

LES DOSSIERS DE **Profils**

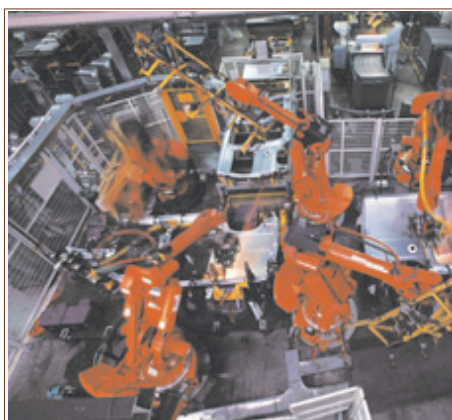


15 €

N° 114 - FÉVRIER 2014



LA FILIÈRE AUTOMOBILE EN NORD-PAS-DE-CALAIS UNE FILIÈRE QUI STABILISE SES CONTOURS



Enquête 2012

Avant-propos

Des signes avant-coureurs de difficultés dans la filière automobile étaient apparus en 2005 avec une baisse de la production en France et une diminution de celle du continent nord-américain. Les évolutions structurelles de la filière automobile qui devaient en découler en Europe et en France avaient conduit les acteurs publics et privés de la région Nord-Pas-de-Calais à anticiper les mutations et leurs impacts dans la région. Un Observatoire de la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais a ainsi vu le jour en février 2007. À la demande de l'État et de la Région, un travail partenarial avec l'Insee a été initié en 2007 et 2008 avec l'appui de l'Association régionale de l'industrie automobile (Aria). Cette démarche a permis d'apporter une meilleure connaissance du secteur de l'industrie automobile de la région. Deux études de cadrage ont été publiées : « 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).

Puis, en 2008 une enquête a été mise en œuvre auprès des établissements de 20 salariés et plus exerçant leur activité dans des secteurs pouvant avoir un lien avec la construction automobile et implantés en Nord-Pas-de-Calais afin de préciser les contours de la filière régionale. Financée par la Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi (Direccte) et par le Centre Régional de Ressources Pédagogiques et de développement de la qualité de la formation (C2RP), bénéficiant également de l'expertise de l'Aria et du Pôle automobile, cette enquête est proposée à un rythme annuel pour une période de cinq ans. Elle fournit des informations sur la filière automobile régionale aux acteurs publics et leur permet d'adapter les plans d'action à partir de données objectives et de mieux anticiper les mutations du secteur. Les résultats des quatre premières enquêtes ont déjà fait l'objet d'études publiées dans les Dossiers Profils de l'Insee : « La filière automobile en Nord-Pas-de-Calais, les relations entre les acteurs régionaux » (n° 95 - décembre 2009), « La filière automobile en Nord-Pas-de-Calais, ses acteurs face à la crise » (n° 98 - septembre 2010), « La filière automobile en Nord-Pas-de-Calais, recomposition suite à la crise » (n° 103 - octobre 2011) et « La filière automobile en Nord-Pas-de-Calais, une filière en phase d'adaptation » (n° 111 - octobre 2012). La cinquième et dernière enquête s'est déroulée au dernier trimestre 2012 pour une observation de l'activité dans la filière automobile tout au long de l'année 2011. Les résultats présentés dans cette publication révèlent une stabilisation des contours de la filière régionale, dans un contexte mondial marqué par une concurrence accrue et un déficit d'attractivité du marché français.

LA FILIÈRE AUTOMOBILE EN NORD-PAS-DE-CALAIS :

UNE FILIÈRE QUI STABILISE SES CONTOURS

DIRECTEUR de la PUBLICATION : Daniel HUART

COORDINATION du DOSSIER : Edwige CROCQUEY et Danièle LAVENSEAU

CONTRIBUTION aux ÉTUDES : Jean BRESNER, Edwige CROCQUEY, Danièle LAVENSEAU et Laure LEROY

SUIVI PARTENARIAL : Michel BOULANGER (Aria), Bruno CLÉMENT-ZIZA et Isabelle LORTHIOIR (Direccte), Luc MESSIEN (Pôle automobile)

RÉDACTEUR en CHEF : Hicham ABBAS

COORDINATION TECHNIQUE du DOSSIER : Olivier MAJCHERCZAK

MAQUETTE et COMPOSITION : Claude VISAYZE

COUVERTURE : Claude VISAYZE

VENTE : par correspondance CNGP - Insee BP 402 80004 AMIENS CEDEX ou via internet : www.webcommerce.insee.fr - Tél. : 03 22 97 31 70

IMPRESSION : Becquart IMPRESSIONS

Sommaire

Avant-propos	Page 01
Synthèse	Page 04
Chapitre 1 : La filière se mobilise face à la question de la compétitivité	Page 07
Chapitre 2 : Une stabilisation confirmée du contour et de la structure de la filière	Page 19
Chapitre 3 : Un savoir-faire reconnu mais des perspectives incertaines	Page 29
Annexe 1 : Champ de l'enquête et méthodologie	Page 43
Annexe 2 : Pour en savoir plus	Page 44

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES

DIRECTION RÉGIONALE NORD-PAS-DE-CALAIS

130, avenue du Président J. F. Kennedy - CS 70 769 - 59034 LILLE CEDEX

DIRECTEUR RÉGIONAL : Daniel HUART

SERVICE ADMINISTRATION DES RESSOURCES : Philippe RODRIGUEZ

SERVICE STATISTIQUE : François CHEVALIER

SERVICE ÉTUDES ET DIFFUSION : Arnaud DEGORRE

CPPAP 517 AD ISSN 0395-8647 ISBN 978-2-1105-2360-0

Dépôt légal Février 2014 © Insee 2014

Imprimerie Becquart IMPRESSIONS - 67, rue d'Amsterdam - 59200 TOURCOING

Téléphone : 03 20 01 00 60 - Télécopie : 03 20 01 00 61

Synthèse

Les principaux enseignements de l'enquête 2012

La cinquième enquête régionale effectuée auprès des établissements de plus de 20 salariés liés à la filière automobile portait sur l'activité que ces établissements avaient réalisée tout au long de 2011, année marquée par un rythme d'activité accru pour l'économie mondiale et l'économie nationale. Si l'industrie automobile mondiale a atteint en 2011 un niveau de production record avec près de 80 millions de véhicules, les résultats par pays restent toujours contrastés et l'évolution des marchés en 2011 l'est tout autant.

Les problèmes de compétitivité de la filière automobile perdurent

En 2011, l'amélioration du contexte économique a permis à l'industrie automobile mondiale d'atteindre un niveau de production record de plus de 78 millions de véhicules. Ce rebond n'a cependant pas été homogène selon les marchés et selon les pays de production. Les taux de croissance dont ont bénéficié en particulier la Chine, l'Amérique du sud et l'Europe de l'Est ont masqué le ralentissement des autres marchés. Si le marché d'Europe de l'Ouest semble se maintenir, ce n'est pas le cas pour celui de la France. Le niveau de production a plafonné à quelque 1,9 million de véhicules légers en 2011, loin de son pic de 3,5 millions observé avant la crise. La baisse de la production d'automobiles est également perceptible en Nord-Pas-de-Calais depuis 2007 : 923 000 véhicules assemblés dans la région en 2007, 737 000 en 2008, 594 000 en 2010 et 570 000 en 2011¹.

La géographie de la production automobile évolue rapidement et, en 2011, 47 % de la production mondiale est désormais réalisée dans les pays émergents. L'Union européenne, avec 14 millions de véhicules immatriculés en 2011, ne pèse que 19 % du marché mondial, contre 25 % cinq ans auparavant. Face à cette nouvelle donne de la géographie de la production automobile mondiale et à la saturation des marchés français et européen, la filière automobile française se trouve confrontée à de nombreux défis, dont celui du déficit d'image et d'une moindre attractivité de ses produits. Pour la soutenir, les pouvoirs publics ont pris de nombreuses mesures depuis 2006.

De nombreux investissements régionaux

Malgré ce contexte délicat, l'industrie automobile est un secteur très actif en termes de dépenses en recherche et développement et de dépôt de brevets en France². Les mesures publiques de soutien à l'innovation, comme le Crédit d'impôt recherche, la consolidation des pôles de compétitivité automobiles, porteurs de plus d'une centaine de projets, constituent des leviers très efficaces pour l'avenir de l'industrie automobile.

Dans la région Nord-Pas-de-Calais, les perspectives sont encourageantes. D'importants investissements continuent à être réalisés par les industriels présents dans la région, pour plus de 1,7 milliard d'euros.

Les effectifs liés à la filière automobile confirment leur stabilisation

La stabilisation actuelle de la filière automobile transparaît à travers l'évolution de ses effectifs. C'est en particulier le cas au cours des deux dernières années, période pendant laquelle l'emploi au sein de la filière n'a que faiblement varié par rapport aux années antérieures. Les effectifs dédiés à l'activité automobile ont ainsi augmenté de 0,7 % entre 2010 et 2011, contre plus de 3 % entre 2009 et 2010. La tendance est donc à un ralentissement de la hausse, et globalement à une stabilisation de l'emploi.

Le même phénomène s'observe en distinguant les effectifs des établissements liés et ceux des établissements constructeurs ; les premiers voient leur hausse se ralentir, les seconds leur diminution partiellement freinée. La tendance est donc à un certain retour à l'équilibre de la filière, avec une relative constance de ses contours sur la période récente.

¹ Source : Association régionale de l'industrie automobile (Aria).

² Source : Comité des constructeurs français d'automobiles.

L'emploi intérimaire repart à la hausse

Le recours à l'intérim est utilisé pour ajuster les emplois en période économique critique pour adapter au mieux les besoins de production. Si la reprise de l'intérim s'est avérée timide en 2009, très faible en 2010, elle se consolide en 2011. Au cœur de la filière, se trouvent les constructeurs qui ont employé en moyenne chaque mois quelque 1 500 intérimaires.

Pour tous les autres établissements hors constructeurs qui composent la filière, le recours à l'intérim a fortement progressé puisqu'ils ont estimé avoir employé globalement plus de 2 600 intérimaires chaque mois. Ce haut niveau d'emploi de salariés en intérim correspond à une hausse d'activité importante de quelques établissements qui ont fait appel massivement à l'intérim en 2011. Parmi les établissements qui ont eu recours à l'intérim, 40 % ont ainsi employé moins de 10 intérimaires par mois et 19 % entre 10 et 100 intérimaires par mois.

Plasturgie et métallurgie restent les deux secteurs déterminants de la filière

Le secteur de l'industrie automobile, associant l'ensemble des équipementiers et des constructeurs, rassemble environ 23 000 salariés en 2011, soit près de 70 % de l'ensemble de la filière. En laissant délibérément de côté ces activités, impliquées par nature dans la filière automobile, deux autres secteurs apparaissent également comme étant déterminants.

Avec près de 45 % des effectifs qui travaillent directement pour la filière automobile en 2011, le secteur de la plasturgie reste le plus susceptible d'être touché par ses aléas éventuels. La métallurgie arrive de nouveau en deuxième place, avec toujours près d'un quart des salariés dédiant leur activité à la filière. Ces deux secteurs occupent toujours plus de la moitié des effectifs de la filière automobile. Par ailleurs, le nombre de salariés concernés est également resté sensiblement le même en un an.

Une majorité de métiers industriels

Parmi l'ensemble des salariés concernés par la filière automobile dans la région, deux tiers exercent une profession ouvrière ou assimilée. Un tiers des effectifs exerce plus précisément en tant qu'ouvrier qualifié de type industriel. La filière automobile est en outre un débouché particulièrement important pour ces derniers, dans la mesure où elle concerne directement près de 15 % d'entre eux.

À moindre échelle, l'avenir de la filière s'avère également déterminant pour les profils de techniciens et d'agents de maîtrise spécialisés dans la construction mécanique, le travail des métaux et l'ensemble des opérations de contrôle-qualité liées aux industries de transformation.

Si les fonctions d'encadrement à haut niveau de qualification ne concernent qu'une part assez réduite des métiers représentatifs de la filière avec moins de 10 % des salariés concernés, celles-ci s'exercent essentiellement dans le suivi et la mise en œuvre du processus de fabrication, dans la recherche et développement en mécanique et métallurgie, ainsi que dans les professions commerciales.

L'environnement économique incertain : un frein croissant à l'adaptation des entreprises

En 2011, les constructeurs automobiles et leurs établissements dédiés considèrent l'environnement économique incertain comme le principal frein à l'adaptation de leur établissement. En d'autres termes, les incertitudes sur l'évolution du secteur automobile est le premier obstacle au développement des entreprises de la filière. C'est la conséquence de plusieurs facteurs : des problèmes de compétitivité de la filière automobile qui perdurent, des carnets de commande peu étoffés en 2011, une contraction globale de l'activité industrielle régionale. Viennent ensuite des contraintes fortes des fournisseurs, des retards de paiement et un personnel pas assez qualifié (successivement 16 % et 11 % des établissements liés pour ces deux derniers facteurs). Peu d'établissements dédiés aux constructeurs automobiles pensent que le manque de qualification potentiel de leurs salariés et l'inadaptation éventuelle de leurs outils de travail nuisent à l'évolution de leur établissement.

En 2007, 69 % des intervenants mettaient en avant la faible lisibilité de l'environnement économique – et l'incertitude induite quant à l'avenir de la filière – comme principal frein à l'adaptation des établissements impliqués dans l'activité automobile ; ils sont 85 % en 2011, traduisant ainsi directement l'impact de la crise et la plus grande vulnérabilité qu'elle a pu engendrer.

La stratégie de diversification : deux établissements liés à la filière automobile sur trois concernés

Une grande majorité des établissements liés aux constructeurs automobiles (deux établissements sur trois) envisagent une diversification de leur activité économique vers d'autres secteurs d'activité que l'industrie automobile. Les établissements liés aux constructeurs automobiles, qui ont pour projet de se diversifier vers d'autres secteurs d'activité, se tourneraient principalement vers l'agro-alimentaire (53 % des établissements), les biens d'équipements industriels (pour 49 % d'entre eux), et la fabrication de matériel ferroviaire (pour 46 % d'entre eux).

En cinq années d'enquête, la recherche de diversification des activités ne s'est pas affirmée comme une stratégie de premier ordre pour les établissements liés à la filière automobile. Si une légère tendance a pu apparaître consécutivement au pic de la crise, la proportion d'unités concernées est restée sensiblement la même depuis 2007, avec environ 60 % des établissements ayant envisagé de se diversifier.

Le savoir-faire : plus important aux yeux des clients que la capacité d'innovation

Pour 78 % des établissements liés aux constructeurs automobiles, le savoir-faire est un point fort aux yeux de leurs clients. Le respect de la qualité, la proximité géographique, le rapport qualité-prix sont également des points importants. Par contre, leur capacité d'innovation n'est pas un élément essentiel aux yeux de leurs clients.

Savoir-faire, respect de la qualité et proximité géographique figuraient déjà en tête des points forts mis en avant par les clients des établissements de la filière automobile en 2007. Cependant, à l'inverse de la période d'avant crise, et dans un contexte actuel de baisse de l'activité, les délais n'apparaissent plus comme étant un critère prioritaire.

Une implantation à l'étranger pour accéder à de nouveaux marchés

Les projets d'implantation à l'étranger ont pour but en premier lieu d'accéder à de nouveaux marchés (39 % des établissements liés aux constructeurs automobiles). Elles ont également pour objectif unique de suivre un client (16 % d'entre eux). De plus, 22 % des établissements ont en commun ces deux objectifs. Par contre, baisser les coûts de production n'est pas la raison majeure d'implantation à l'étranger. Aucun établissement n'a cet unique but. Il se combine toujours avec les deux autres objectifs : accéder à de nouveaux marchés et suivre un client.

Les motifs d'implantations à l'étranger n'ont guère changé en cinq ans. En 2007, c'était déjà le souci d'accéder à de nouveaux marchés qui constituait la motivation première des établissements ayant ce projet, avec plus de quatre unités sur cinq concernées. Contrairement aux idées reçues, la motivation purement financière, fondée sur une recherche de baisse des coûts de production, n'est pas un élément si fréquemment mis en avant. Cité en 2007 par environ trois établissements sur dix, il n'est plus mentionné que par 14 % des établissements en 2011.

