régional Haut-Normand de MOV'EO a été, avec ses partenaires régionaux à l'origine de la création d'un GIE dénommé EVEREST TEAM regroupant six structures (3 PME et 3 CRITT) qui est positionné sur la chaîne de valeur de mise au point GMP (Groupe MotoPropulseur).

Le développement de l'activité du GIE pourrait être à l'origine de nouveaux investissements matériels importants sur le site du Madrillet afin de lui permettre de consolider son offre et son positionnement.



V.3. Favoriser la formation et la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences

La Charte nationale de coopération pour le soutien et l'accompagnement des entreprises du secteur automobile et de leurs salariés a été signée le 3 juillet 2008.

Au vu de l'importance de ce secteur dans notre région, l'Union des Industrie de la Mécanique et de la Métallurgie a reçu pour mission de décliner cette charte en région.

La finalité de la Charte est d'encourager et de faciliter la mobilisation concertée des acteurs, dispositifs et financements au service du secteur automobile, sur le champ des ressources humaines et notamment : gestion anticipée des besoins en emplois et en compétences des entreprises, sécurisation des parcours professionnels des salariés.

De par son champ d'intervention, cette charte entre donc en pleine complémentarité avec tout diagnostic stratégique et toute action portant sur le développement économique de ce secteur automobile. Elle vient en complément des études sur la GPEC déjà piloté par la DRTEFP en région sur le secteur automobile pour lesquels la Région s'apprête à soutenir les plans d'actions spécifiques (en complément de ceux existants) qui pourraient en découler.

Les principales pistes, sur ces sujets de formation, sont :



Poursuivre la mise en œuvre de la charte automobile. Les périodes de baisse d'activité doivent être valorisées pour développer la formation, l'articulation des dispositifs de formation et de chômage partiel doit être améliorée. Il est en particulier proposé d'ajouter le coût salarial au coût pédagogique dans l'assiette des aides à la formation.



Le manque de main d'œuvre qualifiée est une question récurrente sur laquelle il convient d'avancer, les solutions étant connues : passeport automobile pour les intérimaires, changement de la dialectique du système éducatif vis-à-vis de l'industrie et meilleure vision de l'avenir de la filière, sinon de l'industrie en général.



Continuer de mettre en œuvre les plans de formations des salariés et en particulier la Valorisation des Acquis et de l'Expérience.

V.4. Soutenir l'innovation industrielle

Le développement d'une industrie automobile plus verte et l'innovation apparaissent comme des priorités pour les partenaires institutionnels et pour plus de 90% des entreprises de la filière automobile, qui les voient comme des facteurs importants de compétitivité.

Ainsi plusieurs axes pourraient être mis en œuvre ou développés :



Travailler sur les usages de demain. Les transports et la mobilité font désormais partie des priorités et il est nécessaire de résoudre l'équation qui consiste à accroître la mobilité tout en atténuant les conséquences nuisibles que les transports font peser sur notre qualité de vie (bruit, pollution atmosphérique). En ce sens, le développement durable justifie pleinement sa place dans les préoccupations des projets de recherche : maîtriser et gérer les ressources énergétiques actuelles, se préparer à intégrer de nouvelles sources d'énergie dans la propulsion, moins polluantes et se substituant aux ressources actuelles par définition limitées, gérer les nuisances issues des sources actuelles. Cette approche devrait préparer l'ensemble des acteurs aux ruptures technologiques issues des changements d'énergie et assurer la pérennité du tissu économique local.





Poursuivre l'effort important engagé en matière de soutien à la recherche et d'innovation sur les thématiques liées directement ou indirectement au secteur automobile :

- dans le cadre des grands réseaux de recherche (Recherche académique, recherche appliquée et transfert de technologie)
- au niveau du pôle de compétitivité MOV'EO (Projets de R&D accompagnés dans le cadre du dispositif Innov'Région)
- au niveau de la stratégie régionale de l'innovation avec l'appui de l'agence SEINARI. Il s'agit bien de favoriser par l'innovation l'évolution des activités économiques et leur diversification notamment autour d'un domaine phare « la performance énergétique » - domaine transversal aux différentes grappes d'activités stratégiques présentes en région (véhicule de demain, / matériaux innovants/ énergies renouvelables/optimisation des processus de production)



Encourager et favoriser l'insertion des acteurs régionaux dans les programmes nationaux, européens et internationaux de références tels l'ANR, le Predit, le PCRD, Le PCI, ... avec notamment un appui en matière d'ingénierie de projets innovants, de projets collaboratifs et européens.



Poursuivre l'action engagée avec les 53 territoires européens concernés par la filière automobile au sein de l'intergroupe européen « crise automobile » présidé par la Région Bretagne afin de mobiliser des crédits européens au titre de la recherche/innovation en matière de véhicules propres.



