

Libérez vos projets en Basse-Normandie



ESPACE DE  
VALORISATION  
ECONOMIQUE

Filières & Secteurs

Libre entreprise





## Automobile : recherche & développement

Des équipementiers, filiales de grands groupes ont choisi d'implanter leur R&D en Basse-Normandie

**Faurecia (Caligny) : mécanisme sièges automobiles**

**Magneti Marelli (Argentan) : systèmes d'injection, contrôle moteur**

**Filtrauto (Vire, Argentan) : filtres moteurs, composants plastiques**






### FAURECIA

Filiale de PSA Peugeot Citroën, Faurecia se situe au 5e rang mondial et au 3e rang européen des équipementiers automobiles. Numéro trois mondial pour les sièges automobiles, Faurecia a installé son centre mondial de R&D des mécanismes de sièges automobiles à Caligny. Faurecia est le premier employeur privé de l'Orne. Son budget annuel du centre R&D : 700 millions d'euros. Accolé à la nouvelle usine de l'équipementier de 40 000 m<sup>2</sup> inaugurée en mai 2009, le nouveau centre de R&D (inauguré en janvier 2010) de 7 000 m<sup>2</sup>, (un investissement de 15 millions d'euros) qui comptera à terme 400 ingénieurs et techniciens, rassemble l'ensemble des ressources de conception, de simulation, de prototypes et de validation physique dédiés aux mécanismes de sièges, c'est à dire les glissières, articulations et système de réglage en hauteur et de modularités des sièges automobiles. Faurecia est le leader mondial de cette activité avec une part de marché de 18%. Cette implantation s'intègre dans le schéma de campus industriel et de formation et qui comprend également le centre de formation d'ingénieurs par apprentissage "mécanique et génie des matériaux mis en place par l'ENSICAEN.

### MAGNETI MARELLI Motopropulsion France

L'équipementier automobile appartenant 100% au groupe Fiat est spécialisé dans les systèmes d'injection et de contrôle moteur. L'entreprise qui a fêté ses 40 ans de présence à Argentan en 2010 lance un investissement de 13 millions d'euros sur trois ans pour l'industrialisation de nouveaux produits à Argentan. Magneti Marelli va injecter environ 1 million d'euros pour les activités de R&D du site, également centre mondial de recherche. L'entreprise de 310 salariés produit annuellement 2 millions de boîtiers "papillons", une pièce de moteur qui pilote l'admission d'air et influe sur la consommation de CO<sub>2</sub>. L'usine ornaise est le centre de compétence mondial pour ces boîtiers "papillons".

### FILTRAUTO (filiale française de l'équipementier automobile italien Sogefi)

Implantée depuis 1962 à Vire Filtrauto conçoit, fabrique et distribue des filtres moteurs à huile, air, carburant et habitacle. Site stratégique, Filtrauto accueille depuis 2003 le centre de recherche et développement de l'équipementier italien Sogefi (leader en Europe dans le secteur de la suspension automobile et co-leader dans le secteur de la filtration automobile). Le site de Vire qui emploie 403 personnes a produit en 2009 26,7 millions de filtres (huile, gazole et appareils) par an. A Argentan Filtrauto (70 personnes) qui a racheté Rovip en 2005 approvisionne Vire en composants plastiques (75 millions de pièces plastiques moulées). L'usine de Vire développe et produit des filtres rechargeables, notamment sous la marque Purflux pour les entreprises de réparation et de distribution de pièces automobiles Norauto, AD, Feu Vert...) ainsi que les supermarchés. Ce marché représente 9% de l'activité du site virois en 2009.

### LE MARCHÉ DES ÉQUIPEMENTIERS EN EUROPE

Malgré une baisse de production de 12,6 % en 2009, l'industrie européenne est en surcapacité et le restera jusqu'en 2013, estime le cabinet américain Standard & Poor's. La crise aurait pu être l'occasion pour les constructeurs de réduire significativement leurs surcapacités, mais les interventions « stabilisatrices » des États et les primes à la casse ont limité leur marge de manœuvre tout en faisant chuter leur mix de ventes et leurs marges. Les programmes d'aides ayant pris fin (en Allemagne et en Italie) ou ayant été réduits (en France), Standard & Poor's s'attend à une baisse des ventes des constructeurs généralistes en Europe qui ne sera que partiellement compensée par une légère amélioration de leur mix. Selon AlixPartners, les équipementiers automobiles menacés d'insolvabilité étaient plus nombreux en Europe en 2009 qu'aux États-Unis. En effet, 54% des équipementiers européens se trouvaient dans une situation de « danger fiscal », c'est-à-dire qui encoure à la faillite pendant les deux prochaines années. Le marché européen a principalement été soutenu grâce aux aides de prime à la casse lancées par les gouvernements, ce qui a dissimulé l'état réel de la situation financière des sous-traitants, le plus souvent fortement dépendant des grands constructeurs automobiles. Alors que l'Amérique du Nord amorçe déjà un rebond (+ 12 % prévus en 2010), l'Europe restera en repli (- 10 %), car elle n'a pas conduit de restructuration profonde de son industrie automobile.

EVE© tous droits réservés

Document généré le : 05/09/2010

Publication : CCI Caen - SIAE - 02 31 54 55 50

