



Prospective des activités automobiles en France

■ *21 mai 2010*



Cette plaquette présente un verbatim des débats qui se sont déroulés le 21 mai 2010 dans le cadre des « Rendez-vous du Pipame », cycle de séminaires organisé par le Pôle interministériel de prospective et d'anticipation des mutations économiques (Pipame). Ce séminaire, organisé autour de l'étude réalisée par le Bipe sur les mutations économiques dans le domaine automobile, à la demande du Pipame, avec le soutien de la DGCIS et de la DATAR, a réuni des experts du monde de l'entreprise, de l'administration et des organismes du secteur automobile.

Le pôle interministériel de prospective et d'anticipation des mutations économiques (Pipame) a pour objectif d'apporter, en coordonnant l'action des départements ministériels, un éclairage prospectif sur l'évolution des principaux acteurs et secteurs économiques en mutation, en s'attachant à faire ressortir les menaces et les opportunités pour les entreprises, l'emploi et les territoires.

Le secrétariat général du Pipame est assuré par la sous-direction de la prospective, des études économiques et de l'évaluation (P3E) de la direction générale et de la compétitivité, de l'industrie et des services (DGCIS).

Les départements ministériels participant au Pipame sont :

- le Ministère de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi / direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services et direction générale de l'emploi et de la formation professionnelle
- le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer / direction générale des infrastructures, des transports et de la mer et direction générale de l'aviation civile
- le Ministère de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Pêche
- le Ministère de la Défense / délégation générale pour l'armement
- le Ministère de la Santé et des Sports
- la délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR), service du Premier ministre, mise à disposition du ministre en charge de l'aménagement du territoire
- le Conseil d'Analyse Stratégique (CAS), rattaché au Premier ministre

Direction éditoriale : François Magnien

Supervision éditoriale : Jean-François Crola, Lise Dervieux

Conception : Gwenaëlle Solignac

Maquette : Brigitte Baroin, Nathalie Palous

Secrétariat de rédaction : Nicole Merle-Lamoot

Sommaire

Introduction

Élargir la vision de l'avenir automobile, aux côtés des professionnels de la filière
François Magnien, Pipame, secrétaire général 5

Anticiper les évolutions du secteur au service des acteurs de l'automobile
Elisabeth Rocha, Bipe, vice-présidente 5

Mobilités de demain : nouveaux usages de l'automobile

Redéfinir le « système automobile »
Olivier Paul-Dubois-Taine, Comité national des ingénieurs et scientifiques de France,
président du comité Transports 6

*Faciliter l'émergence de projets de recherche et développement territoriaux structurants
et anticiper les nouvelles formations nécessaires*
Serge Grégory, Pôle de compétitivité Mov'eo, vice-président 6

*Le secteur du véhicule d'entreprise, un levier puissant pour faire évoluer les comportements
et généraliser les raisonnements en « coût total de mobilité »*
Philippe Brendel, Observatoire du véhicule industriel, directeur 7

*Plan véhicule vert Bretagne : faire de la Bretagne un territoire de référence en matière
de véhicule et de mobilité décarbonés*
Jean-Luc Hannequin, Association Novincie Bretagne, CCI de Rennes, délégué général 7

Compétitivité de la filière automobile française : segments d'avenir

Le marché automobile de demain : un marché multiforme et multiproduits
Elisabeth Rocha, Bipe, vice-président 8

Vers une seconde révolution automobile
Bernard Jullien, Gerpisa, directeur 8

La motorisation au cœur des changements de la filière
Thierry Faugeras, Plate-forme de la filière automobile, président du GTEC 4 9

Intervenir rapidement et simultanément dans toutes les régions du monde
Guy Maugis, Robert Bosch France, président 9

Compétitivité du tissu des fournisseurs français : une base indispensable à la performance collective
Christophe Chabert, groupe Renault, general manager strategy & business development 10

Stratégie européenne 2020 pour la voiture propre : centrer la réglementation sur les fondamentaux
Philippe Chollet, groupe Peugeot Citroën PSA, responsable des affaires économiques et commerciales . 10