Chapitre 1

La filière se mobilise face à la question de la compétitivité

La filière se mobilise face à la question de la compétitivité

La cinquième enquête régionale, effectuée auprès des établissements de plus de 20 salariés de la filière automobile implantés dans la région, s'est déroulée durant les mois de septembre 2012 à décembre 2012. Elle portait sur l'activité que ces établissements avaient réalisée tout au long de 2011, la première année marquée par une croissance de l'activité aux niveaux mondial et national depuis 2009. Si l'industrie automobile mondiale a atteint en 2011 un niveau de production record avec près de 80 millions de véhicules, les résultats par pays restent toujours contrastés et l'évolution des marchés en 2011 l'est tout autant, avec le dynamisme des pays émergents, la reprise des ventes aux États-Unis et l'affaiblissement de l'Union Européenne³. Dans ce contexte, les constructeurs français subissent durement le recul des marchés européens et le niveau de production de l'industrie automobile en France reste bas : l'indice de la production industrielle de l'industrie automobile, en base 100 en 2005, a atteint environ 70 en 2011. La compétitivité est une question cruciale pour la filière.

Les problèmes de compétitivité de la filière automobile perdurent

En 2011, l'amélioration du contexte économique a permis à l'industrie automobile mondiale d'atteindre un niveau de production record de plus de 78 millions de véhicules. Ce rebond n'a cependant pas été homogène selon les marchés et selon les pays de production. Les croissances constatées en particulier en Chine, en Amérique du sud et en Europe de l'Est ont masqué le ralentissement des autres marchés. Si le marché d'Europe de l'Ouest semble se maintenir, ce n'est pas le cas pour celui de la France. Les niveaux de production atteints en France avant la crise, soit 3,5 millions de véhicules légers par an, ne le sont plus depuis et plafonnent à quelque 1,9 million en 2011. La baisse de la production d'automobiles est également perceptible au niveau régional depuis 2007 : 923 000 véhicules assemblés dans la région en 2007, 737 000 en 2008, 594 000 en 2010 et 570 000 en 2011⁴.

La géographie de la production automobile évolue rapidement et, en 2011, 47 % de la production mondiale est désormais réalisée dans les pays émergents. L'Union européenne, avec 14 millions de véhicules immatriculés en 2011, ne pèse que 19 % du marché mondial, contre 25 % cinq ans auparavant. Face à cette nouvelle donne de la géographie de la production automobile mondiale et à la saturation des marchés français et européen, la filière automobile française se trouve confrontée à de nombreux défis, dont celui du déficit d'image et d'une moindre attractivité de ses produits. Pour la soutenir, les pouvoirs publics ont pris de nombreuses mesures depuis 2006.

Un soutien des pouvoirs publics aux niveaux national et régional

En 2009, à la suite de la tenue des États Généraux de l'Industrie réunissant l'ensemble des acteurs de l'automobile, le gouvernement a promu un Pacte automobile signé par l'État, les constructeurs et les équipementiers et engagé un important plan d'aides aux constructeurs ainsi qu'un fonds de modernisation des équipementiers automobiles. Un état des lieux de la compétitivité de l'industrie française par rapport à celle des autres pays de la zone euro avait été alors effectué. La mise en œuvre des dispositions de ce Pacte automobile a été confiée à la Plateforme de la filière automobile (PFA) qui s'appuie sur les Associations régionales de l'industrie automobile (Aria) pour leur réalisation. Dans la région Nord-Pas-de-Calais, l'Aria cofinance depuis 2007 avec l'Europe, l'État et la Région, un certain nombre d'actions visant principalement à accompagner les établissements régionaux de la filière dans les domaines de la performance industrielle, de la diversification et de la compétitivité ; l'action collective actuelle est connue sous le nom d'Asparance depuis juillet 2008. Dans la continuité de cette première action, une seconde nommée Asparance 2 a été engagée pour poursuivre les démarches de progrès visant à

³ Source : Comité des constructeurs français d'automobiles.

⁴ Source : Association régionale de l'industrie automobile (Aria).

améliorer la performance industrielle, le management et la stratégie des sous-traitants automobiles. Ce dispositif est reconduit pour trois ans. L'Aria étend son champ d'action à la Picardie et bénéficie ainsi d'un financement dans le cadre de l'appel à projets « filières » du programme d'investissements d'avenir.

Par ailleurs, le Pôle automobile, financé par la Région, l'État et les industriels de l'automobile, poursuit ces actions en étroite collaboration avec l'Aria et les services publics pour accompagner les entreprises dans bien d'autres domaines, comme la promotion de la filière industrielle automobile, l'innovation, la diversification, l'emploi et les compétences, et la bonne connaissance des dispositifs d'aides existants.

Enfin, plus récemment, le gouvernement a dévoilé un Plan automobile à l'été 2012, qui propose huit leviers d'action pour un redressement de la filière et une plus grande compétitivité : encourager le développement de véhicules propres ; soutenir la trésorerie et l'investissement des acteurs de la filières, en particulier des PME ; permettre à la filière de rebondir grâce à l'innovation, etc ⁵.

De nombreux investissements régionaux

Malgré ce contexte délicat, l'industrie automobile est un secteur très actif en termes de dépenses en recherche et développement et de dépôt de brevets en France ⁶. Les mesures publiques de soutien à l'innovation, comme le Crédit d'impôt recherche, la consolidation des pôles de compétitivité automobiles, porteurs de plus d'une centaine de projets, constituent des leviers très efficaces pour l'avenir de l'industrie automobile.

Dans la région Nord-Pas-de-Calais, les perspectives sont encourageantes. D'importants investissements continuent à être réalisés par les industriels présents dans la région, pour plus de 1,7 milliard d'euros. Ainsi, après avoir démarré le nouveau Kangoo et le Citan pour le compte de Mercedes, Renault a confirmé le choix de l'usine de Douai pour y assembler cinq nouveaux véhicules d'ici 2016. De son côté, le Groupe PSA a réussi à réunir toutes les conditions pour pérenniser le site de Sevelnord, où sont dès à présent fabriqués les premiers Toyota Pro Ace, issus de l'accord de coopération sur les VUL en Europe avec Toyota et a décidé la fabrication du futur petit utilitaire Peugeot Citroën.

Quant à Toyota, après avoir lancé la toute dernière version de la Yaris, Onnaing a été choisi pour assembler ce véhicule à destination du marché Nord-américain. Il en va enfin de même pour la Française de Mécanique qui s'est vu confier la fabrication de deux nouveaux moteurs de PSA : le prometteur 3 cylindres et le 4 cylindres diesel dernière génération de PSA.

Toutes ces décisions ont également permis de réaliser de gros investissements chez les nombreux équipementiers et sous-traitants présents dans la région.

Un contexte économique régional caractérisé par une contraction globale de l'activité industrielle

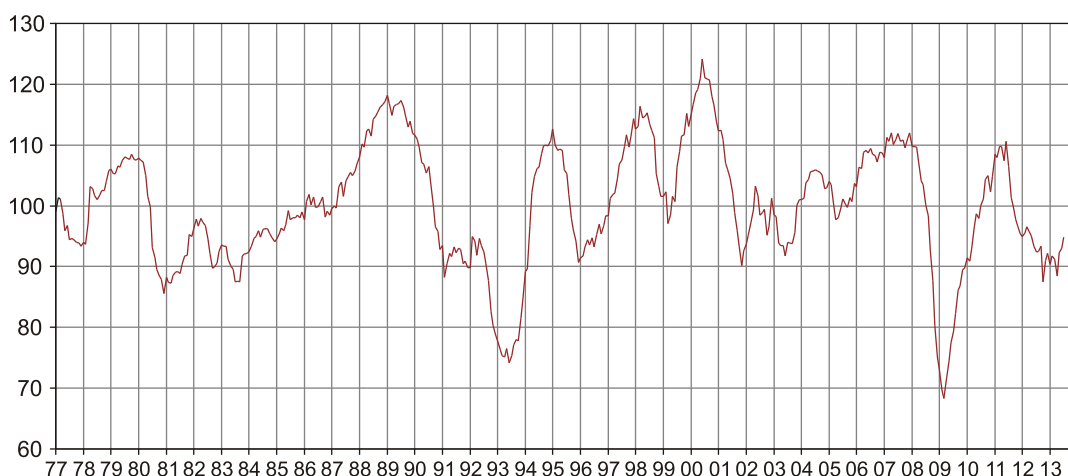
La contraction du rythme de l'activité industrielle régionale observée au cours de l'année 2011 s'inscrit dans un contexte national de repli amorcé dès les premiers mois de l'année. Toutefois, ce recul de l'activité est resté contrasté selon les secteurs. La dégradation du climat conjoncturel est perceptible dans l'ensemble des secteurs économiques à l'exception du bâtiment. Dans la branche automobile, les entrepreneurs ont rapidement fait état d'une baisse de l'activité alors que le secteur des autres matériels de transport a enregistré un rythme plus soutenu tout au long de l'année.

L'indicateur du climat des affaires en France (cf. Graphique 1), calculé à partir des réponses des chefs d'entreprise des principaux secteurs d'activité, a poursuivi la progression observée en 2010 jusqu'en juillet 2011, puis il s'est dégradé pour s'établir à 91 en fin d'année, en dessous de sa moyenne de longue période (100). Son recul est notable dans l'industrie. S'il s'est stabilisé en février, il reste toutefois à un niveau très bas en début d'année 2012. Selon les chefs d'entreprise interrogés en juillet 2013, le climat conjoncturel dans l'industrie s'améliorerait de nouveau. Malgré la contraction de l'activité industrielle régionale, l'année 2011 constitue une année

⁵ Pour en savoir plus : <http://www.gouvernement.fr/gouvernement/un-plan-pour-soutenir-la-filiere-automobile>.

⁶ Source : Comité des constructeurs français d'automobiles.

Graphique 1 : Indicateur synthétique du climat des affaires dans l'industrie



Guide de lecture : L'indicateur synthétique du climat des affaires résume la tonalité des enquêtes européennes de conjoncture : plus il est haut, plus les industriels considèrent favorablement la conjoncture. Cet indicateur synthétique est calculé par analyse factorielle. Cette technique permet de résumer l'évolution concomitante de plusieurs variables dont les mouvements sont très corrélés. L'évolution de l'indicateur synthétique résume ainsi de manière pertinente la phase conjoncturelle, influant l'ensemble des soldes d'opinion des enquêtes de conjoncture.

Source : Insee - Informations rapides n° 167 - 23 juillet 2013

Enquête mensuelle de conjoncture dans l'industrie - juillet 2013

de reprise pour le commerce extérieur de la région Nord-Pas-de-Calais après les difficultés liées à la crise. En effet, les exportations régionales ont progressé de +7,5 % par rapport à 2010 pour atteindre 32,2 milliards d'euros. La part des exportations de la région dans les exportations nationales se maintient au niveau de 2010, soit 7,7 %. Elle atteignait 8,3 % en 2009. Le secteur industriel contribue fortement à l'activité exportatrice de la région, avec notamment quatre secteurs industriels exportateurs : l'automobile et les matériels de transport représentent 12,9 % des exportations, les métaux et les produits métalliques 19,6 %, l'agroalimentaire 13,9 %, et, enfin, les produits chimiques, parfums et cosmétiques 15,8 %.

D es carnets de commande peu étoffés en 2011

Interrogés en 2011 sur leurs perspectives d'activité en 2012, les réponses apportées par les établissements régionaux soulignent le climat d'incertitude dans lequel se trouvent les professionnels de la filière automobile régionale lorsqu'ils doivent se prononcer sur le court terme. Tout d'abord, en ce qui concerne le niveau de la demande qui leur est adressée, les réponses sont plutôt convergentes. Près de la moitié des établissements liés à la filière automobile régionale (44 %) ont estimé le niveau de leurs carnets de commandes insuffisamment garni, et ce quelle que soit la hauteur du chiffre d'affaires consacré à la production automobile (cf. Tableau 1).

Tableau 1 : État des carnets de commandes des établissements liés à l'automobile au 31 décembre 2011 en fonction du chiffre d'affaires dédié à la construction automobile

État des carnets de commande	Part du chiffre d'affaires dédié à la construction automobile						Ensemble
	De 1 à moins de 20 %	De 20 à moins de 40 %	De 40 à moins de 60 %	De 60 à moins de 80 %	De 80 à moins de 100 %	100 %	
Bon	2	9	4	15	14	13	7
Moyen	32	41	55	36	37	36	37
Insuffisant	44	43	34	49	43	47	44
Ne se prononce pas	22	7	7	0	6	4	12
Ensemble	100	100	100	100	100	100	100

Guide de lecture : 43 % des établissements de la filière réalisant plus de 80 % de leur chiffre d'affaires dans la filière jugent insuffisant le niveau de leurs carnets de commandes.

Source : enquête sur la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais (Insee).

Ce constat concerne près de la moitié des établissements réalisant plus de 60 % de leur chiffre d'affaires dans la filière. Toutefois, plus du tiers des établissements interrogés ont estimé que le niveau de leurs carnets de commande était moyennement étoffé (37 %). Les réponses des établissements sont plutôt homogènes, quelle que soit l'activité. Dans les principaux secteurs d'activité concernés par l'automobile, à savoir la métallurgie et la fabrication de produits en caoutchouc et plastique, respectivement 88 % et 44 % des établissements ont fait état d'un niveau de commandes insuffisant (cf. Tableau 2). Le constat est le même pour des activités plus éloignées comme les services relatifs aux bâtiments ou aux activités d'ingénierie ou contrôles techniques. Toutefois, pour le secteur de fabrication de produits en caoutchouc et en plastique, 43 % des établissements ont estimé ce niveau moyen, comme dans celui de la fabrication de produits métalliques.

En termes de volume de travail, le niveau moyen des commandes dédiées à la filière automobile est estimé à près de 4 mois par l'ensemble des établissements. En termes d'évolution du chiffre d'affaires, près de 60 % des établissements entièrement concernés par la production automobile s'attendaient à une progression de leur activité dans les mois à venir lorsque la moitié des autres établissements interrogés ont misé sur une baisse de leur chiffre d'affaires consacré au marché automobile. Dans ce contexte de mutations, deux tiers des établissements envisagent de diversifier leur activité. Cette part est constante depuis 2010.

L'emploi intérimaire repart à la hausse

Le recours à l'intérim est utilisé pour ajuster les emplois en période économique critique pour adapter au mieux les besoins de production. Si, en 2007, le recours à l'intérim dépassait les 10 % des effectifs salariés dans la construction automobile avec plus de 6 200 intérimaires, le recours à l'intérim s'est effondré en juillet 2008 en passant sous la barre des 1 000 intérimaires, pour devenir quasi nul en décembre 2008. Si la reprise de l'intérim s'est avérée timide en 2009, très faible en 2010, elle se consolide en 2011. Au cœur de la filière, se trouvent les constructeurs qui ont employé en moyenne chaque mois quelque 1 500 intérimaires.

Pour tous les autres établissements hors constructeurs qui composent la filière, le recours à l'intérim a fortement progressé puisqu'ils ont estimé avoir employé globalement plus de 2 600 intérimaires chaque mois. Ce haut niveau d'emploi de salariés en intérim correspond à

Tableau 2 : État des carnets de commandes des établissements liés à l'automobile au 31 décembre 2011 des principaux secteurs d'activité (plus de 400 emplois dédiés)

	Bon	Moyen	Insuffisant	Ne se prononce pas	Total
Fabrication de produits en caoutchouc et en plastique	9	43	44	4	100
Industrie automobile	9	52	39	0	100
Métallurgie	0	12	88	0	100
Fabrication de produits métalliques, à l'exception des machines et des équipements	8	43	41	8	100
Services relatifs aux bâtiments et aménagement paysager	0	21	50	29	100
Transports terrestres et transport par conduite	14	45	27	14	100
Activités d'architecture, d'ingénierie et de contrôles techniques	13	13	62	12	100
Fabrication de machines et équipements n.c.a.	38	62	0	0	100
Ensemble des secteurs	7	37	44	12	100

Guide de lecture : 88 % des établissements relevant du secteur de la métallurgie et concernés par la filière jugent insuffisant le niveau de leurs carnets de commandes.