VI. ANNEXE

VI.1. Bibliographie et Sources des données

Bibliographie

1. La Tribune
2. Le Journal de l'automobile : ensemble des éditions 2008
3. Synthèses de la presse concernant la région : First Eco
4. L'Usine Nouvelle
5. Autopresse
6. Lettre d'informations de l'ARIA

Données :

1. Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles (OICA)
2. Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE)
3. Directions des études et des Statistiques de l'UNEDIC (UNISTATIS)
4. Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE)
5. Auditions des acteurs régionaux
6. Société.com
7. Manageo.fr

VI.2. Synthèse des auditions dans le cadre de la mission

Avertissement :

La synthèse des auditions figurant ci-dessous retrace les propos principaux des personnes invitées à répondre aux questions et à échanger avec les membres de la Mission. Cette synthèse a permis d'alimenter la réflexion pour la rédaction du rapport.

Les membres de la 7^{ème} commission du Conseil Régional ont reçu en auditions un certain nombre d'acteurs dès le 21 janvier 2009. L'objectif de ces auditions était d'avoir une vision éclairée de la situation du secteur automobile et de l'impact en région de la crise actuelle. Les éléments retranscrits ci-après ont été repris par thématique et parfois de façon directe, tels qu'ils ont été formulés.



Les personnes auditionnées :

1. Messieurs Wagret, délégué régional Renault, Nottez, Directeur de l'établissement de Cléon, Fernandez-Florez Directeur de Sandouville, et Ringot Directeur de Dieppe.
2. Messieurs Gigou Directeur du pôle de compétitivité Mov'eo, Belhache Président du CEVAA et Dionnet Directeur du Certam.
3. Au titre du CESR pour la CGT Monsieur Lenormand, pour FO Monsieur Ernis et pour la CFE-CGC Monsieur Chauvin.
4. Pour la DRTEFP Monsieur Almendros, Directeur Régional et Monsieur Ninauve et pour la DDTEFP Monsieur Plouvier.
5. Pour la CRCI Monsieur Omnes, pour le CEDRE Madame Fleury et pour le Havre Développement Monsieur Mercher.
6. L'ensemble des représentants syndicaux des 3 sites de production de Renault en Haute-Normandie.
7. Pour la société Sealynx Automotive Monsieur Debus Directeur des ressources humaines, pour la société SAB Industrie Monsieur Destailleurs Président Directeur Général et Monsieur Mottais Directeur Commercial.

Tableau de présence des élus lors des auditions

21 janvier	11 février
Dominique Gambier Laurent Logiou Claude Thaleb Marie-Hélène Roux Guy Auzoux	Dominique Gambier Laurent Logiou Christian Jutel Annie Boutin Marie-Hélène Roux Guy Auzoux
8 avril	
Dominique Gambier Laurent Logiou Claude Thaleb Guy Auzoux	

12. Le contexte économique et financier et le marché de l'automobile

- Au niveau européen, le secteur automobile est en situation sur-capacitaire et évolue sur des marchés de renouvellement. Le potentiel de développement du marché de l'automobile ne se fera donc que sur les marchés des pays émergents.
- La mise en place des Bonus Malus a eu sur le plan national un effet positif à court terme mais un effet négatif au plan régional. Il a bénéficié principalement aux modèles d'entrée de gamme et de milieu de gamme.
- La crise financière comme l'incitation à la limitation des consommations énergétiques ont aussi eu un impact sur les achats des parcs d'entreprises qui s'orientent vers des véhicules plus petits et plus économiques.



- Il est clair qu'investir sur des moteurs plus petits alors même que les véhicules de haut de gamme, et même de moyenne gamme, voient leurs ventes s'écrouler, serait certainement un bon investissement pour l'avenir.
- Le problème de la parité euros / dollars touche aussi le secteur automobile.
- Compte tenu du contexte économique et financier et de la restriction sur les crédits bancaires aux particuliers, la sortie de crise est inenvisageable en 2009 pour les constructeurs.

13. Le constructeur et les sous-traitants

- Même si les donneurs d'ordres se sont engagés sur un soutien des entreprises, ils ne peuvent pas tenir leurs engagements du fait de leur position critique dans la crise actuelle.
- La stratégie industrielle à court et moyen terme du constructeur reste posée. Si de nouvelles affectations de véhicules sont prévues pour 2012 sur un site de production, qu'en est-il d'ici là ?
- Pour pérenniser les sites nationaux du constructeur il faut réussir à donner à ceux-ci une compétitivité perdue par rapport aux autres. En France le coût de production est supérieur de 30% à celui de l'Espagne.
- Les établissements de Renault en région devraient chercher à être plus solidaires et chercher à proposer des offres globales à forte synergie. Ainsi ils seraient une force importante de propositions vis à vis du Groupe.
- Les constructeurs incitent leurs sous-traitants à s'implanter dans les pays low cost pour pouvoir être référencés. Dès lors, même lorsque son produit est au prix du marché, le sous-traitant qui ne peut afficher à terme une production « low cost » n'est plus référencé.