Nord – Pas-de-Calais : une grande région automobile en devenir
François Yoyotte, commissaire à la réindustrialisation Nord – Pas-de-Calais 10

Datar-Pipame : régionaliser la réflexion sur le devenir de l'automobile
Patricia Prat, Datar, conseillère 10

Introduction

Soucieux d'anticiper les évolutions du « système automobile » en termes de développement économique mais aussi d'usages, le Pipame a demandé au Bipe de réaliser une étude sur « les mutations économiques dans le domaine de l'automobile ». Les travaux du Bipe ont été présentés le 21 mai dernier, lors d'un séminaire du cycle des « Rendez-vous du Pipame » portant plus généralement sur la « Prospective des activités automobiles en France », et réunissant les acteurs du secteur. Cette plaquette présente un verbatim des débats tenus lors de ce séminaire.

Élargir la vision de l'avenir automobile, aux côtés des professionnels de la filière

Grâce à ses travaux, le Pipame contribue à la réflexion prospective sur l'évolution des principaux secteurs d'activité en France, à l'horizon de cinq à dix ans, en coordonnant l'action de différents départements d'études ministériels dans ce domaine.

La filière de l'automobile, un secteur-clé de l'économie française, est confrontée au renforcement de la **concurrence internationale et à l'évolution de la demande vers des véhicules à plus faible coût et « décarbonés »**.

Face à la crise, l'automobile a bénéficié depuis 2008 du soutien actif de l'État, avec la mise en œuvre des États généraux de l'automobile début 2009, puis du Pacte automobile à partir d'avril 2009.

Du côté des professionnels, la Plate-forme de la filière automobile (PFA), ainsi que les Associations régionales des industriels de l'automobile (ARIA), mobilisent les experts de la filière autour des stratégies à moyen et long terme pour l'automobile.

Le travail de prospective, à l'horizon 2020, réalisé par le Bipe pour le compte du Pipame, à l'initiative de la DGCIS et de la Datar, s'inscrit dans ces **actions de partage et de mise en convergence des différents points de vue et analyses sur l'avenir du secteur de l'automobile en France**.

François Magnien, Pipame, secrétaire général

Anticiper les évolutions du secteur au service des acteurs de l'automobile

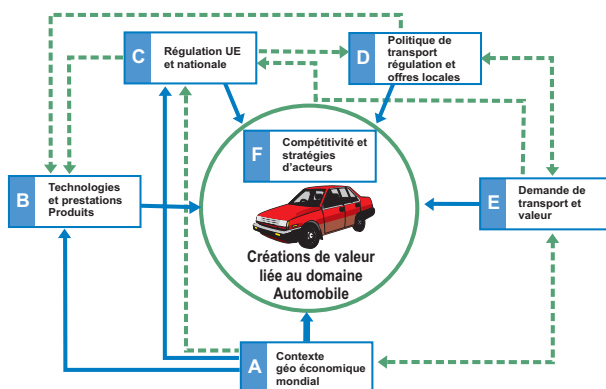
L'étude prospective effectuée par le Bipe pour le Pipame a permis de documenter l'évolution de quarante variables-clés, regroupées en sept familles. Elles constituent ainsi une « **boîte à outils** » pour analyser l'avenir de l'automobile et définir des stratégies de long terme.

Ces familles de variables détaillent l'évolution, non seulement du contexte économique mondial, mais aussi de la demande de mobilité et des valeurs correspondantes ; elles décrivent également l'évolution des technologies et des produits, les régulations européennes, nationales et locales ; elles illustrent l'impact de ces changements en matière de compétitivité et de stratégies d'acteurs.

Retenons notamment que, **dans les pays développés, les comportements de mobilité évoluent sensiblement, ainsi que la « valeur » automobile** : la tendance à la croissance du nombre de véhicules-km pourrait s'inverser à plus ou moins longue échéance ; le véhicule particulier neuf n'est plus le marqueur social qu'il était il y a encore quelques années et le coût d'usage, voire le coût total, pèse de plus en plus lourd dans les décisions d'achat des individus.

La demande de véhicules neufs dans les pays développés ne devrait pas être très dynamique. Elle pourrait même baisser en Europe si les nouvelles générations vivant en zone urbaine délaissaient la voiture pour d'autres modes, ou privilégiaient le service (la location, y compris de très courte durée).