Source : enquête sur la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais (Insee).

une hausse d'activité importante de quelques établissements qui ont fait appel massivement à l'intérim en 2011. Parmi les établissements qui ont eu recours à l'intérim, 40 % ont ainsi employé moins de 10 intérimaires par mois et 19 % entre 10 et 100 intérimaires par mois. Par ailleurs, l'utilisation de l'activité partielle a diminué en 2011 par rapport à 2010 mais la part de la filière automobile dans l'ensemble du dispositif a augmenté de 3 points (52 % en 2011 contre 49 % en 2010) (cf. Encadré 1).

Encadré 1 : activité partielle dans la filière automobile en 2011

Face à la crise économique qui dure depuis 2008, plusieurs outils de politique de l'emploi ont été déployés ou renforcés. L'amélioration des conditions de recours à l'activité partielle ainsi que le régime de l'activité partielle de longue durée (APLD) relèvent également de ces politiques défensives permettant de faire face à une situation de crise économique.

L'activité partielle désigne la situation de salariés qui, tout en restant liés à leur employeur par leur contrat de travail, connaissent une réduction de leur temps de travail en dessous de la durée légale ou une baisse de leurs revenus du fait d'une fermeture temporaire de l'établissement qui les emploie. L'État prend en partie le relais de l'employeur pour assurer un complément de salaire. C'est une mesure préventive du licenciement économique, limitant le coût du travail en cas de difficulté conjoncturelle.

Le dispositif de l'activité partielle a été largement sollicité par les établissements à compter de la fin 2008. Après un recours historiquement élevé à l'activité partielle sur l'année 2009 (27 millions d'heures autorisées en Nord-Pas-de-Calais pour 8,9 millions d'heures réellement consommées), le recours à cette mesure de la politique de l'emploi commence à diminuer à partir de janvier 2010. Sur l'ensemble de l'année 2010, dans un contexte de reprise toute relative, les entreprises ont demandé près de 30 % d'heures d'activité partielle en moins et en ont consommé moitié moins : soit 19,5 millions d'heures autorisées pour près de 3,8 millions d'heures consommées.

En 2011, malgré une conjoncture très incertaine et qui s'est détériorée au second semestre, le recours à l'activité partielle a diminué de moitié par rapport à 2010.

En 2011, 1,9 million d'heures ont été chômées via l'activité partielle en Nord-Pas-de-Calais. Avec ses 977 000 heures utilisées, la filière automobile a représenté la moitié du volume de consommation de l'économie régionale.

Dans cet ensemble, 85 % des heures utilisées l'ont été par des établissements dont le cœur de métier relève de l'industrie automobile. Les 15 % restants, près de 100 000 heures, concernent des établissements qui réalisent une part de leur chiffre d'affaires avec la filière automobile.

Tableau 3 : Activité partielle – Heures consommées en 2011

	Filière automobile	Ensemble de l'économie régionale	Unités : nombre, % Part des heures consommées liées à la filière automobile en %
Heures consommées en 2011	976 700	1 894 700	52
Dont : Industrie automobile	879 300	881 300	100
Métallurgie	69 600	83 000	84
Fabrication de produits en caoutchouc et en plastique	20 800	37 100	56
Transports terrestres et transport par conduites	2 600	14 700	18
Fabrication de machines et équipements n.c.a.	2 200	43 100	5
Fabrication de produits métalliques, à l'exception des machines et des équipements	1 200	60 700	2
Services relatifs aux bâtiments et aménagement paysager	600	6 500	9
Activités d'architecture et d'ingénierie ; activités de contrôle et analyses techniques	400	15 000	2

Source : Direccte Nord-Pas-de-Calais.

Dans le secteur de la métallurgie, 84 % des 83 000 heures d'activité partielle utilisées relèvent en réalité de la filière automobile.

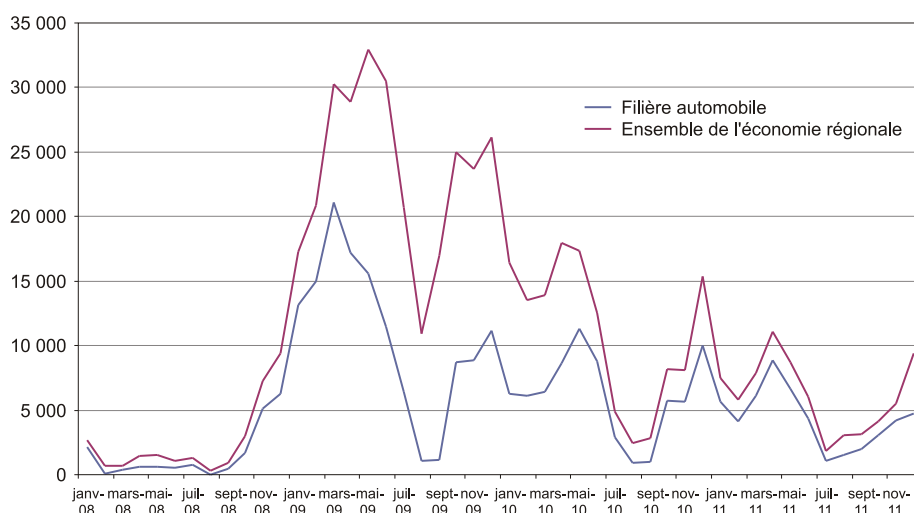
L'automobile demeure un client essentiel pour le secteur de la plasturgie régionale. Ainsi, près de 60 % des heures d'activité partielle de la plasturgie sont la conséquence de la moindre activité de l'industrie automobile.

Les secteurs du textile, de l'ingénierie et du contrôle industriel ont également utilisé le dispositif d'activité partielle dans le cadre de leurs liens avec la filière automobile.

L'utilisation du dispositif concerne les établissements du centre de la filière. Les sites constructeurs représentent 80 % des heures utilisées en 2011, les sites de rang 1 ou 2 correspondant aux 20 % restants. Hors constructeurs, ce sont les sous-traitants de spécialité et les prestataires de services qui ont eu recours à l'activité partielle pour faire face à la baisse des commandes.

Le nombre de salariés en activité partielle au cours de l'année 2011 a évolué en fonction de la profondeur des carnets de commande. Les pics d'utilisation ont été atteints au cours du mois de mai 2010. Durant cette période, jusqu'à 17 500 salariés ont été simultanément en activité partielle (soit très en deçà du record de mai 2009 où 33 000 salariés étaient en activité partielle). Tout au long de l'année 2011, 70 % des salariés ayant connu des périodes d'activité partielle avaient un emploi en lien avec la filière automobile. En 2012, d'autres secteurs d'activité ont un recours à l'activité partielle plus soutenu qu'auparavant (BTP, agroalimentaire, commerce) sans que celui de la filière automobile ne diminue. En conséquence, la part des salariés en activité partielle liés à la filière automobile tend à diminuer.

Graphique 2 : Salariés en activité partielle entre 2008 et 2011



Source : Direccte Nord-Pas-de-Calais

Le cycle des cinq enquêtes régionales a permis de donner une idée précise du périmètre de la filière automobile régionale en ciblant l'ensemble des secteurs travaillant potentiellement avec les constructeurs automobiles. En effet, si l'activité des constructeurs est centrée sur la conception d'ensemble des véhicules, leur assemblage final et la fabrication des moteurs et des boîtes de vitesse constituent une part importante de leur activité. La difficulté réside dans l'estimation des contours de l'activité des équipementiers au sens de la filière (cf. Champ de l'enquête et méthodologie).

Alors que le cycle des cinq enquêtes annuelles est terminé, le travail de capitalisation est en cours ainsi que des travaux expérimentaux (cf. Encadré 2) pour pérenniser l'approche par filière dans l'économie, plus généraliste et mise en avant dans le Pacte de compétitivité.

En s'appuyant sur la méthodologie élaborée pour l'enquête automobile, sur la connaissance de l'ensemble des fédérations et branches professionnelles régionales, les premiers travaux d'expertise devraient se dérouler dès 2014.

Encadré 2 : Une approche de la filière automobile pour l'ensemble des régions

Un périmètre différent de celui de l'enquête filière automobile

Des investigations méthodologiques sur les contours des filières économiques, notamment la filière automobile, ont été menées en 2011-2012 par le Pôle Études Économiques Régionales de l'Insee. Une filière économique concentre trois sous-ensembles : le noyau de la filière (activités complètement intégrées à la filière), les secteurs partiels (dont une partie significative de leur activité est incluse dans la filière) et les secteurs potentiels (où certains établissements appartiennent à la filière tout en étant en nombre restreint). Seul le concept de noyau de la filière est retenu et se rapproche du champ de l'enquête, regroupant les constructeurs automobiles et les établissements consacrant 100 % de leur chiffre d'affaires à la filière automobile.

En termes de nomenclature d'activité en NAF rev.2, le noyau de la filière automobile se définit comme suit :

- Construction de véhicules automobiles (2910Z)
- Fabrication d'équipements automobiles dont :
 - Fabrication de carrosseries et remorques (2920Z)
 - Fabrication d'équipements électriques et électroniques automobiles (2931Z)
 - Fabrication d'autres équipements automobiles (2932Z)
 - Fabrication et rechapage de pneumatiques (2211Z)

Le Nord-Pas-de-Calais, deuxième région française pour le noyau de la filière automobile avec 27 100 postes de travail salariés

En 2011, le noyau de la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais, au sens du Pôle, est de 27 100 postes de travail salariés, soit 10,8 % des postes de travail salariés nationaux du noyau et 2,1 % des postes de travail salariés régionaux (Tableau 4). C'est la deuxième région française, après l'Île-de-France et devant Rhône-Alpes ainsi que la Franche-Comté.

Le noyau de la filière automobile est composé de la construction automobile et de la fabrication d'équipements automobiles. Avec 6 postes de travail salariés sur 10 dans la construction automobile, la région se situe au delà du niveau national (5 postes de travail salariés sur 10) (cf. Carte). Pour autant, la place de la construction automobile est plus importante en Île-de-France et en Franche-Comté (successivement 9 et 8 postes de travail salariés sur 10). Pour sa part, en Rhône-Alpes, la construction automobile est moins présente que la fabrication d'équipements automobiles.

Quelque 8 900 postes de travail salariés pourraient s'ajouter

Outre le noyau, la filière automobile se compose de secteurs partiels, où une partie significative de leur activité est incluse dans la filière. Les secteurs partiels de la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais représentent 8 900 postes de travail salariés, soit 4,8 % des postes de travail salariés nationaux des secteurs partiels et 0,7 % des postes de travail salariés régionaux. Le reste de la fabrication d'équipements automobiles, la fabrication de biens intermédiaires et le commerce intra-filière constituent les secteurs partiels de la filière automobile. Dans la région, les principaux secteurs partiels sont : le reste de la fabrication d'équipements automobiles (45 %) et la fabrication de biens intermédiaires (39 %).

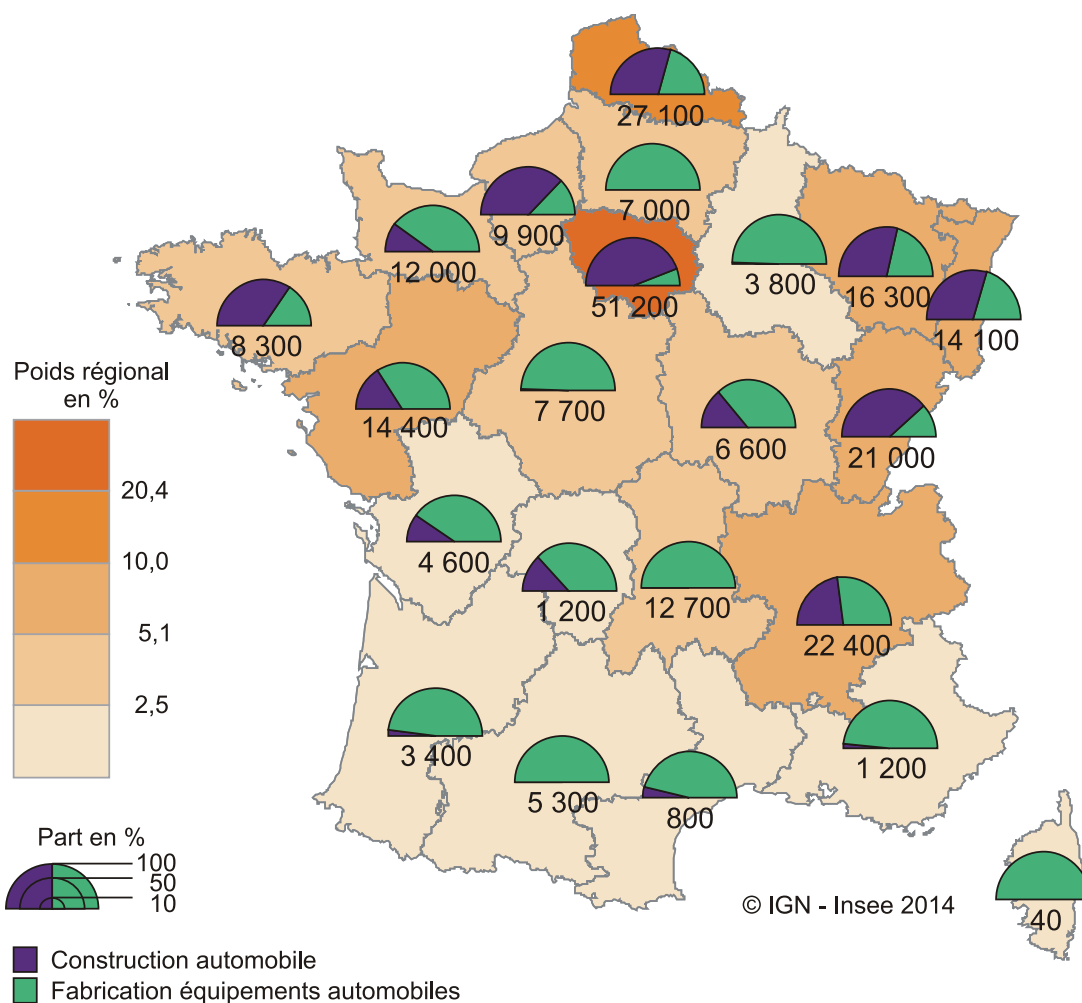
Tableau 4 : Nombre de postes de travail salariés en 2011 dans le noyau de la filière automobile, au sens du pôle, par région de France

Unités : nombre, %

Région	Effectifs salariés	Part sectorielle	Poids régional
Ile-de-France	51 200	0,9	20,4
Champagne-Ardenne	3 800	0,9	1,5
Picardie	7 000	1,2	2,8
Haute-Normandie	9 900	1,6	4,0
Centre	7 700	0,9	3,0
Basse-Normandie	12 000	2,5	4,8
Bourgogne	6 600	1,2	2,6
Nord-Pas-de-Calais	27 100	2,1	10,8
Lorraine	16 300	2,3	6,5
Alsace	14 100	2,2	5,6
Franche-Comté	21 000	5,7	8,4
Pays de la Loire	14 400	1,2	5,7
Bretagne	8 300	0,8	3,3
Poitou-Charentes	4 600	0,8	1,8
Aquitaine	3 400	0,3	1,4
Midi-Pyrénées	5 300	0,5	2,1
Limousin	1 200	0,5	0,5
Rhône-Alpes	22 400	1,0	8,9
Auvergne	12 700	3,0	5,1
Languedoc-Roussillon	800	0,1	0,3
Provence-Alpes-Côte d'Azur	1 200	0,1	0,5
Corse	40	0,0	0,0
France métropolitaine	251 000	1,1	100,0

Source : Clap année 2011 (Insee).

