

ENJEUX

Ile-de-France

L'économie francilienne en bref

AUTOMOBILE EN ILE-DE-FRANCE : DES EMPLOIS DE PLUS EN PLUS TOURNÉS VERS L'INNOVATION

Dans le paysage industriel français en déclin, l'automobile est une des activités dont les effectifs salariés ont le plus baissé depuis quarante ans. À cette tendance de long terme s'ajoutent les conséquences de la crise qui frappe l'industrie automobile mondiale depuis 2008.

À l'image de l'usine d'Aulnay-sous-Bois, la destruction d'emplois de production en Ile-de-France continue. Mais le développement de nouveaux types de moteurs, la présence toujours plus importante d'objets numériques à l'intérieur des véhicules, font de la recherche un enjeu incontournable pour les constructeurs. La concentration d'emplois de recherche au sein de la région constitue pour l'Ile-de-France un atout important.

L'ILE-DE-FRANCE, PREMIÈRE RÉGION FRANÇAISE DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Avec 49 740 emplois salariés en 2012, l'Ile-de-France accueille 23 % des effectifs de l'industrie automobile française, ce qui en fait la première région automobile devant le Nord-Pas-de-Calais (25 310 salariés), la Franche-Comté (20 700 salariés) et Rhône-Alpes (20 300 salariés). Si la région francilienne compte près d'un quart de l'emploi de l'industrie automobile française, seulement 13 % des établissements français sont implantés en Ile-de-France. Ce phénomène s'explique par des effectifs moyens plus importants dans les établissements franciliens, notamment par l'implantation des sièges des grands groupes.

COMPARATIVEMENT À LA PROVINCE, L'ILE-DE-FRANCE ACCUEILLE PLUS DE CONSTRUCTEURS QUE DE SOUS-TRAITANTS

88 % des emplois de l'industrie automobile francilienne sont concentrés dans la construction de véhicules automobiles. Cette prédominance est une spécificité francilienne, car ce secteur ne représente « que » 57 % de l'emploi salarié privé au niveau national ; a contrario la

fabrication d'autres équipements automobiles est peu représentée en Ile-de-France (5 % de l'emploi de l'industrie automobile francilienne), tandis que ce secteur est bien plus présent à l'échelle du pays (27 %).

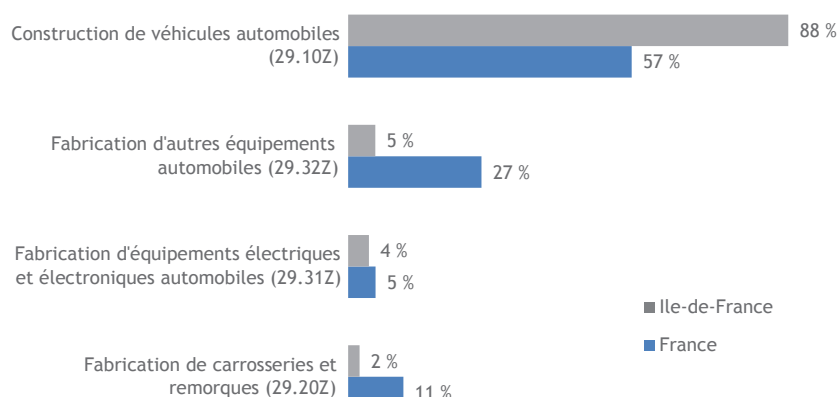
D'IMPORTANTES VARIATIONS D'EFFECTIFS SELON LES SECTEURS D'ACTIVITÉ

Les effectifs moyens des établissements ayant au moins un salarié révèlent des disparités importantes au sein de l'industrie automobile. Les établissements de la construction de véhicules automobiles, qui englobent les grands groupes tels Renault et PSA, ont un effectif moyen de 975 personnes, les établissements de la fabrication

L'industrie automobile se définit selon l'Insee en 4 activités :

- la construction de véhicules automobiles (code NAF 29.10Z) ;
- la fabrication de carrosseries et remorques (code NAF 29.20Z) ;
- la fabrication d'équipements électriques et électroniques automobiles (code NAF 29.31Z) ;
- la fabrication d'autres équipements automobiles (code NAF 29.32Z).

