

Le tissu productif de l'industrie automobile du Nord-Pas-de-Calais

Au 31 décembre 2005, l'industrie automobile emploie 31 300 salariés en Nord-Pas-de-Calais soit 2,4% de l'emploi salarié de la région ce qui représente un peu plus de 13% des postes de travail de l'industrie et 15% de la masse salariale régionale avec une valeur nette de 696 millions d'euros.

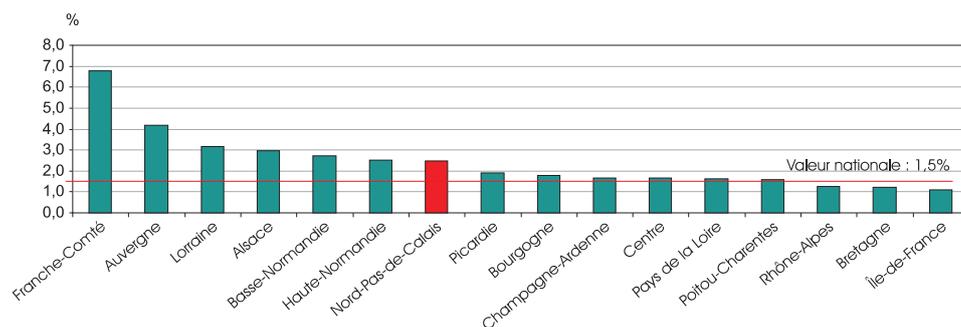
Encadré : Une synergie possible entre l'industrie automobile et la construction ferroviaire

En complément de sa spécialisation automobile, le Nord-Pas-de-Calais est fortement spécialisé dans la construction ferroviaire. En effet, le secteur de la construction ferroviaire est particulièrement implanté dans la région avec un peu plus de 3 800 postes. Le secteur régional représente ainsi 34% de la construction ferroviaire française. L'emploi de ce secteur repose principalement sur l'implantation des établissements Bombardier et Alstom. La présence d'établissements de l'industrie automobile et ferroviaire peut créer des synergies et accentuer l'ancrage de ces industries dans la région. L'entrée d'une partie d'établissements automobiles comme Renault ou Valeo dans le pôle de compétitivité i-trans indique cette volonté de mutualisation entre les deux activités. La spécialisation régionale dans la construction de matériels roulants pourrait également être renforcée par le projet de création d'une usine de construction de cycles annoncé récemment par Décathlon.

Un poids de l'industrie automobile moins marqué que dans les régions de l'Est

Avec 2,4% des emplois régionaux (cf. graphique 1), le poids de l'industrie automobile du Nord-Pas-de-Calais est proche de celui observé dans la Basse-Normandie et la Haute-Normandie, également spécialisées dans cette activité. L'industrie automobile est toutefois plus importante dans d'autres régions. Ainsi, cette industrie représente encore près de 7% des emplois de Franche-Comté malgré les pertes importantes enregistrées par cette région au cours des dix dernières années. Dans l'Est, le poids de cette industrie est également élevé en Alsace et en Lorraine avec près de 3% des emplois salariés. En Auvergne, l'automobile emploie un peu plus de 4% des salariés travaillant dans la région en raison de la prise en compte de la fabrication de pneumatiques particulièrement implantée dans cette région.

Graphique 1 : Poids de l'industrie automobile dans l'emploi total, par région au 31 décembre 2005