Carte : Effectifs salariés, part de la construction automobile et poids régional du noyau de la filière automobile



Effectifs salariés du noyau en France métropolitaine : 251 000

Guide de lecture : Le champ du noyau de la filière automobile correspond à un contour défini par des investigations méthodologiques actuelles sur le périmètre des filières économiques. Par conséquent, ce champ est différent de la définition du cœur de filière de l'enquête présentée dans le dossier. Source : Clap 2011 (Insee).

Chapitre 2

*Une stabilisation confirmée du contour
et de la structure de la filière*

Une stabilisation confirmée du contour et de la structure de la filière

Le recul de cinq années d'enquête a permis d'asseoir de manière assez précise les contours de la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais. Sans prétendre à l'exhaustivité, elle a eu notamment l'avantage d'étendre le périmètre d'étude au-delà du seul champ industriel. En 2011, le domaine tertiaire conforte en effet une nouvelle fois son importance au sein du tissu entrepreneurial automobile, même si les principaux métiers de la filière appartiennent nécessairement à la sphère industrielle.

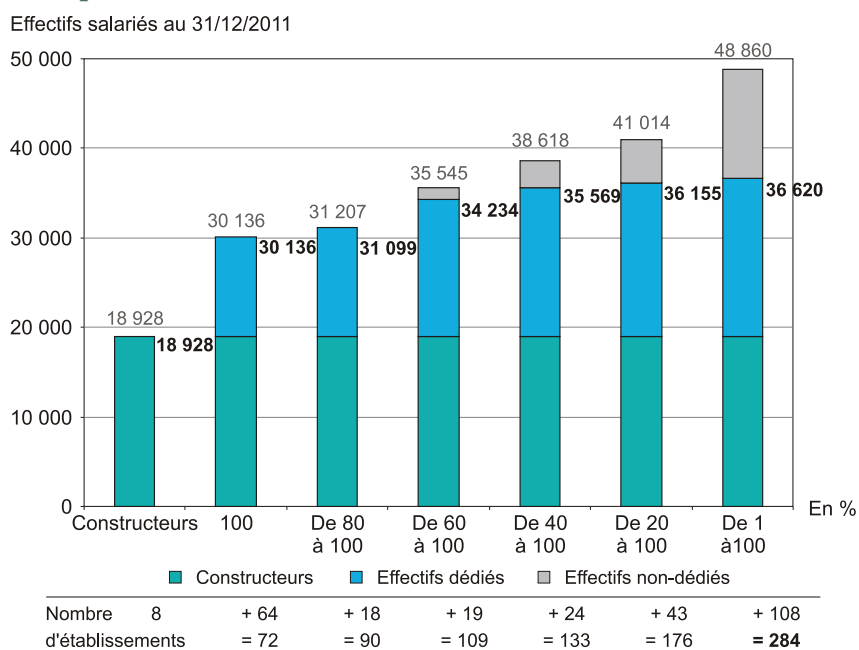
Par ailleurs, les tendances observées lors de l'année 2010 restent avérées, appuyant l'idée d'une stabilisation de la filière, tant en termes d'effectifs que de structure.

En 2011, 284 établissements ont déclaré appartenir à la filière automobile dans la région...

La filière automobile se compose en premier lieu des sept établissements constructeurs : Renault Douai, la Française de mécanique, la Société européenne des véhicules légers du Nord (Sevelnord), Toyota, Maubeuge Construction Automobile (MCA), PSA Peugeot-Citroën et la Société de transmission automatique (STA). À ceux-ci s'ajoute la Société d'étude de construction mécanique automobile (Secma). Ces établissements sont qualifiés de constructeurs ou sites de production dans l'étude. Y sont associées ensuite l'ensemble des unités ayant déclaré un lien plus ou moins étroit avec la production automobile. Au total, 284 établissements ont déclaré appartenir à la filière automobile dans la région en 2011 (cf. Graphique 1).

L'implication de ces unités productives dans l'activité automobile reste cependant inégale. La part de chiffre d'affaires dédiée spécifiquement à la filière varie en effet assez fortement d'un établissement à l'autre, et crée une relative incertitude quant au réel périmètre structurel de celle-ci. Cependant, l'expérience des enquêtes successives permet d'identifier un « socle »

Graphique 1 : Estimation des effectifs cumulés de la filière automobile par tranche de chiffre d'affaires dédié à cette activité en 2011



Guide de lecture : Les 8 constructeurs automobiles emploient quelque 18 900 salariés. Si l'on ajoute les établissements régionaux dont l'activité est liée à 100 % à celle de l'automobile, la filière emploie, en 2011, 30 136 salariés. Si l'on y associe les établissements qui sont liés à plus de 80 % à l'activité automobile, c'est 31 207 salariés qui sont concernés, dont 31 099 qui exercent pour la filière automobile. Enfin, en retenant l'ensemble des établissements déclarant consacrer au moins 1 % de leur chiffre d'affaires à la filière, 48 860 salariés sont employés, dont 36 620 sont spécifiquement dédiés à l'activité automobile.

Source : enquête sur la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais 2012 (Insee).

d'établissements dont l'essentiel de l'activité dépend de l'automobile et qui reste, en nombre, assez stable. Ce « cœur de filière », regroupant les établissements (y compris les constructeurs) consacrant au moins 80 % de leur chiffre d'affaires à la filière, rassemble ainsi près de 100 unités de production chaque année.

... et 36 600 salariés y ont dédié leur activité

Les 284 établissements concernés par la production automobile régionale en 2011 ont employé près de 49 000 salariés, dont 36 600 (hors intérimaires) ayant une activité spécifiquement dédiée à la filière (cf. Graphique 1). Les huit établissements constructeurs rassemblent toujours une bonne majorité de ces effectifs. Leurs quelque 19 000 salariés en 2011 représentent en effet près de 52 % des effectifs dédiés du champ. En y associant les établissements du « cœur de filière », les effectifs consacrés à l'activité automobile atteignent les 32 000 salariés, soit environ 85 % de l'ensemble des effectifs concernés.

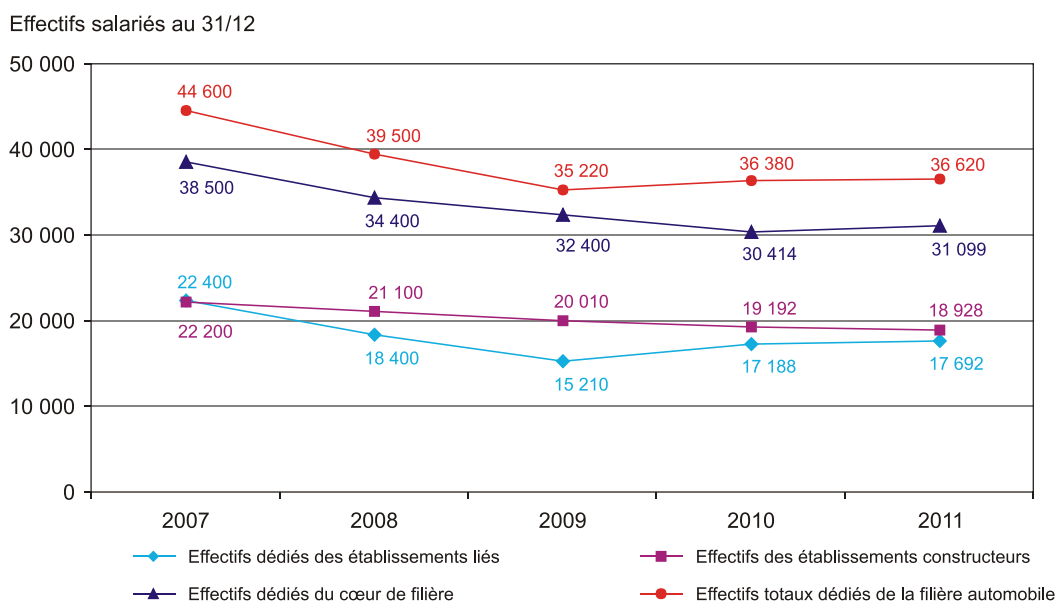
L'ensemble des autres établissements, pourtant important en nombre, apporte à la filière moins de 6 000 salariés. Ils témoignent une nouvelle fois de l'existence d'un « halo » d'unités productives, au périmètre imprécis, et touchées de manière plus ou moins déterminante par le dynamisme de l'activité automobile.

L es effectifs liés à la filière automobile confirment leur stabilisation

La stabilisation actuelle de la filière automobile transparaît à travers l'évolution de ses effectifs. C'est en particulier le cas au cours des deux dernières années, période pendant laquelle l'emploi au sein de la filière n'a que faiblement varié par rapport aux années antérieures (cf. Graphique 2). Les effectifs dédiés à l'activité automobile ont ainsi augmenté de 0,7 % entre 2010 et 2011, contre plus de 3 % entre 2009 et 2010 (cf. Tableau 1). La tendance est donc à un ralentissement de la hausse, et à une stabilisation de l'emploi.

Le même phénomène s'observe en distinguant les effectifs des établissements liés et ceux des établissements constructeurs ; les premiers voient leur hausse se ralentir, les seconds leur diminution partiellement freinée. La tendance est donc globalement à un certain retour à l'équilibre de la filière, avec une relative constance de ses contours sur la période récente.

Graphique 2 : Évolution des effectifs de la filière automobile entre 2007 et 2011



Source : enquêtes sur la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais 2008 à 2012 (Insee), données à champ courant.

Tableau 1 : Évolution récente des effectifs des établissements de la filière automobile

Unité : %

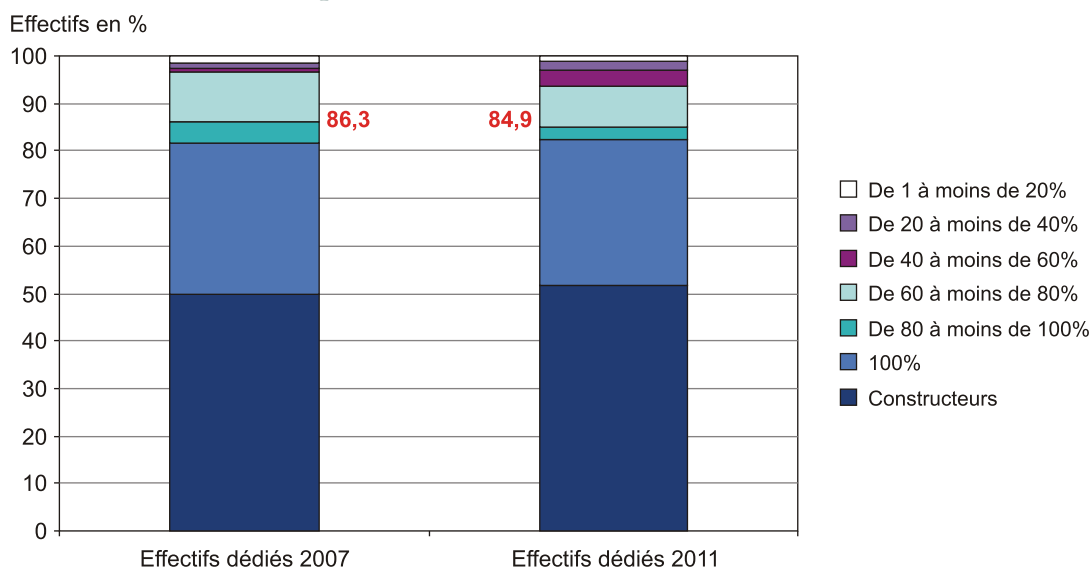
	Variation relative 2009-2010	Variation relative 2010-2011
Effectifs dédiés des établissements liés	13,0	2,9
Effectifs des établissements constructeurs	-4,1	-1,4
Effectifs dédiés du cœur de filière	-6,1	2,3
Effectifs totaux dédiés de la filière automobile	3,3	0,7

Source : enquête sur la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais 2010 à 2012 (Insee), données à champ courant

Le cœur de filière regroupe toujours l'essentiel des effectifs dédiés à l'automobile

En 2011 comme en 2007, les établissements pour lesquels la filière représente au minimum 80 % de leur chiffre d'affaires rassemblent toujours environ 85 % des effectifs spécifiquement dédiés à cette activité (cf. Graphique 3). Bien que les unités productives les plus investies dans la filière soient également celles ayant enregistré la baisse relative du nombre de salariés la plus forte durant cinq ans, celles-ci pèsent malgré tout toujours autant dans le champ d'étude et constituent donc un terrain d'analyse privilégié. Cette diminution des effectifs a notamment été prononcée pour les huit constructeurs, avec près de 15 % de baisse depuis 2007. Elle l'a également été pour les établissements dédiant l'intégralité de leur activité à l'automobile, avec une baisse supérieure à 20 %. Cependant, le resserrement global des effectifs de l'ensemble des établissements impliqués de près ou de loin dans l'activité automobile a permis à la structure de la filière de rester, malgré tout, relativement stable.

Graphique 3 : Comparaison des effectifs dédiés des établissements de la filière automobile en 2007 et 2011 par tranche de chiffre d'affaires consacré à cette activité



Note : Données au 31 décembre de chaque année.

Guide de lecture : En 2007, les établissements dont le chiffre d'affaires est lié à plus de 80 % à l'automobile emploient 86,3 % des effectifs dédiés de la filière automobile. En 2011, ils en emploient 84,9 %.

Source : enquêtes sur la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais 2008 à 2012 (Insee).

Une place qui reste importante pour les prestataires de services...

En termes de qualité des intervenants dans la filière automobile, les tendances de 2010 se sont confirmées en 2011, avec une part belle faite aux activités de services, pour lesquelles près d'une unité productive sur deux est concernée. La fonction de fournisseur continue, quant à elle, à perdre un peu de terrain, en nombre d'établissements comme en termes d'effectifs.

Enfin, les activités de sous-traitance (cf. Encadré) gardent également une place sensiblement similaire à celle de 2010 (cf. Tableau 2).

Depuis le début de l'enquête portant sur la filière automobile régionale, la tendance à une baisse de la sous-traitance de capacité s'est confirmée, consécutivement à la crise et son impact sur l'activité productive automobile. Parallèlement, le basculement vers la sous-traitance de spécialité s'est lui-même poursuivi, en raison d'une incitation des établissements liés à la filière à s'orienter vers des activités plus spécifiques et innovantes leur permettant de maintenir leur place. Dans un contexte les amenant à réorganiser leurs compétences, les constructeurs ont eu plus tendance à leur confier un certain nombre d'activités périphériques.

Tableau 2 : Fonction des établissements dans la filière en 2011

Unités : nombre, %

Fonction		Part de chiffre d'affaires dédié à l'automobile						Ensemble (en volume)	Part en 2011 (en %)	Part en 2010 (en %)
		De 1 à moins de 20	De 20 à moins de 40	De 40 à moins de 60	De 60 à moins de 80	De 80 à moins de 100	100			
Constructeurs	Établissements	/	/	/	/	/	100,0	8	/	/
	Effectifs dédiés	/	/	/	/	/	100,0	18 928	/	/
Sous-traitant de capacité	Établissements	27,6	0,0	9,3	0,0	13,5	49,6	16	5,7	3,9
	Effectifs dédiés	1,5	0,0	1,3	0,0	8,8	88,4	1 303	7,4	5,1
Sous-traitant de spécialité	Établissements	17,5	9,8	15,7	4,1	6,5	46,4	86	31,2	29,7
	Effectifs dédiés	0,4	0,9	6,3	20,2	4,5	67,7	12 194	68,9	45,0
Fournisseur	Établissements	27,6	37,4	7,7	12,6	9,0	5,7	40	14,6	19,1
	Effectifs dédiés	10,9	21,7	4,6	17,0	15,9	29,9	926	5,2	23,0
Prestataire de service	Établissements	58,1	14,4	4,5	7,6	4,7	10,7	134	48,5	47,3
	Effectifs dédiés	8,9	8,2	15,6	15,7	4,8	46,7	3 269	18,5	26,9
Ensemble des établissements liés	Établissements	39,3	15,5	8,7	6,8	6,4	23,3	276	100,0	100,0
	Effectifs dédiés	2,6	3,3	7,5	17,7	5,4	63,4	17 692	100,0	100,0
Ensemble de la filière	Établissements							284		
	Effectifs dédiés							36 620		

Guide de lecture : en 2011, 16 établissements se déclarent sous-traitant de capacité de la filière automobile, soit 5,7 % des établissements concernés et 7,4 % des effectifs dédiés à cette activité. 27,6 % d'entre eux réalisent une part de leur chiffre d'affaires dédié à l'automobile comprise entre 1 et 20 %.