Elisabeth Rocha, Bipe, vice-président



Mobilités de demain : nouveaux usages de l'automobile

Redéfinir le « système automobile »

*En pensant « système automobile »
et non pas seulement « filière automobile »,
il nous faut élargir les choix de mobilité pour tous.*

Pourquoi, aujourd'hui, le « système automobile », et non pas l'automobile elle-même, est-il remis en cause ? Parler « **système** », **c'est évoquer la combinaison du véhicule, de son infrastructure et de son usage**. Si l'on souhaite comprendre la mobilité, il faut raisonner « système automobile » et non pas seulement « filière automobile ».

Face aux défis énergétiques, techniques et sociaux qui remettent en cause le système automobile hérité du xx^e siècle, comment penser la mobilité autrement ?

Il est tout d'abord nécessaire d'évaluer correctement les économies de CO₂, « du puits à la roue », par personne-km transportée. Il nous faut aussi prendre en compte l'accessibilité aux services de la vie quotidienne : **ce qui importe, ce n'est pas tant de parcourir des kilomètres, mais de bénéficier d'un moyen de mobilité qui permette l'accès aux services de la vie quotidienne**. Ce qui est remis en cause, ce n'est pas l'existence de la voiture, mais son mode d'usage, du fait des contraintes nouvelles qui pèseront désormais sur les familles et du développement attendu de nouveaux services.

Il s'agit ensuite d'envisager ce qu'il se passerait en cas de contrainte forte à la mobilité physique. Cette contrainte n'existe pas aujourd'hui : en 2010 le coût d'un véhicule au kilomètre est inférieur, en euros constants, à ce qu'il était il y a vingt ans ! Lorsque cette contrainte se manifestera (forte croissance du prix du pétrole, par exemple), nous assisterons probablement à une inflexion conséquente des comportements de mobilité.

Nous devons élargir les choix de mobilité pour tous, de sorte que, face aux contraintes, **chacun puisse s'organiser pour réaliser des économies d'énergie, tout en utilisant une panoplie large de véhicules** et de services de mobilité. Pour ce faire, quatre leviers d'action devraient être explorés : les véhicules propres et économes bien sûr ; les politiques locales de déplacement et notamment un nouveau partage de la voirie, pour que des véhicules plus légers puissent s'insérer en toute sécurité dans le flot de la circulation ; **les services d'automobiles partagés ; le développement accéléré de services numériques** (embarqués ou personnalisés), qui constitueront la toile de fond et le support logistique de la mobilité de demain.

Olivier Paul-Dubois-Taine, Comité national des ingénieurs et scientifiques de France,
président du comité Transports

Faciliter l'émergence de projets de recherche et développement territoriaux structurants et anticiper les nouvelles formations nécessaires

*Concevoir aujourd'hui
les « briques de mobilité »
du consommateur de demain !*

Le pôle de compétitivité Mov'éo est une association, un facilitateur pour l'émergence de projets de R & D et territoriaux structurants. Mov'éo travaille ainsi avec les acteurs de la filière sur un « Plan compétences », qui anticipe les formations nécessaires ; celles relatives aux services, très localisées, concentreront l'essentiel des évolutions.

Nous distinguons quatre grands types de territoires :

- les villes et centres-villes, marqués par une préférence nette pour les transports en commun, avec un développement possible de véhicules adaptés, électrifiés ;
- le périurbain, où cohabiteront largement transports collectifs et transports individuels, ce qui supposera une gestion multimodale permettant de passer d'un mode de transport à l'autre, en utilisant les TIC. Bien sûr, il y aura place pour la voiture propre et économe. Mais on assistera également à la multiplication de transports publics circulaires et du transport à la demande ;
- le milieu rural ou rurbain, où la voiture restera le mode de référence. Dans l'interurbain cependant, un maillage intermodal est à prévoir, par exemple entre TGV et voiture, y compris en location.

Le consommateur achètera de plus en plus des « briques de mobilité », considérées comme autant de solutions à son problème de déplacement quotidien ou occasionnel.