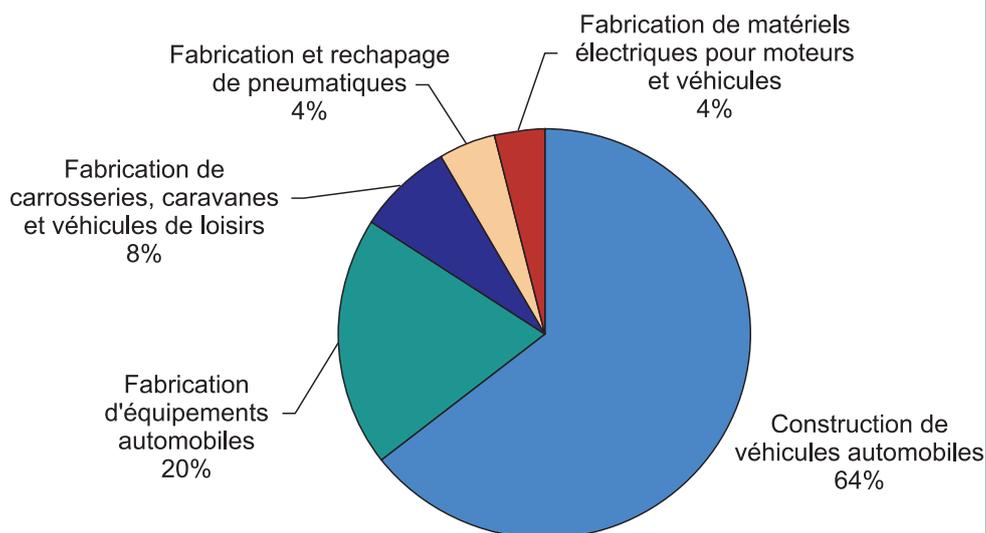


Source : Insee - Clap 2005

L'industrie automobile régionale repose principalement sur la construction automobile

Sur les 31 300 postes salariés de l'industrie automobile, plus de 20 000 sont dédiés à la construction automobile, soit 64% de l'ensemble du champ de l'étude (cf. graphique 2). L'industrie automobile régionale repose donc principalement sur la construction de véhicules. La fabrication d'équipements automobiles emploie 6 200 salariés en Nord-Pas-de-Calais, soit près de 20% des salariés de cette industrie alors que ce secteur représente 28% de l'emploi automobile au niveau national. Plus généralement, la fabrication d'équipements automobiles est moins présente dans la région que dans les autres régions automobiles.

Graphique 2 : Répartition des postes salariés de l'industrie automobile en Nord-Pas-de-Calais au 31 décembre 2005