Il conviendrait par ailleurs de sonder les sites Haut-Normand du constructeur pour savoir pourquoi une entreprise qui fournit PSA, Volkswagen et Audi ne peut pas gagner un marché local.

- Le volant crédit-fournisseur disparaît progressivement pour les entreprises : le paiement à 90 jours n'est plus possible (passage à la facturation pro forma voir même avant livraison) ce qui génère des gros problèmes de gestion de trésorerie.
- Le soutien pour les entreprises du territoire serait plutôt favorable si les aides données aux constructeurs étaient conditionnées à un « sourcing » au moins sur le territoire national pour les aides nationales et sur le territoire régional pour les aides régionales.
- Les avis sont partagés sur le rôle que peuvent jouer des collectivités pour favoriser les investissements dans l'automobile dans une logique de concurrence des territoires. Il est nécessaire de conditionner les aides publiques à des contreparties effectives.

14. L'emploi et la formation

- En Seine Maritime 11 plans de sauvegarde de l'emploi ont été mis en œuvre en janvier alors que la moyenne habituelle est de 24/25 par an. Ces plans font souvent appel à une logique de départ volontaire, en attente de plan de fermeture.
- L'élaboration de plans de formation pour les PME, dans un contexte de chômage partiel, est difficile car elle nécessite un travail de GPEC qui ne s'improvise pas, la GPEC étant



en outre quelquefois perçue par les syndicats comme préparatoire à des plans de licenciement.

- Tant que les salariés sont encore en contrat de travail c'est assez simple d'intervenir sur des formations, mais, dès qu'ils sont en rupture de contrat de travail, la problématique et les solutions se font rares.
- Le chômage partiel se développe, il faut en profiter pour utiliser le temps intelligemment, et mettre en place des formations qualifiantes et d'intérêt collectif. Cela suppose de sensibiliser les entreprises et de les accompagner dans la définition de plans de formation. Sur le plan financier, examiner les possibilités d'aides complémentaires à la formation afin d'avoir une prise en charge à 100% des coûts de formation pour les PME.
- Pour les plates-formes logistiques et de production autour des constructeurs, l'intérim vit des situations catastrophiques. Il faudra encourager certains rapprochements d'entreprises pour éviter leurs disparitions.
- Pour les salariés il faut éviter l'installation durable dans le chômage, pour les sous-traitants il faut identifier les « savoir-faire » pour diversifier leurs marchés quand c'est encore possible. Il faut aider au développement vers l'international et sur le plus long terme à la mutation vers de nouveaux axes comme : l'eco-construction, le tout électrique.

15. La recherche et le développement

- Le moteur à combustion interne est loin de disparaître : il assurera encore 60% des besoins de la mobilité individuelle pour encore au moins les 15 prochaines années.
- Il y a encore beaucoup de travaux à faire sur la motorisation essence mais peu sur le diesel, qui reste pérenne mais sans mutation.
- La mobilité va changer, mais il restera des convertisseurs d'énergie liquide ou solide/liquide, que ce soit directement comme aujourd'hui ou via la biomasse par exemple.
- Le moteur électrique se développera pour d'autres modes de transports et de trajets courts, type urbain.
- Grâce à l'innovation, les sociétés sous traitantes obtiennent de nouveaux contrats avec de nouvelles références clients, cependant le retour sur investissement ne sera effectif qu'en 2010, ce qui génère à court terme un besoin en fonds de roulement urgent dans un contexte où les banques sont réticentes dans la mise en œuvre des prêts.
- Le plan innovation est un moyen de sortir de la crise « par le haut » : pour cela il faut mettre en place des études sur les développements



VI.3. Les mesures du Pacte automobile national

Compte tenu des enjeux de l'automobile, en termes d'emplois, d'innovations technologiques et d'outil industriel et dans le prolongement des Etats Généraux de l'automobile organisés en janvier 2009, l'Etat a engagé un plan de soutien à l'ensemble de la filière automobile, s'appuyant sur plusieurs leviers :

Aide au financement des programmes de développement des constructeurs (6,5 Mrds maximum de fonds Etat) : les pouvoirs publics mettront à disposition des constructeurs automobiles et de poids lourds des prêts participatifs pour une durée de 5 ans et pour un montant global maximum de 6,5 milliards d'euros. Ces prêts seront destinés à contribuer au financement des grands programmes de développement de véhicules plus propres, respectant les futures normes EURO 6 et permettant de réduire les émissions de CO2 et la consommation de carburant. Ces prêts répondent aux engagements des constructeurs en matière d'emploi, d'investissement et de mise en place de relations partenariales améliorées avec leurs fournisseurs.