Source : enquête sur la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais 2012 (Insee).

Encadré : Les différentes fonctions des établissements

Sous-traitant : on parle de sous-traitant quand une entreprise fabrique à la demande et selon les instructions d'une autre entreprise (le donneur d'ordres) des pièces ou des produits qui s'intègrent dans le produit fini du donneur d'ordres ;

- la sous-traitance est dite **de capacité** quand le donneur d'ordres sait réaliser le travail lui-même mais fait appel à un sous-traitant parce que ses capacités de production sont saturées ;
- la sous-traitance est dite **de spécialité** quand le donneur d'ordres n'est pas capable de réaliser lui-même le travail.

Fournisseur : on parle de fourniture quand une entreprise fournit ou livre des biens au donneur d'ordres sans que ce dernier ait donné de consignes particulières.

Prestataire de services : Il réalise, sur place ou à distance, des études techniques (conseil, recherche...) ou des services opérationnels (nettoyage, sécurité, mise à disposition de personnel) pour le donneur d'ordres.

... y compris pour les établissements en lien direct avec les constructeurs

L'analyse de l'intensité du lien observé entre les établissements liés à la filière et les constructeurs témoigne une nouvelle fois d'une stabilisation du champ d'étude. La proportion d'établissements de rang 1, c'est à dire travaillant directement avec les sites constructeurs, reste la même depuis 2009. Ces établissements sont globalement une centaine et sont en grande partie des unités réalisant l'intégralité de leur chiffre d'affaires au sein de la filière automobile. Ainsi, 42 % d'entre eux et plus de 80 % des effectifs se retrouvent dans une unité dédiant 100 % de son chiffre d'affaires à la filière (cf. Tableau 3). Ce dernier sous-champ rassemble quasi-intégralement des établissements intervenant en tant que sous-traitants – essentiellement de spécialité – et exerçant presque exclusivement dans un registre d'activités industrielles.

Cependant, parmi ces établissements se déclarant de rang 1 se retrouvent également, dans une proportion non-négligeable, des unités ne consacrant a contrario qu'une faible part de leur activité à la filière. Ainsi, 27 % des unités ayant un positionnement de rang 1 n'y dédient pourtant que moins de 20 % de leur chiffre d'affaires. Ce qui, à première vue, paraît contradictoire ne fait que confirmer à nouveau la place qu'occupe le tertiaire dans un univers souvent spontanément réduit à la sphère industrielle. En effet, ces dits établissements interviennent très majoritairement en tant que prestataires de services, plus précisément dans les domaines de la publicité, du transport ou encore de la sécurité et du nettoyage. Ainsi, bien qu'exerçant dans une réelle proximité avec les sites constructeurs, ces unités ne participent à la filière que de manière assez éloignée, dans le cadre d'activités périphériques et n'impliquant que peu d'effectifs salariés. Peu engagés en termes de chiffre d'affaires, ces établissements tertiaires n'en demeurent pas moins des interlocuteurs directs des constructeurs et appartiennent à ce titre légitimement au champ de la filière automobile. Ils illustrent également le choix de la diversification opéré par certains intervenants du tissu régional automobile, une caractéristique qui s'est en outre vérifiée tout au long de l'enquête.

Les établissements de rang 2 et 3 ont également conservé un poids comparable en 2011 par rapport à 2010, chacun représentant respectivement autour de 43 et 20 % pour chacune des deux années. (cf. Tableau 3). Ces unités, qui se trouvent dans une position moins privilégiée avec les établissements constructeurs, sont a fortiori plus nombreuses à n'être que peu impliquées dans la filière en termes de chiffre d'affaires. Les activités tertiaires y creusent à nouveau leur

Tableau 3 : Rang des établissements dans la filière en 2011

Unités : nombre, %

		Part de chiffre d'affaires dédié à l'automobile					100	Ensemble (en volume)	Part en 2011 (en %)	Part en 2010 (en %)
		De 1 à moins de 20	De 20 à moins de 40	De 40 à moins de 60	De 60 à moins de 80	De 80 à moins de 100				
Rang 1	Établissements	27,0	11,2	10,7	4,1	5,1	42,0	102	37,0	35,5
	Effectifs dédiés	1,3	1,4	7,1	4,2	5,5	80,6	9 264	52,4	69,8
Rang 2	Établissements	39,3	20,4	8,1	9,9	9,7	12,6	116	43,1	43,9
	Effectifs dédiés	3,0	5,2	8,2	35,3	5,0	43,2	7 593	42,9	24,7
Rang 3 et plus	Établissements	61,7	12,8	6,5	5,0	1,8	12,2	53	19,2	20,6
	Effectifs dédiés	14,0	7,8	6,6	7,5	8,8	55,3	835	4,7	5,5
Ensemble	Établissements	39,3	15,5	8,7	6,8	6,4	23,3	276	100,0	100,0
	Effectifs dédiés	2,6	3,3	7,5	17,7	5,4	63,4	17 692	100,0	100,0

Guide de lecture : en 2011, 102 établissements se déclarent de rang 1, soit 37,0 % des établissements concernés et 52,4 % des effectifs dédiés à cette activité. 27,0 % d'entre eux réalisent une part de leur chiffre d'affaires dédié à l'automobile comprise entre 1 et 20 %.

Remarque : La forte hausse constatée en matière d'effectifs pour les établissements du rang 2 est essentiellement le fait du seul passage du rang 1 au rang 2 d'un établissement du cœur de filière de taille importante. Il explique en parallèle la baisse constatée du volume d'effectifs et du poids des effectifs du rang 1.

Source : enquête sur la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais 2012 (Insee).

sillon, notamment dans les domaines du nettoyage et de la publicité ; c'est en particulier vrai pour une très large majorité d'établissements de rang 3 consacrant une faible part de leur activité à la filière.

Plasturgie et métallurgie restent les deux secteurs déterminants de la filière...

Le secteur de l'industrie automobile, associant l'ensemble des équipementiers et des constructeurs, rassemble environ 23 000 salariés en 2011, soit près de 70 % de l'ensemble de la filière. En laissant délibérément de côté ces activités, impliquées par nature dans la filière automobile, deux autres secteurs apparaissent également comme étant déterminants.

Avec près de 45 % des effectifs qui travaillent directement pour la filière automobile en 2011, le secteur de la plasturgie reste le plus susceptible d'être touché par ses aléas éventuels. La métallurgie arrive de nouveau en deuxième place, avec toujours près d'un quart des salariés dédiant leur activité à la filière. Ces deux secteurs occupent toujours plus de la moitié des effectifs de la filière automobile. Par ailleurs, le nombre de salariés concernés est également resté sensiblement le même en un an (cf. Tableau 4).

L'intérim occupe également une place importante au sein de la filière, avec une proportion non négligeable de salariés dédiant spécifiquement cette fonction à l'activité automobile.

Tableau 4 : Répartition des effectifs par secteur d'activité, hors secteur de l'industrie automobile, au 31/12/2011

Unités : nombre, %

Secteurs d'activité concernés par la construction automobile (NAF, niveau 2)	Répartition des effectifs totaux par secteur (établissements de plus de 20 salariés)	Répartition des effectifs dédiés par secteur	Répartition des effectifs dédiés par secteur (en %)	Part des effectifs dédiés dans l'ensemble des effectifs (en %)
Fabrication de produits en caoutchouc et en plastique	9 662	4 237	30,9	43,9
Métallurgie	13 777	3 087	22,5	22,4
Activités liées à l'emploi (essentiellement intérim)	2 811	379	2,8	13,5
Fabrication de produits métalliques, à l'exception des machines et des équipements	11 435	1 387	10,1	12,1
Activités d'ingénierie, de contrôle et analyses techniques	7 619	545	4,0	7,2
Services relatifs aux bâtiments (essentiellement nettoyage)	18 981	1 122	8,2	5,9
Fabrication de machines et équipements n.c.a.	7 348	421	3,1	5,7
Fabrication de textiles	7 596	379	2,8	5,0
Autres activités spécialisées, scientifiques et techniques	921	34	0,2	3,7
Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques (verre)	11 064	376	2,7	3,4
Commerce et réparation d'automobiles et de motocycles	9 741	282	2,1	2,9
Réparation et installation de machines et d'équipements	9 465	258	1,9	2,7
Autres	83 588	1 194	8,7	12,4
Total	194 008	13 701	100,0	7,1

Guide de lecture : en 2011, 9 662 salariés travaillent dans les établissements du secteur de la fabrication de produits en caoutchouc et en plastique de plus de 20 salariés de la région Nord-Pas-de-Calais. 4 237 salariés travaillent exclusivement pour la filière automobile. Les emplois dédiés de ce secteur représentent 30,9 % de l'ensemble des emplois de la filière et 43,9 % de l'ensemble des effectifs de ce secteur.

Source : enquête sur la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais 2012 (Insee).

... et laissent une place de premier ordre aux métiers industriels

Parmi l'ensemble des salariés concernés par la filière automobile dans la région, deux tiers exercent une profession ouvrière ou assimilée. Un tiers des effectifs exerce plus précisément en tant qu'ouvrier qualifié de type industriel (cf. Tableau 5). La filière automobile est en outre un débouché particulièrement important pour ces derniers, dans la mesure où elle concerne directement près de 15 % d'entre eux.

À moindre échelle, l'avenir de la filière s'avère également déterminant pour les profils de techniciens et d'agents de maîtrise spécialisés dans la construction mécanique, le travail des métaux et l'ensemble des opérations de contrôle-qualité liées aux industries de transformation.

Si les fonctions d'encadrement à haut niveau de qualification ne concernent qu'une part assez réduite des métiers représentatifs de la filière avec moins de 10 % des salariés concernés, celles-ci s'exercent essentiellement dans le suivi et la mise en œuvre du processus de fabrication, dans la recherche et développement en mécanique et métallurgie, ainsi que dans les professions commerciales.

Une internationalisation qui reste marquée au sein de la filière automobile

Si la construction automobile s'appuie encore très majoritairement sur des groupes nationaux, avec plus de 60 % des effectifs dédiés concernés, les groupes étrangers confortent leur importance au sein de la filière régionale en 2011. Ainsi, près du quart des établissements et plus du tiers des effectifs dédiés à l'activité automobile dépendent d'un groupe étranger (cf. Tableau 6).

Par ailleurs la tendance à la multi-implantation paraît s'affirmer également avec plus d'un établissement sur deux dépendant d'une entreprise ayant d'autres sites, que ceux-ci soient situés en France ou à l'étranger (cf. Tableau 7).

Ces deux éléments conjoints attestent du fait que les stratégies des acteurs régionaux de la filière sont fortement soumises - voire davantage ces dernières années - à l'influence de dynamiques non plus locales mais plus éloignées de l'échelle régionale.

Enfin, la part d'établissements se déclarant simultanément siège social de leur entreprise reste sensiblement la même avec plus de 6 unités sur 10 concernées en 2011 (cf. Tableau 8).

Tableau 5 : Principaux métiers de la filière automobile régionale en 2010

Catégories socioprofessionnelles	Unité : %	
	Poids des effectifs de la catégorie parmi les effectifs de la filière automobile	Poids des effectifs appartenant à la filière parmi l'ensemble des effectifs de la catégorie
Ouvriers qualifiés de type industriel	33,4	14,4
Techniciens (sauf techniciens tertiaires)	12,8	11,3
Contremaîtres, agents de maîtrise (maîtrise administrative exclue)	5,4	10,4
Ouvriers non qualifiés de type industriel	16,5	8,7
Ouvriers qualifiés de la manutention, du magasinage et du transport	4,3	5,9
Ingénieurs et cadres techniques d'entreprises	5,2	5,6
Chauffeurs	5,6	5,5
Ouvriers non qualifiés de type artisanal	6,1	5,3
Autres	10,5	//
Ensemble	100,0	3,2

Guide de lecture : En 2010, 33,4 % des salariés travaillant dans la filière automobile régionale exercent en tant qu'ouvriers qualifiés de type industriel. Parmi l'ensemble des ouvriers qualifiés de type industriel de la région, 14,4 % travaillent pour la filière automobile.

Source : DADS 2010, postes non annexes, emplois ordinaires (Insee).

Tableau 6 : Part des établissements appartenant à un groupe en 2011
Ensemble des établissements liés et constructeurs (nombre et effectifs salariés)

Unités : nombre, %

Appartenance à un groupe		Ensemble des établissements 2011 (en volume)	Ensemble des établissements 2011 (en %)	Ensemble des établissements 2010 (en %)
Oui, français	Établissements	116	40,8	38,1
	Effectifs dédiés	22 484	61,4	60,7
Oui, étranger	Établissements	65	23,1	20,3
	Effectifs dédiés	13 050	35,6	35,5
Non	Établissements	103	36,1	41,6
	Effectifs dédiés	1 086	3,0	3,8
Ensemble	Établissements	284	100,0	100,0
	Effectifs dédiés	36 620	100,0	100,0

Guide de lecture : en 2011, 116 établissements de la filière automobile dépendent d'un groupe français, soit 40,8 % des établissements concernés et 61,4 % des effectifs dédiés à cette activité.

Source : enquête sur la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais 2012 (Insee).

Tableau 7 : L'entreprise dispose-t-elle d'autres implantations en 2011 ?
Ensemble des établissements liés (nombre et effectifs salariés)

Unités : nombre, %

Ensemble des établissements		Ensemble des établissements 2011 (en volume)	Ensemble des établissements 2011 (en %)	Ensemble des établissements 2010 (en %)
Oui	Établissements	149	54,0	42,4
	Effectifs dédiés	13 902	78,6	74,4
Non	Établissements	127	46,0	57,6
	Effectifs dédiés	3 790	21,4	25,6
Ensemble	Établissements	276	100,0	100,0
	Effectifs dédiés	17 692	100,0	100,0

Guide de lecture : en 2011, 149 établissements appartiennent à une entreprise qui a d'autres implantations, soit 54,0 % des établissements concernés et 78,6 % des effectifs dédiés à la filière.

Source : enquête sur la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais 2012 (Insee).

Tableau 8 : Part des établissements sièges sociaux de leur entreprise dans la filière en 2011
Ensemble des établissements liés (nombre et effectifs salariés)

Unités : nombre, %

Siège social		Ensemble des établissements 2011 (en volume)	Ensemble des établissements 2011 (en %)	Ensemble des établissements 2010 (en %)
Oui	Établissements	170	61,6	63,9
	Effectifs dédiés	7 557	42,7	34,5
Non	Établissements	106	38,4	36,1
	Effectifs dédiés	10 135	57,3	65,5
Ensemble	Établissements	276	100,0	100,0
	Effectifs dédiés	17 692	100,0	100,0

Guide de lecture : en 2010, 170 établissements de la filière automobile sont en même temps siège social de leur entreprise, soit 61,6 % des établissements concernés et 42,7 % des effectifs dédiés à cette activité.

Source : enquête sur la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais 2012 (Insee).

Chapitre 3

*Un savoir-faire reconnu mais
des perspectives incertaines*

Un savoir-faire reconnu mais des perspectives incertaines

Après cinq années d'observation de la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais, ses caractéristiques se précisent et permettent de mieux comprendre son fonctionnement. Ainsi, l'environnement économique incertain semble être un frein croissant à l'adaptation des établissements liés à la filière. Ces derniers restent donc prêts, pour deux tiers d'entre eux, à se diversifier pour maintenir leur niveau d'activité. Ils sont toujours convaincus que leur savoir-faire est un point fort aux yeux de leurs clients, plus que leur capacité d'innovation par exemple. Ils ont de moins en moins de projets d'implantation à l'étranger et, lorsque c'est le cas, c'est davantage dans le but d'accéder à de nouveaux marchés que pour baisser les coûts de production.