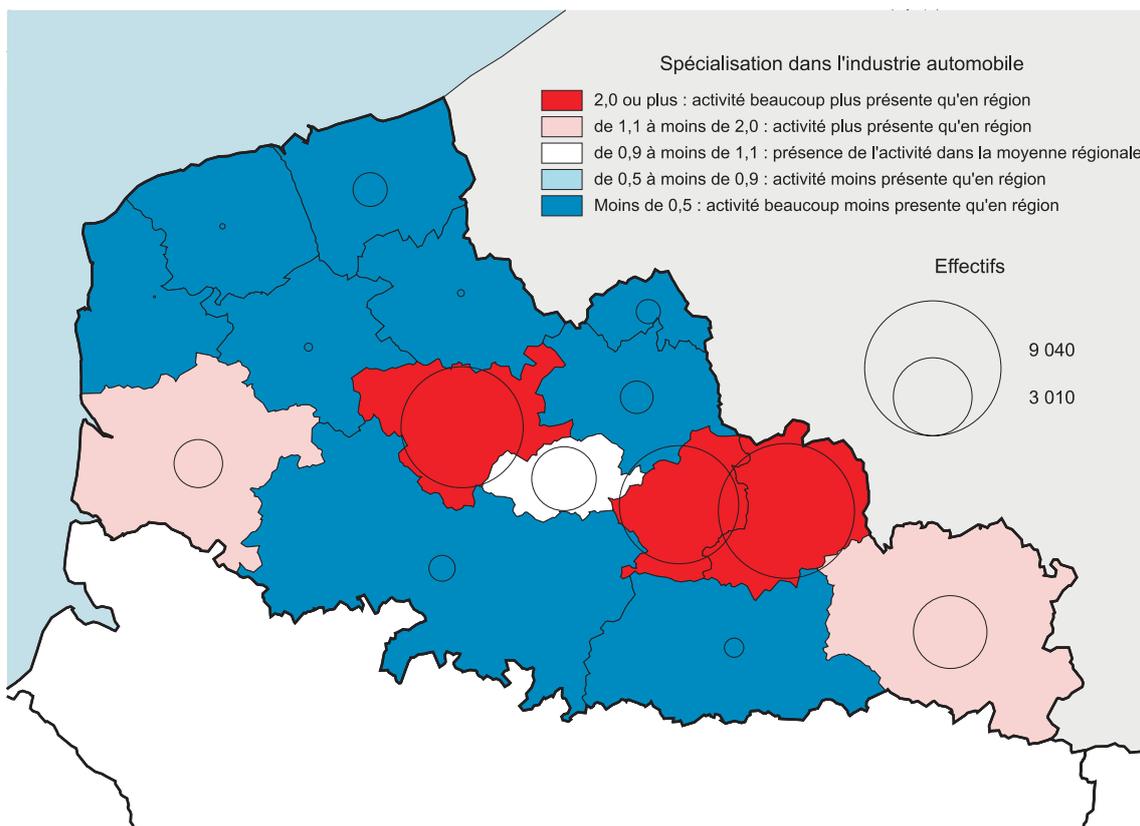
Source : Insee - Clap 2005

À ces emplois s'ajoutent également 2 400 emplois dans la fabrication de carrosseries, caravanes et véhicules de loisirs, 1 400 emplois dans la fabrication de pneumatiques et 1 200 emplois dans la fabrication de matériels électriques pour moteurs et véhicules. Ces secteurs ne sont proportionnellement pas plus présents dans la région qu'en moyenne nationale mais ils ne sont pas implantés dans toutes les régions spécialisées dans l'automobile. Ainsi la fabrication de pneumatiques et de matériels électriques pour moteurs et véhicules est très peu présente en Franche-Comté et en Alsace. Leur proximité en Nord-Pas-de-Calais permet d'accroître l'importance régionale de l'industrie automobile.

L'industrie automobile principalement située dans le sud de l'aire métropolitaine lilloise