Répartition de l'emploi salarié par secteur d'activité



Source : Acoss

d'équipements électriques et électroniques automobiles, qui regroupe quelques entreprises importantes (Delphi, Valéo ...), ont un effectif moyen de 189 salariés. La fabrication d'autres équipements automobiles (40 salariés en moyenne) et la fabrication de carrosseries et remorques (14 salariés) montrent que l'industrie automobile francilienne est une industrie atomisée avec, d'un côté, de grands groupes fortement employeurs et, de l'autre, un tissu de petites structures, qui exercent généralement une activité de sous-traitance pour ces groupes.

UNE INDUSTRIE LOCALISÉE DANS L'OUEST DE LA RÉGION FRANCIENNE

Plus de 80 % des emplois sont situés dans dix communes franciliennes : il s'agit de villes accueillant aussi bien des sièges sociaux que des usines et/ou des centres de recherche. Exception faite de l'implantation de PSA

en Seine-Saint-Denis et de son siège social dans le 16^e arrondissement de Paris, il s'agit de communes des Hauts-de-Seine et des Yvelines.

59 % des emplois salariés de la région sont situés dans les Yvelines, qui accueillent notamment l'usine Renault de Flins-sur-Seine, le Centre technique PSA à Vélizy-Villacoublay, une usine et un pôle tertiaire PSA à Poissy et le Technocentre de Renault à Guyancourt.

UN NOMBRE D'EMPLOIS EN BAISSE DEPUIS LE DÉBUT DES ANNÉES 1970

L'emploi diminue dans l'industrie automobile de manière régulière depuis le premier choc pétrolier (1973), malgré un rebond durant la période allant de 1999 à 2003. Durant les quinze années qui ont précédé la crise actuelle, l'emploi salarié a reculé de 22 % en Ile-de-France.

L'automobile a été l'un des premiers secteurs d'activité

frappés par la crise au 3^e trimestre 2008 : les ventes ont fortement chuté entraînant une baisse de la production et même un arrêt temporaire des chaînes de montage : fermeture durant plusieurs semaines des usines de Flins-sur-Seine et Poissy, effondrement des valorisations boursières de PSA et Renault.

Les pouvoirs publics ont pris la mesure de cette dégradation : un plan de soutien de 7,8 milliards d'euros a été lancé en février 2009. Le principe des bonus-malus instauré par le Grenelle de l'environnement en janvier 2008 fut reconduit et est encore d'actualité en 2014. Le gouvernement a présenté en juillet 2012 un nouveau plan de soutien à l'ensemble de la filière automobile, renforçant le principe de bonus-malus, aidant la recherche et soutenant le financement des PME.

De tels événements ont eu des conséquences au niveau francilien : de fin 2008 à fin 2012, ce sont 4 900 emplois qui ont disparu en quatre ans, soit une baisse de 9 %. Les trois quarts des emplois perdus sont le fait du secteur de la construction de véhicules automobiles. En effet, plus de 3 700 emplois ont été supprimés chez les constructeurs automobiles, soit une baisse de 8 % des effectifs ; les sous-traitants ont proportionnellement plus souffert des effets de la crise : les effectifs de la fabrication d'équipements électriques et électroniques automobiles ont

Évolution de l'emploi salarié entre 2008 et 2012

	Effectif 31/12/2008	Effectif 31/12/2012	Variation brute	Variation relative
Construction de véhicules automobiles (29.10Z)	47 564	43 843	- 3 721	-7,8 %
Fabrication de carrosseries et remorques (29.20Z)	1 232	1 126	- 106	-8,6 %
Fabrication d'équipements électriques et électroniques automobiles (29.31Z)	2 311	2 078	- 233	-10,1 %
Fabrication d'autres équipements automobiles (29.32Z)	3 525	2 693	- 832	-23,6 %
Total industrie automobile	54 632	49 740	- 4 892	-9,0 %

Source : Acoss

Le Centre de Formations Industrielles

Ecole de la Chambre de commerce et d'industrie de région Paris Ile-de-France, le Centre de Formations Industrielles propose de nombreuses formations dans le domaine de la réparation et maintenance automobile. Le CFI propose dix filières différentes débouchant sur de nombreux diplômes : CAP, BAC PRO, BTS et CQP.
www.cfi-formations.fr/maintenance-des-vehicules

reculé de 10 % et ceux de la fabrication d'autres équipements automobiles de 24 %.