Serge Grégory, Pôle de compétitivité Mov'éo, vice-président

Le secteur du véhicule d'entreprise, un levier puissant pour faire évoluer les comportements et généraliser les raisonnements en « coût total de mobilité »

Si l'on veut que le véhicule électrique réussisse, il faut s'appuyer sur les entreprises !

Sur 2,5 millions de véhicules – particuliers et utilitaires confondus – vendus en France en une année, les achats des entreprises représentent près de 900 000 véhicules, dont une part importante est acquise par des loueurs de longue durée. **Lorsque l'on souhaite agir sur les comportements, il ne faut pas oublier que le véhicule d'entreprise est un levier très puissant.** Les entreprises sont accélératrices de changements, au moins pour un tiers du marché. Elles réfléchissent de plus en plus au mode d'équipement de leurs collaborateurs. Elles croient à la multimodalité et à la combinaison des modes de déplacement.

Les métiers du véhicule d'entreprise vont également changer : **la tendance est à l'achat de « services de mobilité », la voiture n'étant plus qu'une des composantes de l'offre de mobilité.**

Le véhicule électrique permet toutes ces évolutions : si on veut que le véhicule électrique réussisse, il faut s'appuyer sur les entreprises ! Le coût complet d'usage d'un véhicule (TCO, coût total de possession) est le seul qui intéresse les entreprises. Il nous faut nous orienter vers un « coût total de mobilité ». Les entreprises doivent utiliser l'outil que constitue leur « plan de déplacement entreprise (PDE) » pour ce faire.

Philippe Brendel, Observatoire du Véhicule d'Entreprise, président

Plan véhicule vert Bretagne : faire de la Bretagne un territoire de référence en matière de véhicule et de mobilité décarbonés

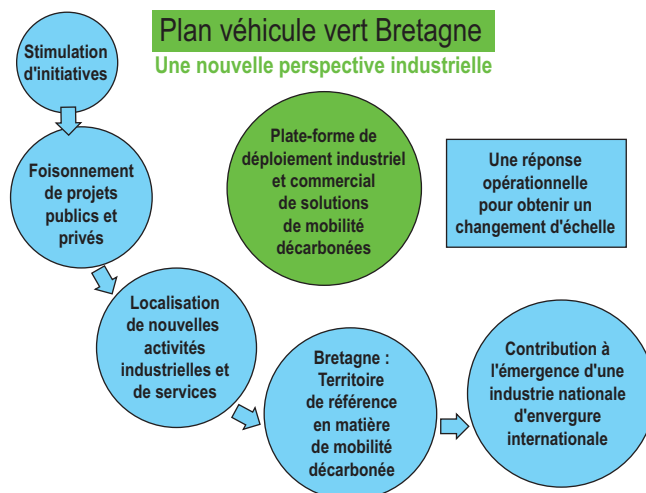
Il faut tout de suite viser la massification, le changement d'échelle, y compris dans l'expérimentation, pour avoir un impact mesurable !

Face à la complexité du réel et à l'urgence d'aider les entreprises à trouver de nouvelles sources de valeurs, **il nous faut faire des « raccourcis de compréhension » et mettre en place des « accélérateurs d'apprentissage ».**

En Bretagne, une réflexion est engagée entre les acteurs économiques régionaux pour redéfinir de nouvelles chaînes de valeur autour du véhicule « décarboné » de seconde génération. **Dans cette perspective, la construction d'une « plate-forme de déploiement » a été mise en place, en concertation entre l'ensemble des acteurs de la mobilité. Baptisé « Plan véhicule vert Bretagne » et porté par les collectivités locales bretonnes, le projet entend faire foisonner les initiatives,** tant publiques que privées, pour faire de la Bretagne un territoire de référence en matière de véhicule et de mobilité décarbonés.

Nous travaillons aujourd'hui avec une association, « Produits en Bretagne », qui rassemble 250 entreprises et représente 100 000 emplois, entreprises avec lesquelles nous examinons quels besoins de mobilité pourraient faire l'objet de « paquets de services ».