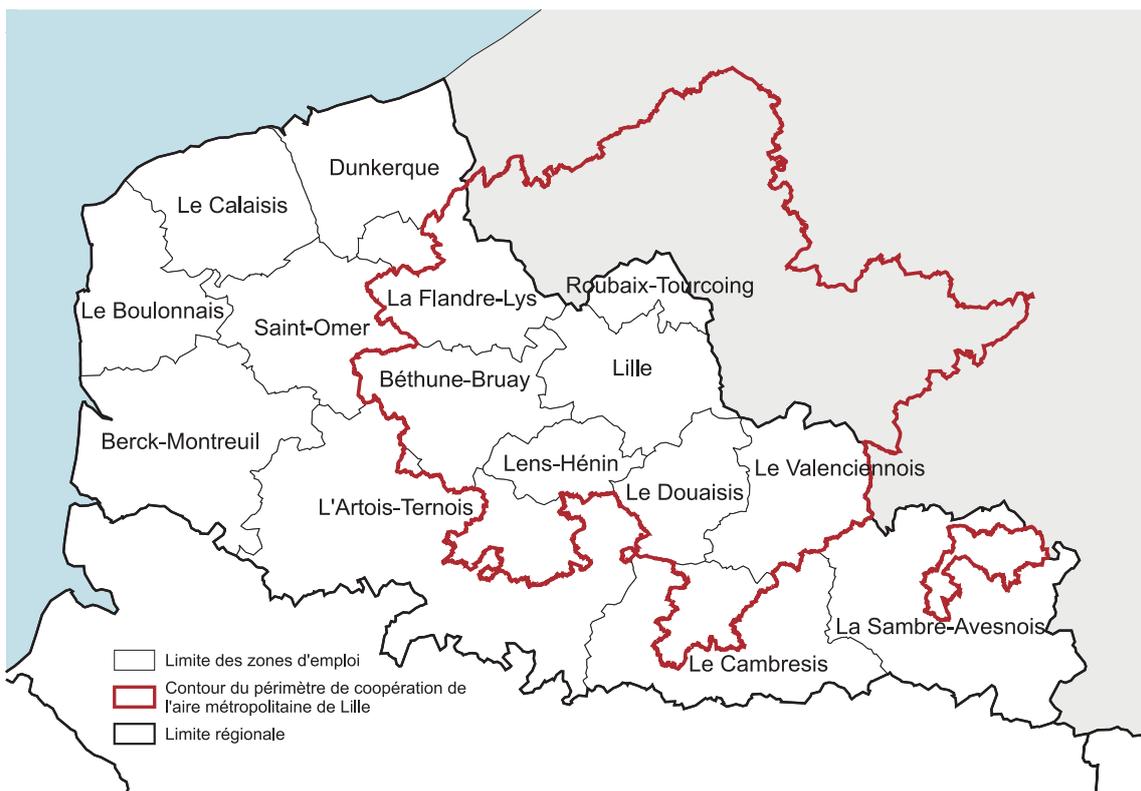
Sur les 31 300 postes régionaux, près de 28 000 sont situés dans la partie sud du territoire de coopération de l'aire métropolitaine lilloise (cf. cartes 1 et 2). Ces emplois sont ainsi principalement situés le long de l'arc minier et dans la communauté d'agglomération de Maubeuge. Les cinq zones d'emploi englobant le sud de l'aire métropolitaine possèdent plus de 20 000 emplois dans l'industrie automobile. Toutefois, seules trois d'entre elles sont fortement spécialisées dans l'industrie automobile. En effet, la zone d'emploi du Valenciennois possède plus de 9 000 emplois dans cette industrie et les zones d'emploi du Douaisis et de Béthune-Bruay en possèdent chacune environ 7 000. Pour chacune de ces zones, l'industrie automobile représente ainsi plus de 8% de l'emploi salarié. Avec 2 600 emplois en Sambre-Avesnois et 2 000 dans la zone de Lens-Hénin, l'industrie automobile représente respectivement 4,1% et 2% de l'emploi de chacune des zones. La moyenne régionale se situant à 2%.

Carte 1 : Nombre de postes salariés et spécialisation dans l'industrie automobile au 31 décembre 2005



© IGN - Insee 2007
Source : Insee - Clap 2005

Carte 2 : Contour du périmètre de coopération de l'aire métropolitaine de Lille



© IGN - Insee 2007

En dehors de ces territoires, seule la zone de Berck-Montreuil avec 1 100 emplois se démarque avec une part significative de son emploi dans l'industrie automobile, en raison de la présence à Étaples de Valeo dont l'activité principale est la fabrication de matériels pour moteurs et véhicules, activité retenue dans le champ de l'étude. Toutes les autres zones possèdent moins de 600 emplois dans l'automobile ce qui représente un poids extrêmement faible dans l'emploi de ces zones.