Les destructions d'emplois ont plus affecté les métiers productifs que les métiers administratifs ou de recherche. Ainsi l'Ile-de-France, qui abrite une partie importante de la recherche de l'industrie automobile a connu une baisse du nombre d'emplois (- 9 %) plus mesurée que celle constatée en province (- 13 %). La crise a accentué deux tendances distinctes illustrant l'évolution de l'industrie automobile en Ile-de-France :

- d'une part, une automatisation de la production entraînant une diminution du nombre d'ouvriers et d'agents de maîtrise ;
- d'autre part, le développement de centres regroupant les fonctions d'études, de recherche, de marketing.

Ainsi, en dix ans, la part des ingénieurs, des cadres techniques, d'études et de recherche a presque doublé représentant désormais un emploi sur quatre (passant de 13 % à 24 %).

Il y a une dizaine d'années un manque de formation à certains métiers a été constaté. Aujourd'hui une nouvelle génération de professionnels

formés comble ce déficit, même s'il existe toujours un fort besoin de main-d'œuvre expérimentée : c'est par exemple le cas pour la mécatronique.

Les différents plans de soutien à la filière automobile ont permis de soutenir l'achat de voitures neuves en début de crise, mais les immatriculations de véhicules particuliers en Ile-de-France ont successivement diminué de 12 % en 2012 (par rapport à 2011) et de 4 % en 2013 (par rapport à 2012).

UN MARCHÉ MATURE

Après des décennies de croissance régulière, la mobilité automobile est en baisse : les ressorts de croissance d'hier (motorisation des seniors, taux d'activité des femmes...) n'offrent plus aujourd'hui une progression régulière du parc auto. Le taux de motorisation des ménages franciliens et français n'a dorénavant que peu de chances d'augmenter, l'ensemble du marché européen étant désormais un marché de renouvellement du parc.

La maturité du marché français fait que la consommation de véhicules automobiles n'augmentera pas plus vite qu'une possible hausse du PIB comme cela a été le cas

durant les « Trente Glorieuses ». Il est même probable que le taux de motorisation diminue dans les centres-villes. Le mode de vie des urbains et le succès de nouvelles pratiques telles que l'autopartage ou la location longue durée font que la propriété d'une voiture n'est plus forcément nécessaire. Si le taux d'équipement des ménages en automobiles avoisine les 80 % en France, il est de 67 % en Ile-de-France et au-dessous de 40 % à Paris.

Conséquence du succès de l'autopartage en Ile-de-France avec Autolib et sa voiture Bluecar, le groupe Bolloré a lancé la Bluey à Lyon en octobre 2013, la Blueclub à Bordeaux en janvier 2014 et a signé un accord avec la ville d'Indianapolis (USA).

Dans ce contexte, seuls les marchés étrangers offrent des opportunités de croissance importantes. Depuis plusieurs années, les constructeurs français ont misé sur une stratégie de conquête de nouveaux marchés, notamment au sein des pays émergents.

MUTATIONS DU PARC, ÉMERGENCE DES NOUVEAUX MOTEURS

En parallèle de ces nouvelles pratiques, le parc automobile connaît une mutation continue avec la progression de nouveaux types de moteur. Après des années d'augmentation de leur part de marché, les moteurs diesel sont en passe de détrôner les moteurs essence, entraînant une baisse

MOV'EO

Pôle de compétitivité créé en 2006, Mov'eo fédère les principaux acteurs de l'industrie française de la mobilité dans le domaine de la R&D collaborative. Implanté sur les régions Ile-de-France, Basse-Normandie et Haute-Normandie, le pôle Mov'eo possède un fort ancrage territorial et œuvre à étendre les projets régionaux et renforcer l'attractivité territoriale par l'émergence de projets fédérateurs.

Mov'eo compte 350 membres qui sont de grands industriels, des PME de pointe, des structures de recherche et de formation, des collectivités territoriales et des institutions publiques ou privées. Depuis sa création, le pôle a labellisé 326 projets de R&D, dont 167 ont reçu le soutien des pouvoirs publics à hauteur de 362 M€.

Le CROCIS remercie Jean-Claude Hanus, président de Mov'eo, pour sa participation.

www.pole-moveo.org

des émissions de CO₂, mais une augmentation des émissions de particules fines.

Encouragés par les pouvoirs publics, les moteurs à consommation de carburant réduite ou nulle progressent, mais ne représentent aujourd'hui qu'1 % du parc automobile francilien, le renouvellement du parc dans sa totalité sera un long processus.

