



La filière automobile en Nord-Pas-de-Calais : les relations entre les acteurs régionaux

Danièle Lavenseau et Eric Vaillant (Insee),
Isabelle Lorthioir et Thomas Pillot (DRIRE),
Brunot Clément-Ziza (DRTEFP),
Matthieu Ibarra et Matthieu Wyckaert (Insee)

Sommaire

Avant-propos

Synthèse du dossier

Chapitre 1 : Une approche de la filière automobile régionale

Chapitre 2 : Comment s'organise la filière automobile ?

Les fiches

Chapitre 3 : L'innovation au coeur de la filière automobile.

Les questionnaires

Enquête auprès des établissements constructeurs automobile

Enquête auprès des établissements potentiellement liés au secteur automobile

Avant-propos

Dans le cadre de la mise en place en février 2007 d'un Observatoire de la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais, un travail partenarial a été conduit par la Direction Régionale du Travail de l'Emploi et de la Formation Professionnelle (DRTEFP), la Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE), le Secrétariat Régional aux Affaires Régionales (SGAR), la Région et l'Insee, avec l'appui de l'Association Régionale de l'Industrie Automobile (ARIA). Cette démarche vise à apporter progressivement une meilleure connaissance du secteur de l'industrie automobile implanté dans la région. Elle s'est déjà concrétisée par la publication de deux études : " *Le secteur automobile en Nord-Pas-de-Calais* " - Dossiers de Profils n°89, décembre 2007 et " *Un emploi industriel sur huit lié étroitement à l'activité des sept principaux sites automobiles régionaux* " - Pages de Profils n°52 - Février 2009.

Une enquête a également été mise en oeuvre auprès des établissements de 20 salariés et plus, implantés en Nord-Pas-de-Calais, exerçant leur activité dans des secteurs a priori en lien avec l'industrie automobile. Proposée à un rythme annuel sur une période de cinq ans, cette enquête fournira aux acteurs locaux des éléments leur permettant d'adapter leurs plans d'action à partir de données objectives et de mieux anticiper les éventuelles mutations du secteur.

Synthèse du Dossier : La filière automobile en Nord-Pas-de-Calais : les relations entre les acteurs régionaux

La filière automobile en Nord-Pas-de-Calais est animée par des liens intenses entre de multiples établissements, qui occupent chacun une position particulière dans le processus de production d'un véhicule automobile. Au-delà des " constructeurs ", dont l'activité est dédiée à l'assemblage de véhicules, à la fabrication de moteurs ou de boîtes de vitesse, se trouvent en effet de nombreux établissements qui sont implantés en Nord-Pas-de-Calais et couvrent chacun des champs complémentaires. Leurs missions relèvent soit de la fabrication d'équipements, comme pour les équipementiers ou les carrossiers qui travaillent à la réalisation de pièces spécifiques (suspension, freinage, climatisation, siège, tableaux de bord...), soit de la prestation de service et de conseil, comme pour les opérateurs logistiques, les laboratoires de R&D ou encore les sociétés de services opérationnels.

En 2007, la filière automobile régionale représente 44 600 emplois

S'appuyant sur 8 constructeurs que sont Renault Douai, la Française de Mécanique, la Société Européenne des Véhicules Légers du Nord, Toyota, Maubeuge Construction Automobile, PSA Peugeot Citroën, la Société de Transmission Automatique et la SECMA, la filière compte au total 319 établissements de plus de 20 salariés participant au processus de production, pour un chiffre d'affaires dans l'automobile de 18 milliards d'euros. Au sein de ces établissements qui comptent, au total, 57 400 salariés, près de 44 600 emplois ont été spécifiquement dédiés, en 2007, au cycle de réalisation des véhicules automobiles. Les emplois de la filière représentent ainsi près de 8% des postes de travail salariés de l'industrie, du commerce et des services ou encore plus du tiers des emplois industriels des établissements de 20 salariés et plus en Nord-Pas-de-Calais.

Des relations concentriques, depuis le coeur de la filière vers des sphères plus éloignées

En prenant en compte tous les acteurs impliqués dans le cycle de production, l'approche par filière apporte une image renouvelée de la place prise par l'industrie automobile dans l'économie régionale. Elle met en exergue des relations concentriques, par lesquelles les commandes de biens et services des constructeurs historiques innervent le tissu économique local. Avec 22 200 salariés et 11 milliards d'euros de chiffre d'affaires, les constructeurs sont au coeur du dispositif. Donneurs d'ordre et

consommateurs de services, ces derniers animent l'activité d'un premier cercle d'acteurs, étroitement liés à la filière automobile : près de 170 établissements de la filière travaillent directement pour des constructeurs installés en Nord-Pas-de-Calais ou non, et consacrent 18 500 emplois au cycle de production automobile, sur un total de 24 800 salariés. En outre, 70% de leur chiffre d'affaires lié à l'automobile est réalisé avec des établissements en Nord-Pas-de-Calais. Le mécanisme des commandes en cascade se prolonge dans des sphères plus éloignées du secteur automobile qui, au total, représentent 3 900 emplois dédiés au cycle de production automobile, parmi les 10 400 salariés que comptent les établissements concernés.