Jean-Luc Hannequin, Association Novincie Bretagne, CCI de Rennes, délégué général



Compétitivité de la filière automobile française, segments d'avenir

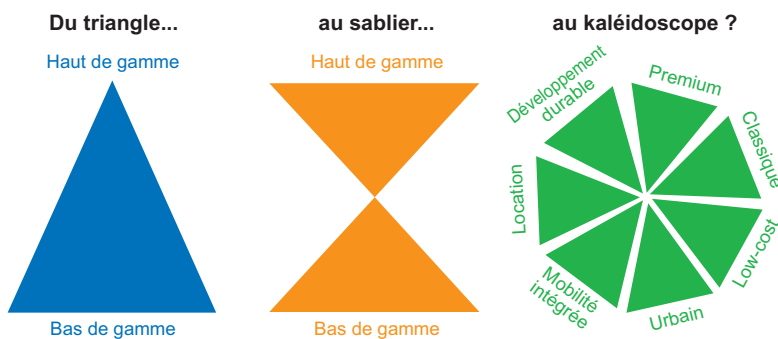
Le marché automobile de demain : un marché multiforme et multiproduits

Du sablier au kaléidoscope.

Le marché automobile de demain verra sans doute la cohabitation, sur une période plus ou moins longue, de plusieurs types de véhicules : des véhicules polyvalents, « classiques », proches des véhicules actuels ; des petits véhicules adaptés à la mobilité urbaine ; des véhicules low-cost, pour les clientèles des pays émergents et certaines clientèles des pays matures ; des véhicules « verts » répondant spécifiquement aux enjeux du développement durable ; des véhicules « premium » incorporant toutes les nouvelles technologies dont rêvent les conducteurs avides de nouveautés ; des véhicules intégrés dans des chaînes de mobilité, donc plutôt destinés à la location et équipés de manière à permettre la géolocalisation et la tarification selon l'usage ; enfin des véhicules destinés à la location, mais pas nécessairement intégrés dans une filière complète de mobilité.

Alors que dans le passé on était passé d'un marché de type « triangulaire », caractérisé par un grand nombre de véhicules basiques et un petit nombre de véhicules haut de gamme, vers un marché dual, en forme de « sablier », avec à la fois un grand nombre de petits véhicules bon marché et un nombre toujours plus important de véhicules premium ou très équipés, **on passerait, dans l'avenir, à un marché multiforme, avec différents types de véhicules fabriqués dans le cadre de chaînes de valeur organisées totalement différemment des autres.**

Elisabeth Rocha, Bipe, vice-président



Vers une seconde révolution automobile

*Vendre aux ménages et aux collectivités
du transport économiquement supportable par la société.*

Deux vecteurs-clés devraient aujourd'hui susciter une « seconde révolution automobile » :

- le premier – principalement dans les pays développés – concerne **la quête de véhicules décarbonés et la réinscription de l'automobile dans des systèmes de mobilité** ;
- le second, dans les pays émergents, **est le développement des immatriculations** à un rythme que l'histoire n'avait pas permis d'imaginer.

Les constructeurs ont une difficulté croissante à s'adresser aux ménages et à trouver auprès d'eux des débouchés solvables : la lutte concurrentielle conduit les constructeurs à surenchérir sur le « véhicule universel », celui qui couvre l'ensemble des besoins potentiels des ménages. Ils produisent ainsi de la « surqualité » automobile, sans arbitrer entre ces besoins. **On essaie ainsi de vendre aux ménages des produits qu'ils n'ont pas nécessairement envie d'acheter, pour lesquels ils n'ont pas vraiment de « consentement à payer » !**

Il n'y a de solution que dans le cadre d'une **seconde révolution automobile : là où on vendait du rêve aux ménages, il faut s'évertuer à vendre – à la fois aux ménages et aux autorités – du transport économiquement supportable par la société.**

Ce qui passe par un changement prévisible dans la chaîne de valeur, dont il faut d'ores et déjà tenir compte : **les constructeurs auront demain à partager le pouvoir avec d'autres opérateurs.** Pour se redonner des territoires d'innovation, il va falloir ouvrir le jeu à ces nouveaux opérateurs.