Des implantations anciennes confortées par des arrivées plus récentes

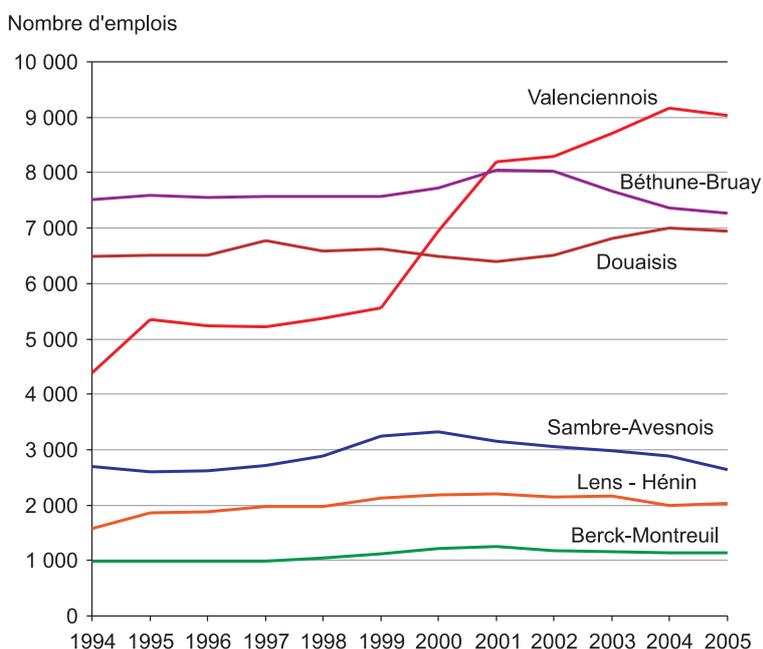
L'implantation de l'industrie automobile en Nord-Pas-de-Calais est ancienne avec des établissements comme Renault, Maubeuge Construction Automobile ou la Française de Mécanique qui se sont implantés dans la région depuis plusieurs décennies. Ainsi, les zones du Douaisis, du Béthunois et de l'Avesnois étaient déjà spécialisées dans l'industrie automobile dans les années soixante-dix. Globalement, à la fin des années quatre-vingt, l'industrie automobile employait déjà plus de 20 000 salariés dans le Nord-Pas-de-Calais. Cette présence importante a été renforcée par les implantations récentes de grands établissements de construction comme Sevelnord dans les années quatre-vingt-dix ou Toyota en 2000. Même si plus de 4 000 emplois étaient présents dans le Valenciennois en 1994, la spécialisation automobile de cette zone a été renforcée par les implantations récentes.

La montée en puissance du Valenciennois au cours des dix dernières années

Entre 1994 et 2005, la hausse de l'emploi constatée dans la région Nord-Pas-de-Calais est principalement due à la zone d'emploi du Valenciennois dont l'emploi automobile est passé de 4 300 à un peu plus de 9 000 (cf. graphique 3). Les progressions les plus importantes pour cette zone sont enregistrées entre 1993 et 1995 avec la création de Sevelnord en 1993 et à partir de 2000 en lien avec l'implantation de l'établissement Toyota à Onnaing. En 2006, l'industrie automobile a perdu un peu moins de 300 emplois dans la région en raison de pertes dans les zones de Lens-Hénin et de Béthune-Bruay partiellement compensées par la hausse de l'emploi du Valenciennois.

En dehors du Valenciennois, l'emploi a globalement augmenté mais les évolutions ont été très différentes d'une zone à l'autre. Dans la zone de Béthune-Bruay, l'emploi a connu une période de croissance jusqu'en 2001 avant de baisser de 11% entre 2001 et 2006. Dans le

Graphique 3 : Évolution de l'emploi dans l'industrie automobile entre fin 1994 et fin 2005 par zone d'emploi



Source : Unedic

Douaisis, le niveau des effectifs de l'industrie automobile a fluctué entre 6 500 et 7 000 sur l'ensemble de la période pour atteindre un niveau proche de 7 000 en 2005. En Sambre-Avesnois, l'emploi a crû jusqu'en 2000 avant de décroître pour revenir à son niveau de 1994 d'environ 2 600 emplois. Dans la zone de Lens-Hénin, le niveau de l'emploi a augmenté jusqu'en 2001 avant de baisser de façon continue jusqu'en 2006. Dans la zone d'emploi de Berck-Montreuil, l'emploi semble stabilisé à un niveau supérieur à 1 000 emplois depuis plusieurs années.

À partir de 2006, les évolutions de grands établissements semblent indiquer un accroissement de la spécialisation du Valenciennois avec notamment une politique de recrutement importante dans l'établissement Toyota. À l'inverse, la zone de Lens-Hénin semble plus en difficulté avec une perte importante d'emplois dans l'établissement Faurecia qui est l'un des principaux équipementiers de la région.

Un emploi plus concentré dans de grands établissements qu'au niveau national

Les 31 300 postes de travail présents dans la région sont répartis dans 148 établissements. À eux seuls, les 11 établissements de plus de 500 salariés emploient 26 600 salariés et concentrent 85% de l'emploi de l'industrie automobile au niveau régional contre 72% au niveau national.