Sous-traitants et fournisseurs sont exposés au risque sectoriel automobile, quand les prestataires de service le sont peu

Les établissements se distinguent par leur fonction au sein du processus de production et par leur dépendance à la filière automobile. Les **sous-traitants** réalisent des pièces ou des produits selon les instructions d'un donneur d'ordre. Très spécialisés, ils sont liés à un nombre limité de clients et réalisent une majorité de leur chiffre d'affaires dans l'automobile. Près de 30% des établissements se déclarent sous-traitants et regroupent 5 900 emplois dédiés à l'activité automobile. Les **fournisseurs** livrent des biens à leurs commanditaires sans que ces derniers n'aient donné de consignes particulières. En moyenne, les trois quarts de leur chiffre d'affaires sont réalisés dans l'automobile. Tout en commercialisant des pièces relativement standardisées auprès de plusieurs clients, les fournisseurs ont le plus souvent un commanditaire principal, dont dépend en moyenne la moitié de leur chiffre d'affaires automobile. Près de 30% des établissements se déclarent fournisseurs et regroupent 14 600 emplois dédiés à l'activité automobile. Enfin, les **prestataires de service** réalisent des études techniques ou des services opérationnels pour leur client. Pour la plupart, ils n'ont pas de liens exclusifs avec la filière automobile : globalement, les trois quarts de leur chiffre d'affaires sont réalisés en dehors de cette sphère. Bien qu'ils comptent pour 40% des établissements de la filière, ils ne regroupent que 1 900 emplois dédiés à l'automobile.

Choix stratégiques des sièges, concentration de la clientèle et risque sectoriel : une filière faisant face à plusieurs critères de vulnérabilité

L'apparition d'un fonctionnement en réseau pourrait atténuer l'une des faiblesses redoutées de la filière automobile : la relative vulnérabilité des établissements exposés aux aléas conjoncturels et à la recomposition mondiale du processus de production. Quid en effet de la survie de sous-traitants exclusifs, dont le donneur d'ordre déciderait de délocaliser en des terres réputées plus " compétitives " ? Aujourd'hui, ce risque ne peut être éliminé : sans compter les constructeurs et leurs 22 200 emplois, potentiellement exposés aux changements d'orientations stratégiques de leur siège social, les sous-traitants présentent une clientèle particulièrement concentrée, tandis que les fournisseurs sont plus généralement concernés par le risque sectoriel automobile.

Une filière s'ouvrant à des marchés nationaux et internationaux

Pourtant, plusieurs indicateurs témoignent de la résilience de la filière régionale, dont les établissements ont su gagner de nouveaux marchés au-delà des frontières régionales, voire nationales. En dehors de l'activité des constructeurs, un cinquième du chiffre d'affaires automobile des établissements est réalisé avec des clients localisés dans d'autres régions françaises et un sixième avec des clients étrangers.

L'innovation et la recherche ont trouvé leur place au sein de la filière

Les innovations développées dans les établissements des 8 constructeurs dépendent des politiques de R&D décidées par leur groupe d'appartenance : dès lors, les dépenses de recherche sont bien souvent concentrées au niveau des sièges sociaux ou de centres techniques. La filière automobile du Nord-Pas-de-Calais, prise dans son ensemble, représente tout de même près de 480 millions d'euros de dépenses de développement de nouveaux produits et d'innovations. Plus de 120 établissements de la filière ont déclaré avoir développé sur l'année passée des innovations de process, c'est-à-dire de nouvelles méthodes de production ou de distribution. Dans un tiers des cas, ces innovations ont été conduites sous la forme d'un contrat de service voire d'un partenariat, avec le recours d'acteurs extérieurs à l'établissement. La filière prend alors le visage d'un cluster, bénéficiant de la présence de laboratoires et d'universités. La présence de pôles de compétitivité, tels que le pôle sur les transports innovants I-Trans, le pôle textile Up Tex et le pôle Maud " Matériaux et Applications pour une Utilisation Durable ", est sans doute un élément moteur. Les établissements régionaux sont aussi en contact avec des pôles hors de la région comme Véhicule du futur en Franche-Comté, Automobile Haut de gamme en Bretagne ou Moveo en Normandie. Le développement des partenariats pourrait devenir l'un des principaux atouts de la filière automobile : près du tiers des établissements régionaux sont déjà adhérents ou participants à un projet innovant avec un pôle de compétitivité.