Bernard Jullien, Gerpisa, directeur

La motorisation au cœur des changements de la filière

*Articuler de manière plus lisible
une vision commune de l'évolution
des motorisations à dix ans.*

La question de la motorisation est au cœur des changements de la filière. Le groupe de travail n° 4 de la Plate-forme de la filière automobile (GTEC 4 - PFA) a réuni sur ce thème 65 professionnels et experts entre septembre 2009 et janvier 2010, et a abouti aux propositions suivantes :

Premier thème prioritaire : **il nous faut faire émerger une véritable filière française compétitive en véhicules électriques (VE) et hybrides (VEH)**. Il nous faut :

- lancer des travaux de R & D sur les ruptures possibles dans les domaines des moteurs électriques ;
- reconstruire et structurer au niveau national des compétences universitaires et des laboratoires de recherche en électrotechnique et en électromagnétisme ;
- focaliser davantage le développement de batteries sur l'intégration de systèmes ;
- renforcer les initiatives de « flottes en condition d'usages » ;
- mettre en place des dispositifs structurels pour assurer la continuité des efforts de la filière dans le long terme ;
- encourager l'agrégation des compétences françaises.

Second thème prioritaire de nos travaux : **la valorisation du potentiel d'amélioration des moteurs à combustion interne**. Il nous faut :

- soutenir la compétitivité de la filière diesel ;
- lancer un grand programme national coordonné pour la filière essence, autour d'une logique de très petits moteurs à essence, à bas coûts ;
- renforcer les programmes de R & D bien sûr, dans une logique évidemment européenne ;
- l'électrification de fonctions et périphériques du groupe moto-propulseur est un sujet majeur, à approfondir.

Troisième thème prioritaire : il faut **articuler de manière plus lisible une vision commune de l'évolution à 10 ans des motorisations**, d'où le recours (avec l'aide de Gabriel Plassat de l'Adème et du Bipe) à une analyse de scénarios, à caractère préliminaire. **Nous souhaitons que la boîte à outils mise au point par le Pipame avec le Bipe soit utilisée pour essayer de traiter ces questions, dans une logique de scénarios.**

Thierry Faugeras, Plate-forme de la filière automobile, président du GTEC 4

Intervenir rapidement et simultanément dans toutes les régions du monde

*Les constructeurs doivent lancer simultanément
au Brésil, en Chine, en France... leurs modèles :
un enjeu pour les équipementiers.*

Il existe **un foisonnement de technologies** : le diesel, l'essence, l'hybride, l'électrique... Or si l'on souhaite faire partie des deux ou trois leaders mondiaux de chaque technologie, il est nécessaire d'investir au moins un milliard d'euros dans chacune d'elles.

On trouve également **un foisonnement de modèles** : dans quelques années, les véhicules « premium » auront toujours leur clientèle.. Mais ils côtoieront de nouveaux petits véhicules, très économiques. Et entre ces deux extrêmes, on assistera à **la multiplication des segments**.

La mondialisation des choix des consommateurs constitue une autre grande tendance : le consommateur chinois regarde la télévision et Internet comme nous et souhaite s'approprier le produit à la mode qui est sorti il y a trois mois. Il refuse désormais de se voir proposer la voiture introduite trois ans auparavant en Europe. Les constructeurs doivent lancer leurs modèles simultanément au Brésil, en Chine, en France, etc.

Cela implique, pour nous équipementiers, **d'être capables d'intervenir simultanément dans toutes les régions du monde, et ce le plus rapidement possible, puisque la mode varie très vite !**

Aujourd'hui, la nouvelle frontière qui sépare les équipementiers - et c'est peut-être là une chance pour la France - réside dans cette capacité à développer très vite et à des coûts acceptables, en coopération avec les constructeurs, ces nouvelles technologies. **La révolution qui a eu lieu en matière de lean manufacturing et de qualité dans les usines est en train de se déplacer vers les bureaux d'études et vers les créateurs : en effet, la mode va jouer un rôle de plus en plus important dans l'automobile.**

Guy Maugis, Robert Bosch France, président

Compétitivité du tissu des fournisseurs français : une base indispensable à notre performance collective

Traiter la question de l'écart de compétitivité au niveau de la filière.