Si les moteurs électriques ne rejettent pas de gaz polluants, les moteurs hybrides, grâce à leurs performances et des contraintes de recharge de batteries moindres, sont ceux qui gagnent le plus rapidement des parts de marché. Trois types de moteurs hybrides existent actuellement : les moteurs super-éthanol, les véhicules hybrides essence-électriques, les hybrides essence-GPL. Dans ce contexte, Peugeot peaufine avec l'aide de Bosch son innovation « hybrid air » (lancement commercial prévu en 2016) : l'idée est de remplacer la batterie électrique des moteurs hybrides par un système d'air comprimé, afin de diminuer fortement (en moyenne 35 %) la consommation de carburant.

LE NUMÉRIQUE DE PLUS EN PLUS PRÉSENT À L'INTÉRIEUR DES VÉHICULES

Le numérique est déjà présent depuis longtemps dans l'automobile (GPS, éthylotests...) mais de nombreuses innovations accroîtront son importance au sein des véhicules. Le numérique offrira aux voitures la possibilité d'interagir avec le conducteur et l'environnement extérieur (autres véhicules et infrastructures routières), ce qui permettra au véhicule de calculer les distances de sécurité, de déceler les risques de collision, de lire les panneaux indicateurs...

À terme, les voitures ressembleront de plus en plus à des plates-formes physiques qui incluent les dernières techno-

logies. Les producteurs de software (logiciels) deviendront des intervenants stratégiques sur ce marché. Dans un marché fortement concurrentiel, il existe entre les constructeurs une course à l'innovation. L'Ile-de-France, qui concentre de nombreux centres de recherche sur son territoire, occupe dans ce contexte une place importante.

UN MARCHÉ MONDIAL

Au sein de l'Ile-de-France, un nombre élevé d'emplois de production ont disparu, la production d'automobiles ayant été fortement délocalisée à l'étranger. Exception faite de Dacia au Maroc, la plupart des constructeurs construisent en Europe les voitures qu'ils y vendent et de nombreux pays européens ont des coûts de production moindres. À cela s'ajoute le fait que le marché français est essentiellement composé de véhicules de gamme petite ou moyenne, c'est-à-dire des véhicules qui supportent le plus directement les coûts de production d'un pays, au contraire des véhicules premium.

La concurrence des pays à faibles coûts au sein même de l'Europe et le positionnement sur une offre de véhicules de moyenne gamme des constructeurs français ne permettent pas d'espérer un arrêt de la diminution d'emplois de production en Ile-de-France. En revanche, les emplois d'ingénierie et de recherche apparaissent mieux protégés même si eux aussi doivent faire face à la concurrence d'ingénieurs en provenance de pays à bas coûts.

Le marché européen est aujourd'hui un marché de renouvellement, qui ne présente plus de possibilités de croissance importante, au contraire des pays émergents. L'accord récemment passé entre Peugeot, Dongfeng et l'État français devrait permettre à Peugeot de développer sa présence sur les marchés asiatiques. En plus de ces nouveaux marchés,

L'usine PSA d'Aulnay-sous-Bois

Inaugurée en 1973, l'usine PSA d'Aulnay-sous-Bois, à l'époque usine Citroën, fermera définitivement ses portes en 2014. Durant quatre décennies cette usine a été un des sites les plus importants de la région, avec une production annuelle pouvant dépasser 400 000 véhicules.

La dernière voiture sortie en 2013, il ne reste aujourd'hui que quelques centaines d'ouvriers produisant des pièces détachées. PSA et les pouvoirs publics se mobilisent pour la reconversion du site :

- PSA vient de nommer Jean-Claude Bailly, ancien PDG de la RATP et de La Poste, chargé de mission afin d'accompagner le groupe dans la conduite du projet d'avenir du site d'Aulnay-sous-Bois ;
- la ville d'Aulnay-sous-Bois et le conseil général de Seine-Saint-Denis souhaitent mobiliser, grâce à la région Ile-de-France, un programme opérationnel de l'Union européenne pour la reconversion du site ;
- l'avenir de l'usine PSA est au cœur des débats de l'actuelle

les constructeurs français misent sur des innovations technologiques afin d'être présents sur les nouvelles gammes de produits.

Face à la faiblesse de la demande domestique et à la concurrence des pays à moindres coûts, il apparaît que l'avenir de l'Ile-de-France sera d'être de plus en plus une région de conception et de recherche pour l'industrie automobile française.