Parmi ces grands établissements (cf. tableau 1), sept sont considérés comme de grands constructeurs et emploient près de 22 000 personnes. Avec près de 6 000 emplois à Cuincy, l'établissement Renault est le principal employeur automobile de la région. Cet établissement est même le deuxième établissement industriel de la région derrière Arc International. La Française de Mécanique emploie quant à elle plus de 4 000 salariés à Douvrin et Sevelnord près de 4 000 salariés à Lieu-Saint-Amand. Toyota à Onnaing, Maubeuge Construction Automobile et l'établissement PSA Peugeot Citroën de Trith-Saint-Léger emploient pour leur part entre 2 000 et 3 000 salariés chacun. Enfin, la Société de Transmissions Automatiques (STA) à Ruitz emploie un peu moins de 1 000 salariés.

Tableau 1 : Grands établissements régionaux dans l'industrie automobile au 31 décembre 2005

Nom de l'établissement	Tranche d'effectif au 31 décembre 2005	Code commune	Libellé commune	Zone d'emploi
Renault SAS	5 500 à 5 999	59165	Cuincy	Douaisis
Française de Mécanique	4 000 à 4 499	62276	Douvrin	Béthune-Bruay
Sevelnord	3 500 à 3 999	59348	Lieu-Saint-Amand	Valenciennois
Toyota Motor Manufacturing France	2 500 à 2 999	59447	Onnaing	Valenciennois
Maubeuge Construction Automobile	2 500 à 2 999	59392	Maubeuge	Sambre-Avesnois
PSA Peugeot Citroën Valenciennes	2 000 à 2 499	59603	Trith-Saint-Léger	Valenciennois
Bridgestone France	1 000 à 1 499	62119	Béthune	Béthune-Bruay
Valeo Équipements électriques pour moteurs	1 000 à 1 499	62318	Étaples	Berck-Montreuil
STA	750 à 999	62727	Ruitz	Béthune-Bruay
Fauceria Industries	750 à 999	62427	Hénin-Beaumont	Lens-Hénin
Tim SA	500 à 749	59478	Quaëdypre	Dunkerque

Source : Insee - Clap 2005

Des établissements de plus petite taille pour la fabrication de carrosseries et d'équipements automobiles

Cette présence de grands constructeurs dans la région est renforcée par la présence de Bridgestone fabricant de pneumatiques implanté à Béthune et par Valeo fabricant de matériels électriques pour moteurs et véhicules à Étaples. Tim SA, fabricant de carrosseries et Faurecia, équipementier, emploient également plus de 500 salariés en 2005

En dehors des plus grands établissements, les 22 établissements offrant entre 50 et 499 postes emploient 3 800 salariés soit 12% du total régional. Les 1 000 emplois restants sont répartis dans des établissements ayant moins de 50 postes de travail. Globalement, les établissements de moins de 500 salariés travaillent dans les secteurs de la fabrication de carrosseries ou d'équipements automobiles. Ils sont pour la plupart situés dans le périmètre de coopération de l'aire métropolitaine lilloise et peuvent former la base d'un tissu productif orienté vers l'industrie automobile.

Tableau 2 : Taille des établissements de l'industrie automobile au 31 décembre 2005

	Nombre d'établissements	Nombre de postes de travail
1 à 9 salariés	83	226
10 à 49 salariés	32	734
50 à 499 salariés	22	3 804
Plus de 500 salariés	11	26 574
Total	148	31 338

Source : Insee - Clap 2005

Une spécialisation des zones d'emploi dépendant uniquement des grands établissements

Plusieurs zones d'emploi de l'ancien bassin minier apparaissent très spécialisées dans l'industrie automobile. En termes d'emploi, cette spécialisation repose principalement sur les grands établissements.

Ainsi dans la zone du Douaisis, l'emploi automobile repose essentiellement sur l'établissement Renault de Cuincy qui représente à lui seul près de 87% des postes de travail de l'industrie automobile de la zone.