Le Groupe Renault, tout en continuant d'améliorer les performances de ses motorisations essence et diesel, s'est lancé en pionnier dans la mise sur le marché, en masse, de véhicules électriques réellement non émetteurs de CO₂. À partir de 2011, ce sont donc quatre nouveaux véhicules, totalement électriques et donc « zéro émission », qui seront proposés aux clients européens.

La Plate-forme de la filière automobile, et son groupe de travail 4, a mis en évidence « des surcapacités structurelles qui affectent la compétitivité de la filière automobile française et menacent sa pérennité ». Notre PDG, Carlos Ghosn, a estimé que la différence de coût, pour un même modèle entre une voiture assemblée en France et en Europe de l'Est par exemple, était de 1 400 euros, dont 750 de charges sociales et 250 euros de taxes professionnelles.

La compétitivité du tissu des fournisseurs français, équipementiers et réseaux commerciaux, constitue une base indispensable à notre performance collective. La question de l'écart de compétitivité doit donc être traitée au niveau de la filière.

Christophe Chabert, groupe Renault, general manager strategy & business development

Stratégie européenne 2020 pour la voiture propre : centrer la réglementation sur les fondamentaux

La réglementation doit être un « plus » et non un frein, elle devrait pouvoir constituer un atout dans la compétition mondiale.

Le groupe PSA fait l'hypothèse haute, à l'horizon 2020, d'une production de 15 à 20 % de « véhicules électrifiés » (véhicules électriques et hybrides) en Europe. Reste tout de même 80 % de véhicules thermiques optimisés ! Nous devons donc travailler sur l'ensemble de ces technologies, ce qui nous demandera un effort très important.

En matière de « Stratégie européenne 2020 pour la voiture propre », la première mesure prise par l'Union européenne pour définir sa stratégie touchait à la réglementation. Or, la question est de savoir comment arbitrer entre une réglementation qui tend vers un bénéfice social incontestable, bien que le coût associé à cette réglementation engendre des véhicules plus compliqués et plus coûteux, et la création de valeur par l'innovation et la R & D au profit du client et du constructeur.

La réglementation devrait ainsi mieux se focaliser sur des points importants à l'échelle mondiale. Il ne s'agit pas de remettre en question la réglementation, mais plutôt de la recentrer sur des éléments fondamentaux, comme la maîtrise des émissions de CO₂, qui est certes une question essentielle, puisqu'être compétent dans ce domaine en Europe, c'est l'être potentiellement partout ailleurs. En revanche, il est moins crucial de savoir si l'on doit redéfinir le cycle d'homologation européen dans un esprit différent de ce qui va se faire ailleurs dans le monde...

Philippe Chollet, groupe Peugeot Citroën PSA, responsable des affaires économiques et commerciales

Nord – Pas-de-Calais : une grande région automobile en devenir

Quel impact régional lié aux restructurations de la filière ?

Le Nord – Pas-de-Calais, c'est aujourd'hui encore une grande région automobile, avec plus de 50 000 emplois dans la filière, dont plus de 20 000 chez les constructeurs.

La région a des raisons de croire en l'avenir, mais ressent également quelques inquiétudes. La structuration progressive d'une filière au niveau national (la PFA) et au niveau régional, grâce aux ARIA, les associations régionales de l'industrie automobile, compte parmi les points positifs, tout comme les dispositifs d'accompagnement en période de crise mis en place, qu'il s'agisse du fonds stratégique d'investissement (FSI), ou du fonds de modernisation des équipementiers automobiles (FMEA).

Mais la région formule aussi des réserves, relatives aux chiffres de « surcapacités » dans la filière, tels qu'évoqués au niveau national, qui seraient « de l'ordre de 50 000 emplois, à résorber en l'espace de 2 à 3 ans... ». Quelle va être l'ampleur de cette « résorption » dans le Nord – Pas-de-Calais ? Comment tirer notre épingle du jeu ?

François Yoyotte, commissaire à la réindustrialisation Nord – Pas-de-Calais

Datar-Pipame : régionaliser la réflexion sur le devenir de l'automobile

La Datar, en charge de l'aménagement du territoire agit en concertation, voire en partenariat avec les acteurs publics et privés. La Datar a pour ambition d'assurer une bonne cohésion territoriale ; et elle a notamment pour fonction d'accompagner les mutations économiques. Ainsi, et en appui de ces mutations, la Datar est aujourd'hui particulièrement en charge du très haut débit. Elle doit également favoriser l'accès de tous à la mobilité.