Financement des banques internes des constructeurs (1,5 Mrd de prêt par Société de Financement de l'Economie Française) : suite à l'octroi fin 2008 par la SFEF d'un prêt de 500 M€ à chacune des deux banques internes des constructeurs automobiles – PSA et Renault -, un nouveau prêt d'un montant équivalent pourra être débloqué au cours de l'année 2009, portant globalement à 2 milliards d'euros le montant des prêts mis à disposition de ces banques. L'objectif est de leur permettre de maintenir une offre de prêts à la consommation compétitive pour l'achat de véhicules.

Fonds de garantie pour les prêts octroyés aux équipementiers et sous-traitants (Affectation des fonds de garantie OSEO au secteur spécifiquement) : pour faciliter l'accès au crédit des entreprises de la filière automobile, PME et Entreprises de taille intermédiaire, elles pourront bénéficier du dispositif mis en place au sein d'OSEO, permettant de garantir jusqu'à 90 % du prêt, sur des montants couverts pouvant atteindre 15 M€ par entreprise. Tous secteurs confondus, le fonds permettra de garantir 4 Mrds€ de prêts pour les PME et 1 Mrd€ pour les entreprises de plus grande taille. La capacité du fonds pourra être accrue en fonction des besoins, afin de pouvoir garantir 1 Mrd€ de prêts supplémentaires à la filière automobile.

Fonds de modernisation des équipementiers automobiles (300 M€ nouveaux répartis par tiers entre le Fond Stratégique d'investissement et les constructeurs PSA et Renault) : afin de renforcer les fonds propres des entreprises stratégiques de la filière automobile – en permettant de réaliser les consolidations nécessaires à l'émergence de nouveaux champions en France et en Europe – le Fonds Stratégique d'Investissement portera sa contribution au fonds de modernisation des équipementiers automobiles à 200 M€, au même titre que les deux constructeurs Renault et PSA. Le fonds sera ainsi doté de 600 M€. L'Etat lancera en parallèle un plan d'action de 15 M€ pour la diffusion des pratiques d'excellence opérationnelle dans la filière automobile.



Convention nationale de chômage partiel pour le secteur automobile : dans le souci de préserver l'emploi et les compétences malgré le ralentissement du marché automobile, un accord cadre de conventionnement au titre du chômage partiel à hauteur de 50 % sera signé au niveau national, permettant aux entreprises de la filière de bénéficier d'une prise en charge supplémentaire par l'Etat de l'indemnisation – de 1,5 à 1,75 € par heure chômée selon la taille de l'entreprise. Cette disposition sera en vigueur pour une durée de trois mois renouvelable une fois. En contrepartie, les entreprises adhérentes à ce dispositif s'engagent au maintien des emplois concernés pour une durée équivalente au double de la convention de chômage partiel. Des dispositifs de formation seront couplés aux périodes de chômage partiel dans toute la mesure du possible.

Soutien à l'innovation de la filière automobile (250 M€ de prêt : Principalement affectation de fonds ADEME, Fonds unique interministériel (pôle de compétitivité) et Caisse des Dépôts et Consignations au secteur spécifiquement pour des véhicules propres) : dans le prolongement du plan « véhicules décarbonés » présenté par le Président de la République lors du dernier Mondial de l'Automobile à Paris, des prêts pour un montant maximum de 250 M€ pourront être mobilisés pour participer au financement de programmes de recherche et développement collaboratifs. Un des objectifs majeurs est de faire émerger en France une filière pour les batteries et la chaîne de traction pour les véhicules hybrides et véhicules électriques. Il s'agit également d'améliorer les performances environnementales des moteurs thermiques traditionnels. De plus, afin d'accompagner la multiplication des initiatives industrielles sur ces sujets, la dotation du fonds démonstrateurs de l'ADEME consacrée à ce type de projets sera augmentée de 50 M€.

Ces mesures s'inscrivent dans le prolongement des dispositions mises en œuvre dans le cadre du plan de relance, et notamment du dispositif de prime à la casse qui restera en vigueur jusqu'à fin 2009.

S'inscrit également dans le cadre du pacte automobile, la charte nationale de coopération pour le secteur automobile qui en constitue le volet « gestion de l'emploi et des compétences ». Cette charte a été signée en juillet 2008 entre l'Etat, l'Union des Industries et Métiers de la Métallurgie, les fédérations professionnelles et quatre syndicats de salariés. Une déclinaison régionale de cette charte a été signée fin janvier 2009 en Haute Normandie. L'UIMM Haute-Normandie pilote la mise en œuvre de cette déclinaison régionale.