Essentiellement des établissements de moins de 250 salariés

En moyenne, le nombre de salariés par établissement lié aux constructeurs automobiles est d'environ 65 salariés. Ce sont essentiellement, pour 87 % d'entre eux, des petits et moyens établissements employant entre 10 et 249 effectifs salariés. Les 13 % d'établissements restant emploient entre 250 et 4 999 salariés. Par ailleurs, même si les effectifs de la filière automobile tendent à se stabiliser, un établissement lié aux constructeurs automobiles sur trois a recruté dans les 12 derniers mois.

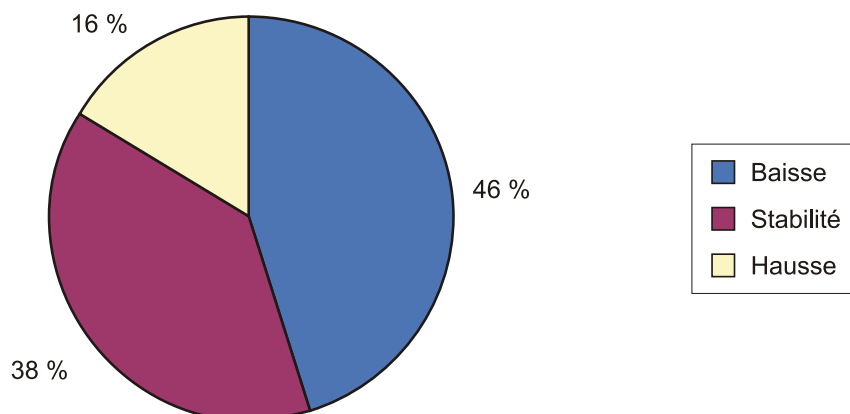
Un moindre recours à l'intérim pour près d'un établissement dédié sur deux

En 2011, le recours au personnel intérimaire a baissé pour 46 % des établissements liés aux constructeurs automobiles (Graphique 1). Il reste stable pour 38 % d'entre eux. Enfin, il est à la hausse pour uniquement 16 % des établissements liés. Ces derniers ont massivement eu recours à l'intérim et contribuent, en définitive, à une reprise de l'emploi intérimaire dans la filière automobile en 2011 : + 2 600 intérimaires chaque mois.

En 2011, les établissements liés aux constructeurs automobiles emploient entre 9 et 10 intérimaires par mois. Le taux de recours à l'intérim est de 15 % de l'emploi. Toutefois, 4 établissements sur 10 n'emploient pas d'intérimaires.

Parmi les établissements qui font appel à l'emploi intérimaire, une grande partie, (60 %), font travailler moins de 5 intérimaires par mois. Par contre, seuls 3 % des établissements ont recours à 100 intérimaires et plus tous les mois. Ainsi, des écarts significatifs existent dans le recours à l'intérim entre les établissements, conséquence de l'effet « taille » de ces établissements, les plus importants employant beaucoup d'intérimaires.

Graphique 1 : Évolution du recours au personnel intérimaire en 2011 par les établissements liés aux constructeurs automobiles



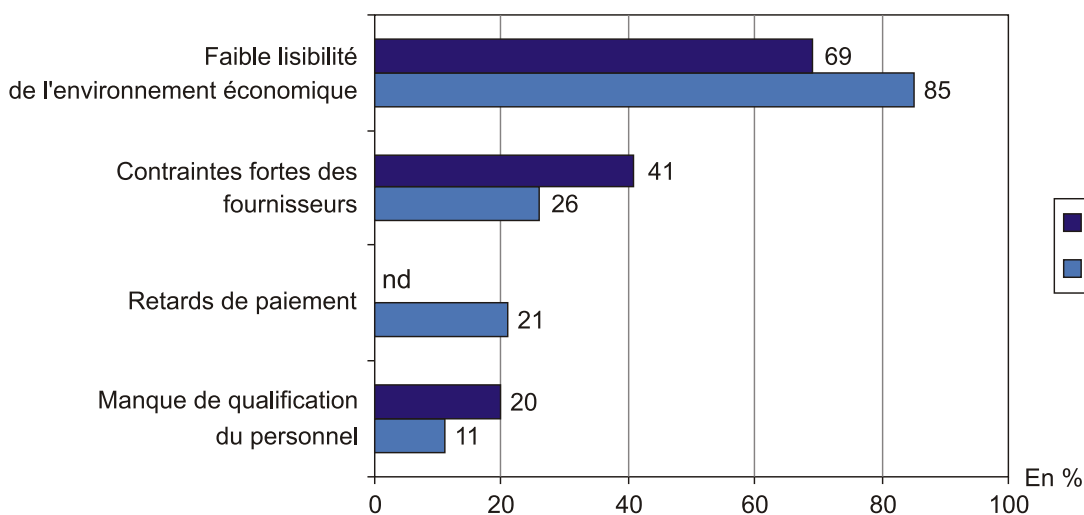
Source : enquête sur la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais 2012 (Insee).

L'environnement économique incertain : un frein croissant à l'adaptation

En 2011, les constructeurs automobiles et leurs établissements dédiés considèrent la faible lisibilité de l'environnement économique incertain comme le principal frein à leur adaptation. En d'autres termes, l'incertitude sur l'évolution du secteur automobile est le premier obstacle au développement des entreprises de la filière (cf. Graphique 2). C'est la conséquence de plusieurs facteurs : des problèmes de compétitivité de la filière automobile qui perdurent, des carnets de commande peu étoffés en 2011, une contraction globale de l'activité industrielle régionale. Viennent ensuite des contraintes fortes des fournisseurs, des retards de paiement et un personnel pas assez qualifié (successivement 16 % et 11 % des établissements liés pour ces deux derniers). Peu d'établissements liés aux constructeurs automobiles pensent que le manque de qualification potentiel de leurs salariés ou l'inadaptation éventuelle de leurs outils de travail nuisent à l'évolution de leur établissement.

En 2007, 69 % des intervenants mettaient en avant la faible lisibilité de l'environnement économique - et les incertitudes pesant sur l'avenir de la filière - comme principal frein à l'adaptation des établissements impliqués dans l'activité automobile. Ils sont 85 % en 2011, une évolution qui traduit ainsi directement l'impact de la crise. (cf. Encadré 1).

Graphique 2 : Obstacles mis en avant par les établissements liés en 2007 et 2011



Réponse à la question : « Selon vous, quels ont pu être les freins à l'adaptation de votre établissement ? ».

Source : enquêtes automobile 2008 et 2012, données à champ constant. (Insee).

Encadré 1 : Évolution à champ constant 2007-2011

Afin d'étudier l'évolution des réponses à l'enquête filière automobile sur cinq années, l'observation de l'évolution à champ constant a été privilégiée. Elle s'appuie sur l'ensemble des établissements liés à la filière automobile qui étaient au moins présents en 2008 et 2012. Cette liste comporte 81 établissements. Les données analysées portent ici sur leurs exercices 2007 et 2011.

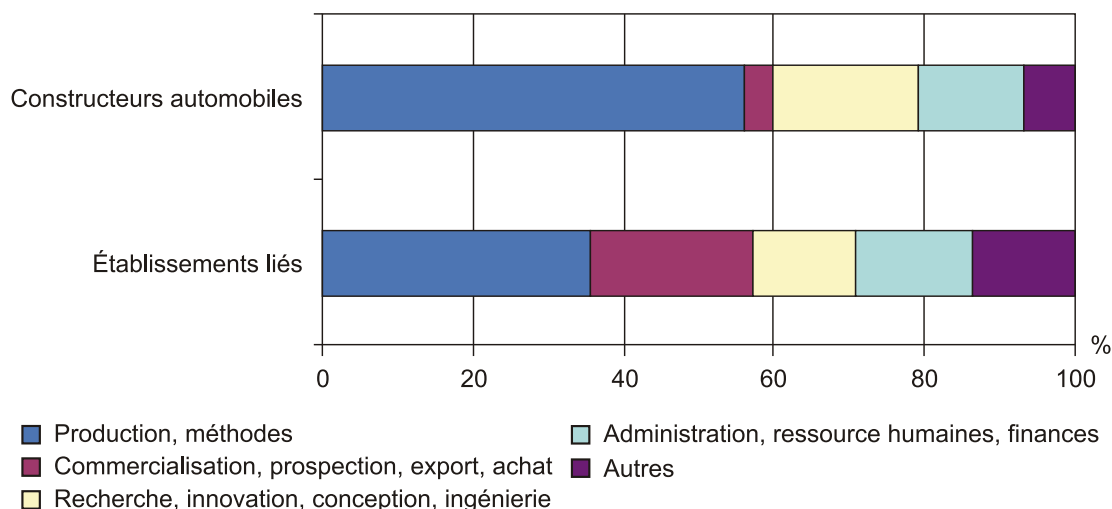
Des cadres majoritairement tournés vers les fonctions de production

En 2011, la majorité des cadres sont affectés à des fonctions de production et méthodes, c'est-à-dire toutes les fonctions liées à la chaîne de production des véhicules (respectivement 56 % pour les constructeurs automobiles et 36 % pour les établissements liés aux constructeurs automobiles) (cf. Graphique 3).

Chez les constructeurs, une part importante de cadres travaillent également dans la recherche, innovation, conception, ingénierie (19 %), et dans l'administration, ressources humaines, finances (14 %) (contre respectivement 13 % et 15 % pour les établissements liés).

Par contre, ils sont peu nombreux à exercer leur activité dans le domaine de la commercialisation, prospection, export et achat (4 % pour les constructeurs automobiles contre 22 % pour les établissements liés).

Graphique 3 : Répartition des cadres selon leur fonction



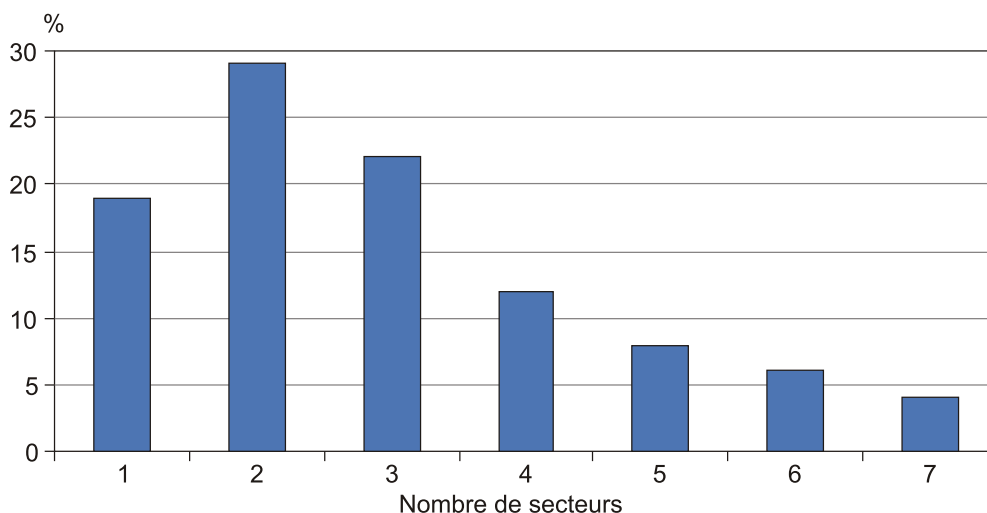
Source : enquête sur la filière automobile dans le Nord-Pas-de-Calais en 2012 (Insee).

Une diversification des activités envisagée par deux établissements liés à la filière automobile sur trois

Une grande majorité des établissements liés aux constructeurs automobiles, deux établissements sur trois, envisagent une diversification de leur activité économique vers d'autres secteurs d'activité que l'industrie automobile.

Une part importante de ces établissements (29 %) pense se diversifier vers deux autres secteurs d'activité comme les biens de consommation - équipement du foyer et l'agro-alimentaire (cf. Graphique 4). 22 % des établissements envisagent de varier leurs activités vers trois autres secteurs dont les biens de consommation - équipement du foyer, les biens d'équipements industriels et l'agro-alimentaire. Enfin, 19 % des établissements envisagent une diversification vers un seul secteur, notamment la fabrication de matériel ferroviaire.

Graphique 4 : Nombre de secteurs vers lesquels les établissements liés aux constructeurs automobiles envisagent de se diversifier

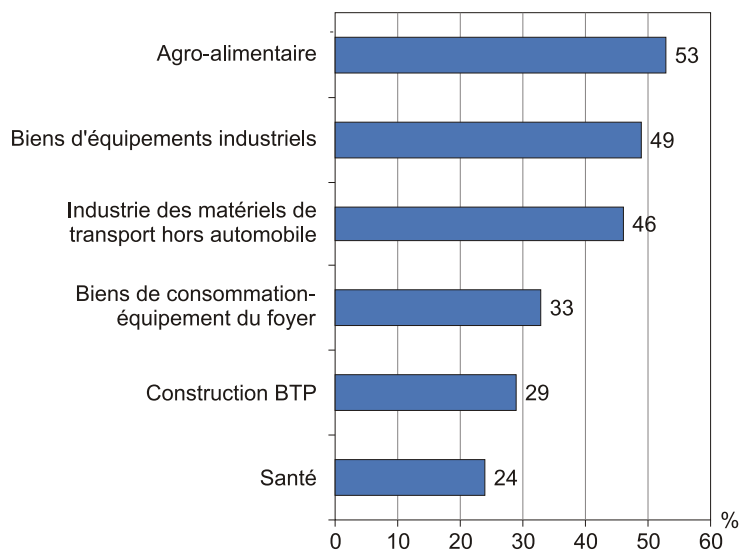


Source : enquête sur la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais 2012 (Insee).

Une diversification des activités envisagée vers trois secteurs principalement

Les établissements liés aux constructeurs automobiles souhaitant se diversifier vers d'autres secteurs d'activité se tourneraient principalement vers l'agro-alimentaire (pour 53 % d'entre eux), les biens d'équipements industriels (pour 49 % d'entre eux) et la fabrication de matériel ferroviaire (pour 46 % d'entre eux). (cf. Graphique 5).

Graphique 5 : Part des établissements liés aux constructeurs automobiles ayant choisi le secteur pour se diversifier



Source : enquête sur la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais 2012 (Insee).

Une diversification envisagée par un nombre stable d'établissements

En cinq années d'enquête, la recherche de diversification des activités ne s'est pas affirmée comme une stratégie de premier ordre pour les établissements liés à la filière automobile. Si une légère tendance a pu apparaître consécutivement au pic de la crise, la proportion d'unités concernée est restée sensiblement la même depuis 2007, avec environ 60 % des établissements ayant envisagé de se diversifier.

Un établissement sur cinq envisage une alliance

Un établissement lié aux constructeurs automobiles sur cinq envisage des alliances ou des regroupements avec d'autres entreprises pour développer son activité. Ces alliances n'entraînent pas nécessairement une fusion-absorption entre établissements mais peuvent être partielles, notamment à l'occasion de la mise en œuvre de projets d'envergure.