Malgré toutes ces difficultés, l'automobile garde de sérieux atouts :

- c'est un bien de consommation indispensable pour de très nombreuses personnes, souvent synonyme de liberté individuelle ; de plus les consom-

individuelle ; de plus, les consommateurs possèdent généralement un lien particulier (parfois même affectif) avec leur véhicule ;
- c'est une filière alliant

recherche, conception, production et commerce, ainsi l'automobile offre tous types d'emplois ;
- pour les jeunes ingénieurs, l'automobile est une industrie qui

offre la possibilité de travailler sur des produits de haute technicité, présents dans le quotidien des consommateurs.

Yves BURFIN

Le RAVI, l'accélérateur de votre performance

Les objectifs du RAVI, association régionale des industries de l'automobile en Ile-de-France, sont de favoriser la création, le développement et la pérennité des entreprises de la filière automobile francilienne, en collaboration avec les partenaires régionaux du développement économique.

133 membres, représentant tous les métiers de la filière : constructeurs, équipementiers et sous-traitants dans les domaines industriels, sociétés d'ingénierie, moyens d'essai et autres, sont réunis au sein du RAVI.

Pour favoriser la compétitivité des membres

- des réunions thématiques pour partager les bonnes pratiques, faciliter la mise en relation et favoriser le business ;
- des événements et salons professionnels ;
- des accompagnements pour le développement des entreprises en liaison avec les partenaires ;
- ses actions pour améliorer l'attractivité de la filière et préparer aux métiers de demain.

Contact : Damaris Levi Miller, déléguée générale du RAVI

Tél. : 01 30 84 73 06 - 06 21 01 09 76 58 - dlevimiller@reseau ravi.fr

François Regimbeau, directeur opérationnel

Tél. : 06 72 84 46 86 - fregimbeau@reseau ravi.fr



Pour en savoir plus sur le RAVI : www.reseau ravi.fr

Pour en savoir plus :

- Insee Ile-de-France & CROCIS : L'emploi salarié francilien dans l'industrie divisé par deux en vingt ans, www.crocis.cci-paris-idf.fr/telecharger-533-documents-emploi_salarie_francilien_industrie.pdf
- Insee Ile-de-France & CROCIS : Industrie francilienne : des emplois plus qualifiés et moins industriels, www.crocis.cci-paris-idf.fr/telecharger-479-documents-alapage_378_industrie.pdf
- IAU Ile-de-France : Mutations et inertie du parc automobile francilien, www.iau-idf.fr/detail/etude/mutations-et-inertie-du-parc-automobile-francilien.html
- IAU Ile-de-France : « Peak-car » : la baisse de la mobilité automobile est-elle durable ? www.iau-idf.fr/detail/etude/peak-car-la-baisse-de-la-mobilite-automobile-est-elle-durable.html
- Monographie de la filière automobile : <http://www.crocis.cci-paris-idf.fr/detail-5-6/596-Monographie-de-la-filiere-automobile.html>

CROCIS de la CCI Paris Ile-de-France - 27 avenue de Friedland - 75382 PARIS cedex 08
tél. : +33 (0) 1 55 65 82 00 - fax : +33 (0) 1 55 65 82 62 - e-mail : crocis@cci-paris-idf.fr

Retrouvez toutes nos publications sur www.crocis.cci-paris-idf.fr

- Secrétaire général : Isabelle SAVELLI-THIAULT
- Chargée de mission : Martine DELASSUS
- Industrie - Démographie d'entreprises : Yves BURFIN
- Commerce - Enquêtes - Développement durable : Julien TUILLIER
- Conjoncture - Benchmark européen : Mickaël LE PRIOL
- Services : Bénédicte GUALBERT
- Veille économique : Marielle GUERARD , Catherine PICQ , Marie LEVAUFRE
- PAO - Multimédia : Nathalie PAGNOUX
- Administration - Secrétariat : Isabelle BURGOT-LAMBERT

Directeur de la publication : le Directeur Général

Directeur de la rédaction : Pascal MORAND

Rédacteur en chef : Isabelle SAVELLI-THIAULT

Maquette et mise en page : Nathalie PAGNOUX

Reproduction autorisée à la condition expresse de mentionner la source

Dépot légal : mars 2014 (rédaction achevée en février 2014)

ISSN : 1266-3255