La Datar, avec le Pipame va donner une suite territoriale aux travaux déjà menés en mettant en discussion dans les régions les plus directement concernées, les éléments présentés aujourd'hui et en confrontant ce matériau aux réflexions menées localement.



Ce Rendez-vous a été organisé à partir de l'étude suivante :

MUTATIONS ÉCONOMIQUES DANS LE DOMAINE AUTOMOBILE, avril 2010

Démarche méthodologique et synthèse

Contexte économique mondial

Technologies et prestations produit

Régulation UE et nationale

Régulation locale

Demande de transport et valeurs

Compétitivité et stratégies d'acteurs

Les Rendez-vous du Pipame :

Les nouveaux enjeux de la logistique, 17 décembre 2009, Grande Arche de la Défense, en collaboration avec le MEEDDM

Prospective dans les industries de la santé, les enjeux des nouveaux biomarqueurs, 15 avril 2010, Paris

Prospective des activités automobiles en France, 21 mai 2010, Paris

Chimie du futur, futur de la chimie, quelles mutations, quelles compétences pour demain ?, 4 juin 2010, Paris

Les actes des séminaires sont disponibles sur :

<http://www.industrie.gouv.fr/p3e/seminaires/logistique/presentation.php>

<http://www.industrie.gouv.fr/p3e/seminaires/biomarqueurs/presentation.php>

<http://www.industrie.gouv.fr/p3e/seminaires/automobile/presentation.php>

<http://www.industrie.gouv.fr/p3e/seminaires/chimie/presentation.php>

Les rapports du Pipame :

Diffusion des nouvelles technologies de l'énergie (NTE) dans le bâtiment, juin 2009

Étude de la chaîne de valeur dans l'industrie aéronautique, septembre 2009

La logistique en France : indicateurs territoriaux, septembre 2009

Logistique mutualisée : la filière « fruits et légumes » du marché d'intérêt national de Rungis, octobre 2009

Logistique et distribution urbaine, novembre 2009

Logistique : compétences à développer dans les relations « donneur d'ordre – prestataire », novembre 2009

L'impact des technologies de l'information sur la logistique, novembre 2009

Dimension économique et industrielle des cartes à puces, novembre 2009

Le commerce du futur, novembre 2009

Mutations économiques pour les industries de la santé, novembre 2009

Réflexions prospectives autour des biomarqueurs, décembre 2009

Mutations économiques dans le domaine de la chimie, février 2010

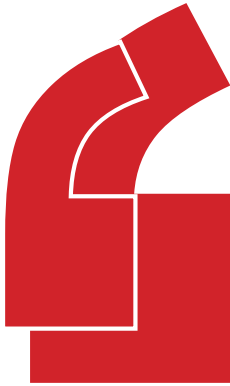
Mutations économiques dans le domaine de la chimie – volet compétences, février 2010

Mutations économiques dans le domaine automobile, avril 2010

Maintenance et réparation aéronautiques : base de connaissances et évolution, juin 2010

Les rapports du Pipame sont disponibles sur :

<http://www.industrie.gouv.fr/p3e/etudes/etudes.php>



Des changements majeurs, issus de la mondialisation de l'économie et des préoccupations montantes comme celles liées au développement durable, déterminent pour le long terme la compétitivité et l'emploi et affectent en profondeur le comportement des entreprises. Qu'il s'agisse d'inflexions ou de ruptures, il est nécessaire de renforcer les capacités de veille et d'anticipation des différents acteurs de ces changements : l'État, notamment au niveau interministériel, les acteurs socioéconomiques et le tissu d'entreprises, notamment les PME.

C'est là que se situe l'action du Pipame : offrir des diagnostics et des outils d'animation et d'échange aux acteurs économiques : pouvoirs publics, grandes entreprises et réseaux de PME, avec pour objectif principal le développement d'emplois à haute valeur ajoutée sur le territoire national.