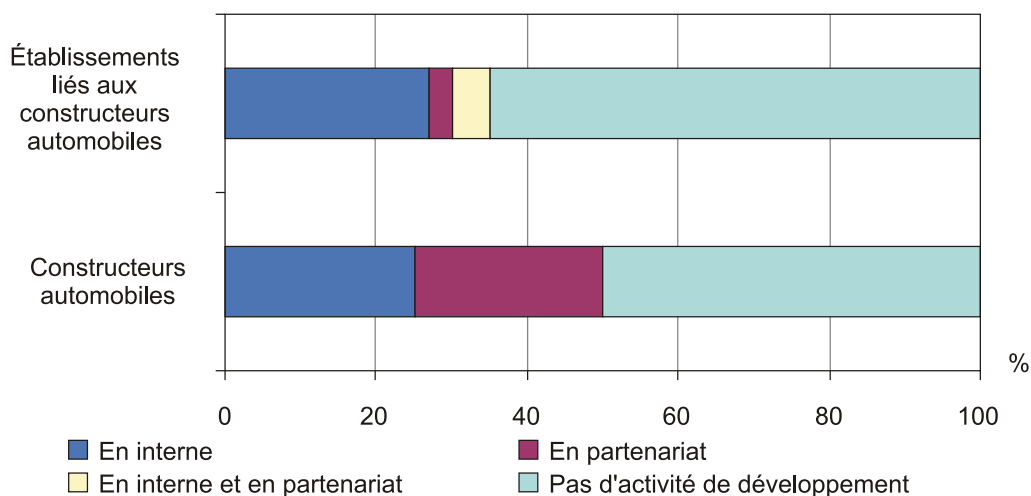
Seul un constructeur automobile sur deux a des activités de développement

En 2011, un constructeur automobile sur deux a des activités de développement. Ces activités concernent pour moitié des processus internes et pour moitié des partenariats (cf. Graphique 6). Deux tiers des établissements liés aux constructeurs automobiles n'ont pas d'activité de développement. Pour les établissements liés ayant des activités de développement, l'essentiel des activités se réalise uniquement en interne (pour 80 % d'entre elles).

Cette faiblesse relative d'activités de développement est due à la structure de la filière automobile. En effet, celle-ci est caractérisée par une séparation des sites industriels destinés à l'assemblage des véhicules et des sites d'ingénierie destinés à la conception des nouveaux modèles. Ainsi, l'usine Georges Besse de Renault Douai fabrique les modèles Scénic et Mégane Coupé-Cabriole

alors que le Technocentre de Guyancourt (Yvelines) a pour vocation de créer de nouveaux véhicules. Pour autant, les sites régionaux ont dépensé un milliard d'euros au cours des quatre dernières années pour améliorer la qualité de la chaîne de production.

Graphique 6 : Activités de développement

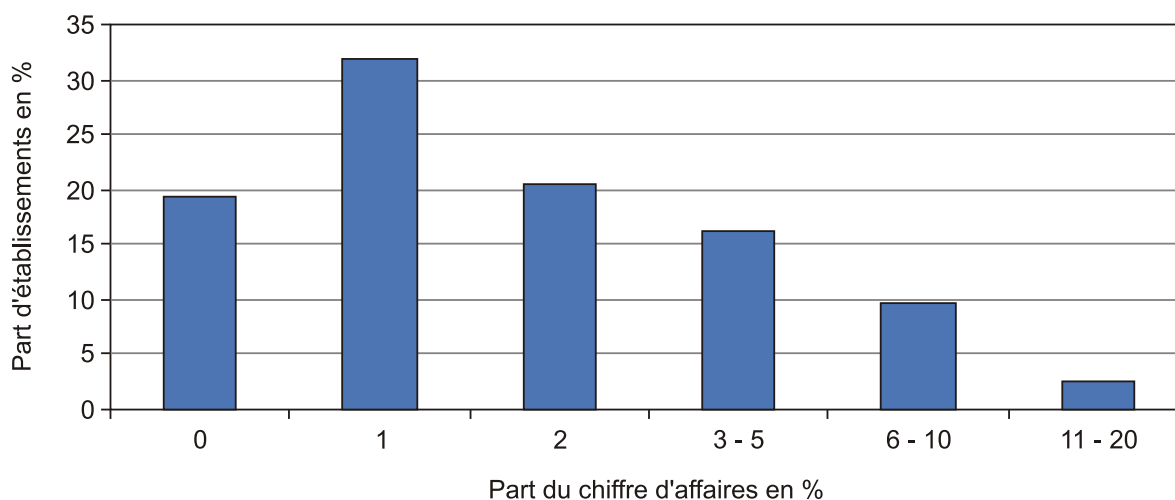


Source : enquête sur la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais 2012 (Insee).

Une faiblesse des budgets consacrés à la recherche et développement

Un constructeur automobile sur deux ne consacre aucun budget au développement. Parmi les constructeurs qui investissent dans le développement, trois y consacrent des budgets relativement faibles (entre 1 % et 3 % de leur chiffre d'affaires) tandis que le dernier de ces constructeurs investit fortement dans cette activité (plus de 3 % de leur chiffre d'affaires). Parmi les établissements ayant des activités de développement, un établissement lié à un constructeur automobile sur cinq n'a pas de budget de développement (cf. Graphique 7). En revanche, 69 % des établissements dédiés aux constructeurs automobiles mobilisent de 1 à 5 % de leur chiffre d'affaires dans des activités de développement. Seuls 3 % des établissements consacrent de 11 à 20 % de leur budget en activité de développement.

Graphique 7 : Part du chiffre d'affaires consacrée à des activités de développement



Source : enquête sur la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais 2012 (Insee).

Pour ce qui est des perspectives, un établissement lié aux constructeurs automobiles sur deux n'a pas d'avis sur l'évolution de son budget en recherche et développement au cours des 12 prochains mois.

Concernant les établissements connaissant leurs perspectives d'évolution du budget en recherche et développement au cours des 12 prochains mois, deux sur trois misent sur une stabilité, une sur six sur une hausse et une sur six sur une baisse.

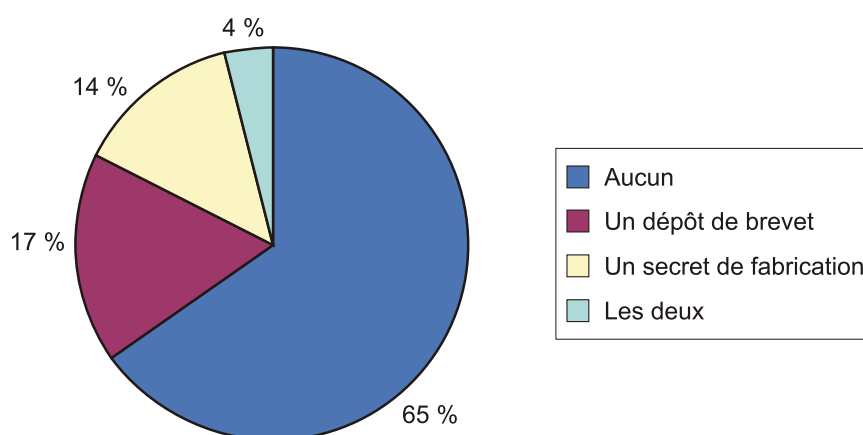
Peu d'aides à l'innovation

Entre 2007 et 2011, 3 constructeurs automobiles sur 4 et 9 établissements dédiés sur 10 ne bénéficient pas d'aides à l'innovation (Oséo, ANR, ministère en charge de l'industrie...). Cette tendance est la même depuis 5 ans.

En 2011, une grande partie des établissements dédiés aux constructeurs automobiles (deux sur trois) ne protègent pas leurs innovations (cf. Graphique 8). Seul un établissement lié sur trois possède soit un secret de fabrication, soit un brevet déposé, voire les deux (4% d'entre eux).

En 2011, 3 % des établissements liés aux constructeurs automobiles ont bénéficié d'un diagnostic stratégique (analyse des éléments internes et externes à l'entreprise qui peuvent influencer son activité). Ainsi, peu d'établissements réalisent ce bilan une année donnée. Toutefois, celui-ci ne s'effectue pas tous les ans et de nombreux établissements ont déjà pu en bénéficier les années précédentes. En outre, le programme Asparance de l'Association régionale de l'industrie automobile (Aria) a pour but de dynamiser cette action (cf. Encadré 2).

Graphique 8 : Forme de protection des innovations des établissements liés aux constructeurs automobiles



Source : enquête sur la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais 2012 (Insee).

Encadré 2 : Le programme Asparance de l'Aria

Suite au succès d'Asparance 1, un budget de 2,7 millions d'euros a été accordé à l'Aria en début d'année 2013 pour la mise en place de deux nouveaux programmes d'actions : Asparance 2 et Ariapic. Asparance 2 est la continuité d'Asparance. Son but premier est de poursuivre l'aide apportée aux PME de la région Nord-Pas de Calais (financement de diagnostics stratégiques, d'actions de management participatif, etc.). Parallèlement, l'Aria a étendu ses activités à la Picardie et est dorénavant porteuse de l'opération Ariapic. 91 entreprises sont déjà engagées sur ces programmes, soit 12 915 salariés. Ci-dessous, la liste des actions mises en place à ce jour :

Actions collectives :

- Formation Lean Manufacturing
- Ateliers Gembawalk inter-entreprises
- Le Lean pour les Dirigeants
- Le Management participatif pour Managers de proximité
- Le Management pour Dirigeants
- Enquête de performance industrielle pilotée par la PFA

Actions individuelles :

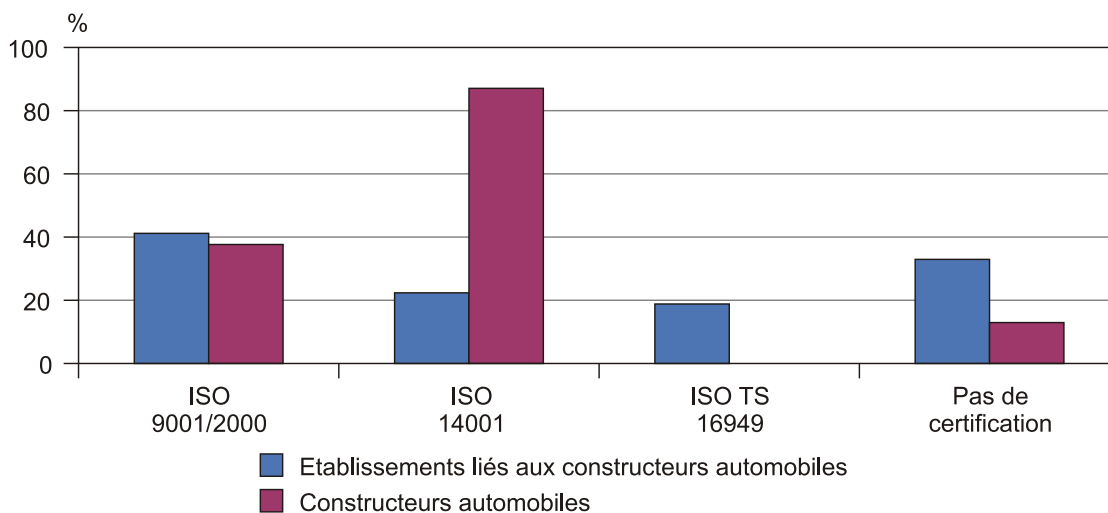
- Formation aux outils de l'analyse stratégique et au pilotage des actions
- Accompagnement individuel Lean
- Accompagnement RH
- Formation Management : "Comment impliquer l'ensemble du personnel ?"
- Management visuel

Des degrés de certification différents selon les constructeurs automobiles et les établissements liés

La certification permet aux entreprises d'améliorer l'efficacité et la rentabilité de leurs activités en se conformant à des normes de systèmes de management ISO.

En 2011, 87,5 % des constructeurs automobiles sont certifiés (cf. Graphique 9). Ils sont principalement certifiés par la norme ISO 14001 et dans une moindre mesure par la norme ISO 9001/2000 (cf. Encadré 3). Aucun d'eux n'est certifié par la norme ISO TS 16949. Pour leur part, deux tiers des établissements liés aux constructeurs automobiles sont certifiés. Ils disposent surtout de la norme ISO 9001/2000. Viennent ensuite les normes ISO 14001 ou ISO TS 16949.

Graphique 9 : Type de certification des établissements



Source : enquête sur la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais 2012 (Insee).

Encadré 3 : les normes ISO

ISO 14001

La norme ISO 14001 a pour objectif d'aider les entreprises à gérer l'impact de leurs activités sur l'environnement et à démontrer l'efficacité de leur gestion.

ISO 9001/2000

La norme ISO 9001 fait partie de la série des normes ISO 9000, relatives aux systèmes de gestion de la qualité. Elle définit des exigences concernant l'organisation d'un système de gestion de la qualité.

ISO TS 16949

La norme ISO TS 16949 est la norme concernant la démarche Qualité dans l'industrie automobile. Cette norme décrit les processus pour le développement et la fabrication de composants pour l'automobile.

Une faible proportion d'établissements dédiés recourent au lean management

En 2011, un établissement lié aux constructeurs automobiles sur cinq a mis en œuvre une démarche de lean management. Comme pour le diagnostic stratégique, une faible part des établissements réalisent ce bilan. Pour autant celui-ci ne s'effectue pas tous les ans. Si l'on considère un cycle de plusieurs années, une grande majorité des établissements dédiés auront effectué cette démarche (cf. Encadré 2).

Définition

Le lean management est un système d'organisation du travail qui cherche à mettre à contribution l'ensemble des acteurs afin d'éliminer les gaspillages qui réduisent l'efficacité et la performance d'une entreprise, d'une unité de production ou d'un département notamment.

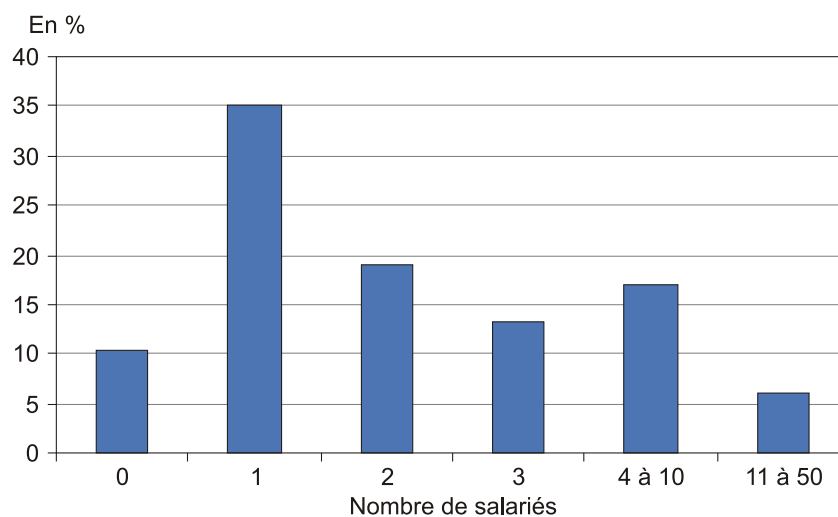
Près de 5 % des salariés dédiés au suivi de la qualité

En moyenne, 3 salariés par établissement lié aux constructeurs automobiles travaillent pour le suivi de la qualité, hygiène, sécurité, environnement. Rapportés au nombre total de salariés par établissement, ils représentent 4,7 % des salariés.

En 2011, un établissement dédié sur dix n'a pas de salarié employé à ces tâches (cf. Graphique 10). Deux tiers des établissements liés rémunèrent de 1 à 3 salariés dédié au suivi de la qualité, hygiène, sécurité, environnement. A contrario, 6 % des établissements emploient entre 11 et 50 salariés au suivi de la qualité, hygiène, sécurité, environnement.

Le nombre de salariés assurant des missions de suivi de la qualité est étroitement lié à la taille des établissements : ainsi, ce nombre est d'autant plus élevé que la taille de l'établissement est importante.