Le dynamisme de la zone d'emploi du Valenciennois, principal bassin automobile de la région, s'explique principalement par l'implantation successive des établissements PSA Peugeot Citroën, Sevelnord et Toyota. Ces trois établissements représentent ainsi près de 98% des postes du champ de l'industrie automobile de la zone. La présence des établissements Bombardier et Alstom travaillant dans la construction ferroviaire et employant 2 700 salariés sur la zone renforce l'implantation du secteur de la fabrication de véhicules de transport sur ce territoire.

Dans la zone de Béthune-Bruay, la présence de l'industrie automobile repose principalement sur la Française de Mécanique qui emploie plus de 4 000 personnes, renforcée par la présence des établissements STA, équipementier, et Bridgestone, fabricant de pneumatiques. Cette présence automobile s'accompagne d'une implantation relativement importante d'établissements de plasturgie non pris en compte dans le dossier mais pouvant travailler comme sous-traitants de l'automobile.

En Sambre-Avesnois, la quasi-totalité de l'emploi est concentrée dans l'établissement Maubeuge Construction Automobile implanté sur la zone depuis plusieurs décennies.

La spécialisation de la zone de Berck-Montreuil repose quant à elle uniquement sur la seule activité de l'établissement Valeo à Étaples qui représente la quasi-totalité de l'emploi automobile du bassin. Ce fabricant de matériel électrique pour moteurs et véhicules apparaît géographiquement isolé du reste du système productif régional.

Enfin, dans la zone de Lens-Hénin, Faurecia principal employeur représente 40% de l'emploi dans l'industrie automobile. La zone de Lens-Hénin possède un tissu de plus petits établissements travaillant principalement dans la fabrication d'équipements automobiles.

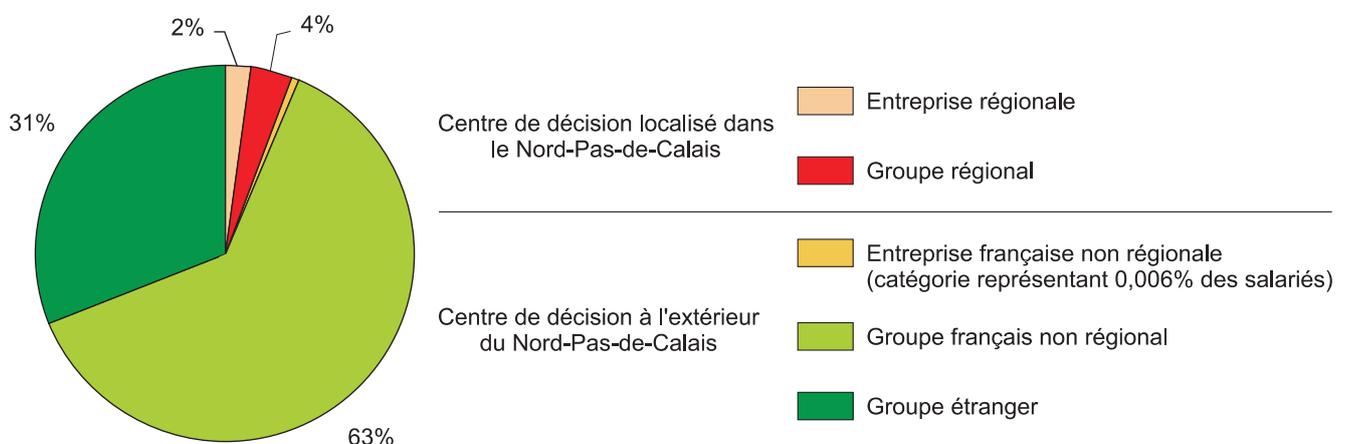
Des établissements qui dépendent de centres de décision extérieurs

