

■ La dynamique du segment

La France, 4^e producteur mondial de voitures particulières, 2^e producteur européen de véhicules utilitaires et de véhicules industriels, constitue un site majeur pour la production, la recherche et le développement de transmissions et d'équipements de motorisation. Les constructeurs français, avec Renault (champion du monde en F1 en 2005 et 2006), ou encore Citroën (en rallye en 2005), disposent d'un savoir-faire reconnu au niveau mondial dans le domaine de la motorisation.

Les équipementiers étrangers représentent 70% du chiffre d'affaires de la profession. Dans le domaine des moteurs, le savoir-faire français dans le diesel attire sur notre territoire de nombreux centres de recherche et de production des équipementiers. Delphi dispose de son centre de compétence mondial diesel en France, et Bosch vient de décider en 2006 de produire en France ses futurs modèles diesel à rampes communes. PSA a été pionnier dans la technologie clé du filtre à particules, élaborée avec le Japonais Ibiden, implanté en France.

Dans le domaine des transmissions, l'économie d'énergie et le confort des passagers passent par des nouvelles technologies de boîtes de vitesse, comme les boîtes compactes pilotées (boîtes MCP) de PSA conçues et produites en France depuis 2006. Autre exemple, l'équipementier BorgWarner vient d'inaugurer dans le sud-ouest de la France un nouveau site pour les boîtes à double embrayage.

La recherche sur les véhicules propres et économes entraîne une évolution rapide des systèmes de propulsion et de motorisation, ce qui constitue des opportunités pour les entreprises déjà présentes et pour de nouveaux acteurs.

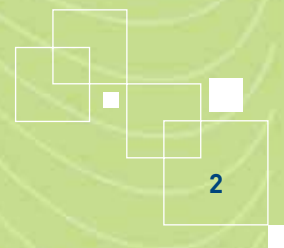
Les constructeurs français sont particulièrement actifs sur les différentes pistes technologiques : PSA travaille à la commercialisation à large échelle de véhicules particuliers GNV à partir de 2010, Renault commercialise des véhicules utilitaires compatibles au biodiesel, avant de proposer une gamme complète en 2009. En termes d'hybridation, les véhicules low-hybrid Start&Stop de PSA sur une technologie de Valéo sont commercialisés depuis 2 ans, et la motorisation mild-hybrid Hybride HDI, illustrée sur deux démonstrateurs PSA, doit être commercialisée en 2010. Autre exemple, Michelin a présenté sa solution hybride Active Wheel, conçue en France.

■ L'attractivité de la France pour les nouveaux entrants

La France est un territoire stratégique pour la motorisation diesel : elle représente le premier marché au monde pour les véhicules diesels, avec 1,43 millions d'unités vendues en 2005. Les incitations fiscales ont notamment permis de développer cette motorisation, permettant le développement d'un savoir-faire reconnu des constructeurs français dans ce domaine.

L'industrie automobile représente en France la première branche en termes de recherche et développement au sein des entreprises. Les constructeurs rassemblent autour de leurs centres d'étude de nombreux équipementiers, alors que leurs panels continuent de s'ouvrir : 624 fournisseurs de composants automobiles pour Renault en 2006, contre 554 en 2005.

Depuis les années 1990, l'Union Européenne règlemente l'émission des quatre principaux polluants produits par les moteurs à combustion. Les groupes doivent répondre depuis début 2006 aux normes Euro IV, puis entre 2009 et 2011, les normes Euro V. Cette normes imposera probablement



pour le moteur diesel de diviser par cinq les émissions de particules. Tous les véhicules diesel devraient être alors équipés d'un filtre à particule. Le gouvernement français a mis en place une taxe CO₂, ainsi qu'un crédit d'impôt pour les véhicules propres.

La recherche sur les véhicules propres est fortement aidée par les autorités publiques. PSA a obtenu pour son véhicule diesel hybride une importante aide de la nouvelle Agence de l'Innovation Industrielle, avec une assistance conjointe de 271 millions d'Euros, pour un programme complet évalué à 471 millions d'Euros. Les pôles de compétitivité impliqués dans le domaine de la motorisation et de la transmission pour un véhicule propre sont nombreux : Mov'eo (Ile-de-France, Normandie), Véhicule du Futur (Franche-Comté, Alsace), Urban Trucks & Bus 2015 (Rhône-Alpes), Mobilité et transports avancés (Poitou-Charente). Enfin, début 2007, le plafond Crédit d'Impôt Recherche, destiné à toute entreprise effectuant ou finançant dans l'Union Européenne de la recherche, a été relevé à 16 millions d'Euros

■ International players in France

PSA Peugeot Citroën est l'inventeur du filtre à particules, en liaison avec Saint-Gobain et le japonais Ividen (qui s'est implantée en France à cette occasion). Les véhicules équipés de cette technologie se sont imposés comme les véhicules les plus propres sur le plan des émissions polluantes, mais aussi comme des moteurs exemplaires pour la réduction d'émissions en CO₂ grâce à la technologie d'injection directe common rail, en diminuant de 20% l'émission de CO₂ par rapport à un moteur diesel classique, et de 30% par rapport à un modèle essence de puissance équivalente.

L'Américain Johnson Controls a annoncé en septembre 2006 la construction en France d'une unité de batteries lithium-ion pour les véhicules électriques et hybrides. L'entreprise va investir entre 15 et 20 millions de dollars dans ce site, qui sera opérationnel d'ici à 2008. Franck Cecchi, directeur des opérations de Johnson Controls-Saft, commente : « Johnson Controls-Saft est la première entreprise à bâtir une unité de grande série consacrée exclusivement à la fabrication de batteries lithium-ion pour véhicules électriques et hybrides. Notre joint-venture a fortement progressé depuis sa création, en janvier 2006, et s'impose déjà comme le leader du marché des batteries hautes technologies pour la prochaine génération de véhicules hybrides. »