Ces grands établissements qui concentrent l'essentiel de l'emploi automobile régional dépendent de groupes dont le centre de décision est situé en dehors du Nord-Pas-de-Calais (cf. graphique 4). Que ces groupes soient français ou étrangers, leur stratégie de développement et de production est pensée à l'échelle européenne voire mondiale. Toutefois, cet indicateur ne doit pas être interprété comme un facteur de fragilité pour les établissements régionaux soumis à des décisions d'ordre stratégique prises en dehors de la région par l'entreprise ou le groupe dont ils dépendent. Dans un contexte de mondialisation des marchés, cette lecture s'avère trop rapide. En effet, dépendre de centres de décision non régionaux signifie également avoir été choisi, donc être attractif. Cela peut également apporter des avantages sur un plan salarial, par exemple, avec des conventions cadres.

Les quelque 6% d'emplois régionaux dépendant d'un centre de décision situé dans le Nord-Pas-de-Calais sont principalement concentrés dans les secteurs de la fabrication d'équipements et de carrosseries.

Cette situation n'est pas spécifique au Nord-Pas-de-Calais et concerne l'ensemble des régions de province à l'exception de l'Auvergne qui abrite le siège du groupe Michelin. L'Île-de-France concentre quant à elle l'ensemble des centres de décision français du secteur de la construction automobile.

Graphique 4 : Répartition des salariés de l'industrie automobile travaillant en Nord-Pas-de-Calais selon la situation du centre de décision en 2003



Source : Insee - Enquête sur les liaisons financières 2003

Pour comprendre ces résultats

Source

Les comptages d'établissements sont effectués à partir du répertoire des entreprises et des établissements Sirene (Système informatique pour le répertoire des entreprises et de leurs établissements).

L'emploi est connu à partir du dispositif " Connaissance locale de l'appareil productif " (Clap). Dans Clap, l'emploi est mesuré au sens des " postes de travail " pourvus au 31 décembre par établissement employeur qu'ils soient à temps plein ou à temps partiel. Cette approche, centrée sur la notion de " facteur travail " au sein du système productif ne se substitue pas aux estimations d'emploi, centrées sur le nombre de personnes en emploi sur un territoire.

Les évolutions d'emploi sont obtenues à partir de la source Unedic (Union nationale pour l'emploi dans l'industrie et le commerce) qui assure l'exploitation des informations fournies par chaque établissement affilié au régime d'assurance chômage. Ces établissements transmettent aux Assedic des informations sur les effectifs salariés donnant, dans le champ d'application du régime, la ventilation de ces effectifs selon le sexe, l'activité économique principale, la localisation et la taille de l'établissement.

Champ

Les informations sont calculées sur le champ, défini en début de dossier, comprenant à la fois les secteurs de la construction de véhicules automobiles, de la fabrication d'équipements automobiles, de la fabrication de matériels électriques pour moteurs et véhicules et de la fabrication et rechapage de pneumatiques.

Les postes d'intérim qui peuvent exister dans les établissements ne sont pas pris en compte. En effet, ces postes sont recensés dans l'emploi de l'agence d'intérim sans information sur l'établissement d'exercice de la mission.

Définitions

Spécialisation d'un territoire pour une activité

L'indice de spécialisation d'une zone pour une activité donnée permet de repérer si le secteur d'activité est plus ou moins représenté dans la zone d'étude, par rapport à l'ensemble du territoire de référence. Il est égal au rapport entre la part du secteur dans la zone et la part du secteur dans l'ensemble du territoire, en termes d'effectifs salariés. Si le secteur n'est pas localisé dans la zone, l'indice est nul. Il est égal à 1 si l'importance du secteur est identique dans la zone et sur le territoire de référence. Il est très élevé (voire infini) si le secteur est uniquement localisé dans la zone en question.

La dépendance

La dépendance mesure pour un territoire l'importance des emplois qui sont contrôlés par des centres de décision situés hors de ce territoire. Le taux de dépendance (compris entre 0% et 100%) est la proportion des effectifs du territoire dépendant d'un centre de décision situé hors du territoire parmi l'ensemble des effectifs du territoire.