Graphique 10 : Salariés dédiés au suivi de la qualité, hygiène, sécurité, environnement



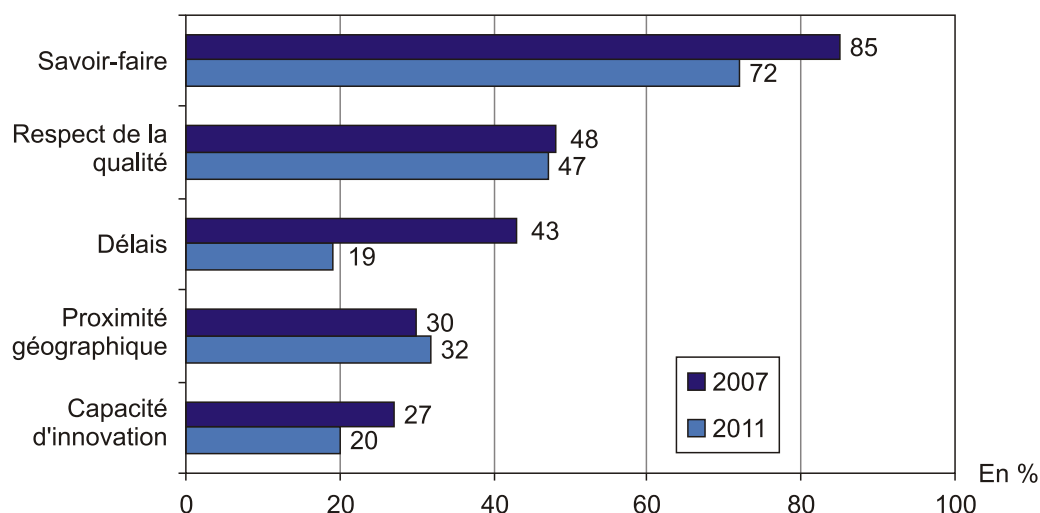
Source : enquête sur la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais 2012 (Insee).

Le savoir-faire plus important aux yeux des clients que la capacité d'innovation

Pour 78 % des établissements liés aux constructeurs automobiles, le savoir-faire est un point fort aux yeux de leurs clients (cf. Graphique 11). Le respect de la qualité, la proximité géographique, le rapport qualité-prix sont également des points importants. Par contre, leur capacité d'innovation n'est pas un élément essentiel aux yeux de leurs clients.

Savoir-faire, respect de la qualité et proximité géographique figuraient déjà en tête des points forts mis en avant par les clients des établissements de la filière automobile en 2007. Cependant, à l'inverse de la période d'avant crise, et dans un contexte de contraction de l'activité, les délais n'apparaissent plus comme étant un critère prioritaire.

Graphique 11 : Points forts les plus fréquemment mis en avant par les clients des établissements liés en 2007 et 2011

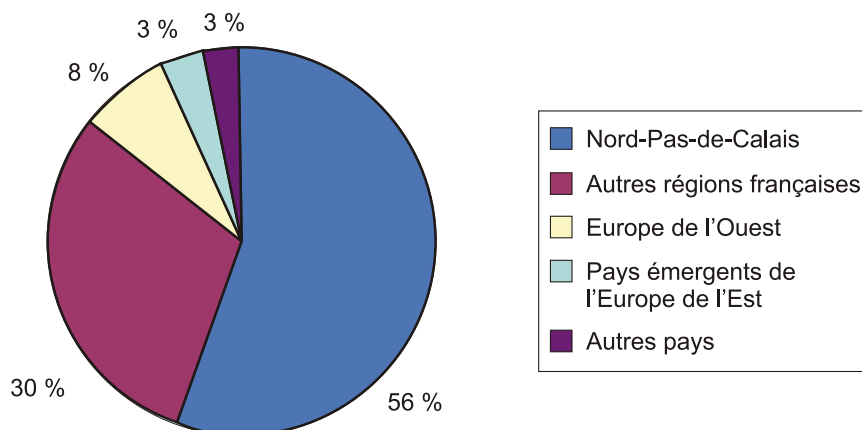


Réponse à la question : « Selon vous, quels sont les trois points forts de votre établissement aux yeux de vos clients ? »
Source : enquêtes sur la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais 2008 et 2012, données à champ constant (Insee).

Les principaux clients des établissements dédiés se situent majoritairement en Nord-Pas-de-Calais

En 2011, pour 86 % des établissements de la filière automobile régionale, le client le plus important est localisé en France. Dans la majorité des cas, il est même situé en Nord-Pas-de-Calais (56 %). Pour les autres, il est situé à l'étranger, surtout en Europe de l'Ouest.

Graphique 12 : Localisation du plus important client des établissements liés aux constructeurs automobiles



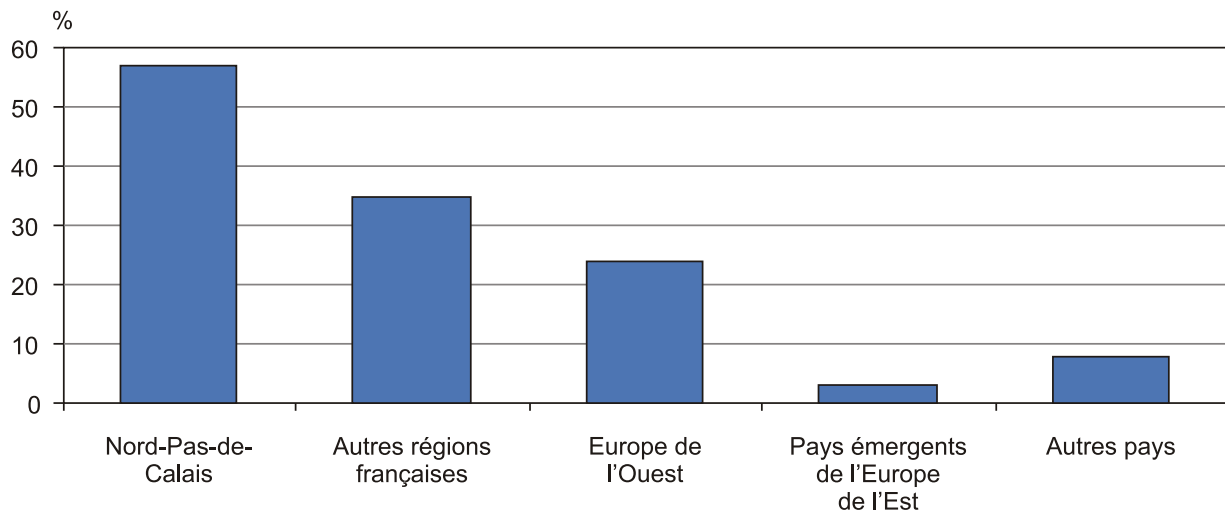
Source : enquête sur la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais 2012 (Insee).

La majorité des sous-traitants, prestataires et fournisseurs se situent en Nord-Pas-de-Calais

Les sous-traitants, prestataires et fournisseurs les plus importants des établissements liés aux constructeurs automobiles se situent en majorité dans la région Nord-Pas-de-Calais (57 % d'entre eux), et dans les autres régions de France (35 % d'entre eux) (cf. Graphique 13).

Par ailleurs, un établissement sur quatre fait appel à des sous-traitants, prestataires et fournisseurs principaux localisés en Europe de l'Ouest. Seuls 3 % des établissements traitent avec des entreprises d'Europe de l'Est.

Graphique 13 : Localisation des sous-traitants, prestataires, fournisseurs les plus importants des établissements liés aux constructeurs automobiles pour leurs activités liées à la filière automobile



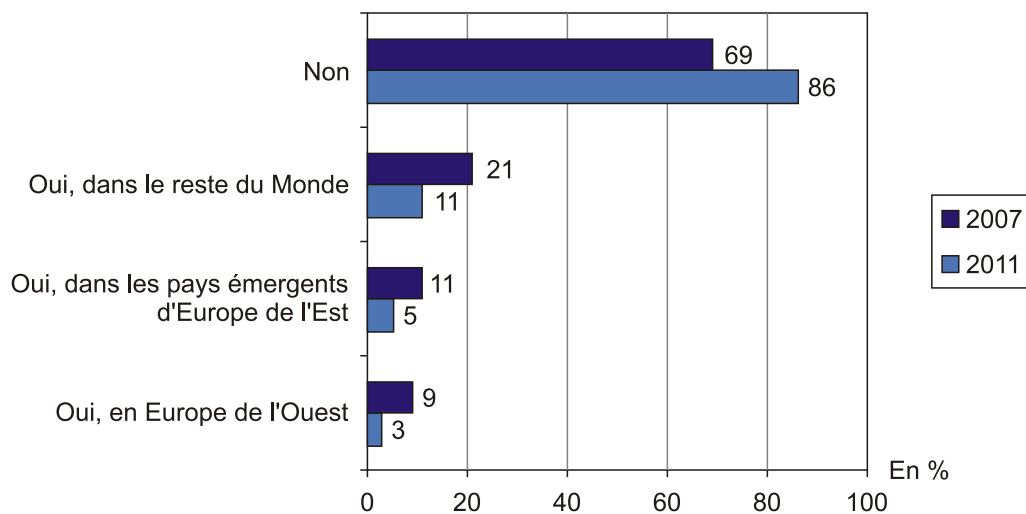
Source : enquêtes sur la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais 2012 (Insee).

Peu de projets d'implantation à l'étranger

86 % des établissements liés aux constructeurs automobiles n'ont pas de projet d'implantation à l'étranger. Pour les établissements ayant ce type de projet, leur choix se porte principalement vers une implantation en dehors de l'Europe.

Le nombre d'établissements projetant de s'implanter à l'étranger a décliné au fil des enquêtes. En 2007, 31 % d'entre eux envisageaient de s'y développer, un établissement sur cinq misant sur une implantation en dehors de l'Europe. En 2011, cette perspective ne concerne plus que 14 % des établissements liés à la filière automobile, et seule une sur dix s'orienterait vers un territoire extra-européen. (cf. Graphique 14).

Graphique 14 : Avez-vous des projets d'implantation à l'étranger ?



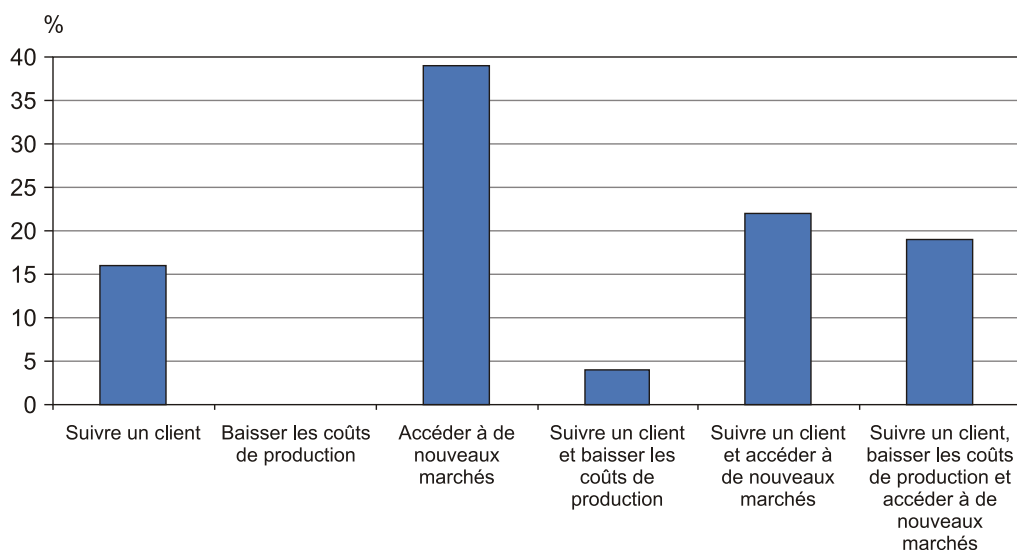
Source : enquêtes sur la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais 2008 et 2012, données à champ constant, établissements liés (Insee).

Une implantation à l'étranger pour accéder à de nouveaux marchés

Pour 39 % des établissements liés aux constructeurs automobiles, les projets d'implantation à l'étranger ont pour but premier d'accéder à de nouveaux marchés. (cf. Graphique 15). Mais ces projets d'implantation poursuivent également d'autres objectifs, notamment le rapprochement des clients (pour 16 % d'entre eux). Néanmoins, il semble que la baisse des coûts de production ne figure pas parmi les raisons majeures d'implantation à l'étranger. En effet, aucun établissement n'a cet unique but. Ce dernier se combine toujours avec d'autres objectifs, notamment l'accès à de nouveaux marchés et le rapprochement des clients par exemple.

Les motifs d'implantations à l'étranger n'ont guère changé en cinq ans. En 2007, l'accès à de nouveaux marchés constituait déjà la motivation première des établissements ayant ce projet, avec plus de quatre établissements sur cinq concernés. Contrairement aux idées reçues, la motivation purement financière, fondée sur une recherche de baisse des coûts de production, n'est pas un élément souvent mis en avant.

Graphique 15 : Motif de l'implantation à l'étranger des établissements liés aux constructeurs automobiles



Source : enquête sur la filière automobile en Nord-Pas-de-Calais 2012 (Insee).

Annexe 1

Champ de l'enquête et méthodologie

Le champ de l'enquête est constitué des **établissements de 20 salariés et plus en Nord-Pas-de-Calais** (au jour du tirage de l'enquête) exerçant leur activité dans les secteurs a priori en lien avec l'industrie automobile. En effet, sont interrogés les constructeurs, équipementiers et carrossiers régionaux, ainsi que leurs prestataires, fournisseurs et sous-traitants de rang 1, 2, 3 et plus, que leurs commanditaires soient installés en Nord-Pas-de-Calais, ailleurs en France ou à l'étranger. Cette **enquête a reçu un avis favorable du Conseil national de l'information statistique**. Elle est donc reconnue d'intérêt général et de qualité statistique. La première enquête s'est déroulée en fin d'année 2008 et est reconduite chaque année sur une période de cinq ans afin de connaître l'ensemble des acteurs de la filière automobile régionale et de comprendre les mutations à l'œuvre.

Deux types de questionnaires sont adressés :

- un pour les établissements identifiés comme constructeurs dans le répertoire Sirene (Système informatisé du répertoire national des entreprises et des établissements) ;
- un pour les établissements appartenant à des secteurs d'activité a priori concernés par l'automobile : équipementiers et carrossiers, équipements intérieurs des véhicules, pneumatiques, verre, produits et accessoires divers nécessaires à la construction de véhicules, travail des métaux, métallurgie, transformation des métaux, composants électriques et électroniques, ingénierie, services divers, commerce, transports.

Pour réduire la charge de collecte pesant sur les chefs d'entreprises, les établissements de moins de 20 salariés ont été écartés du champ d'investigation. Par ailleurs, les experts de la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (Dircette) ont tiré partie des travaux réalisés auprès de fournisseurs, prestataires et sous traitants de l'automobile pour limiter le champ d'interrogation aux secteurs d'activité les plus concernés et cités ci-dessus. De plus, l'expérience des trois premières vagues d'enquête menées de 2008 à 2010 et l'expertise des professionnels de l'Association régionale de l'industrie automobile (Aria) et du Pôle automobile Nord-Pas-de-Calais ont permis de mieux cibler les établissements à interroger en 2011 et 2012.

À cette même fin, des sources externes ont été utilisées en plus des données de l'enquête sur la filière automobile dans le Nord-Pas-de-Calais. Le répertoire Sirene (Système informatisé du répertoire national des entreprises et des établissements) a permis de caractériser l'activité des répondants. Le dispositif Clap (Connaissance Locale de l'Appareil Productif) a permis de dénombrer les salariés et le montant des rémunérations versées. Le Fichier Approché des Résultats Esane (Fare) a permis de disposer des chiffres d'affaires des entreprises. La base de données sur les Liaisons Financières (LiFi) a servi à enrichir l'analyse de l'étude des groupes d'entreprises.

À partir de l'enquête 2010 qui s'est déroulée au quatrième trimestre 2011, les établissements ont eu la possibilité de répondre au questionnaire par Internet de manière sécurisée. À cette fin, ils ont reçu un identifiant et un mot de passe pour se connecter au site dédié. Ce nouveau mode d'enquête a permis encore plus d'efficacité et de fiabilité dans les résultats.

Annexe 2

Pour en savoir plus

Des liens vers des études et des sites internet en relation avec la filière automobile :

- Une analyse sectorielle visant à enrichir la connaissance du secteur conduite avec le Sgar et la Région, consultable sur le site de l'Insee (www.insee.fr) : « **Le secteur automobile en Nord-Pas-de-Calais** », Insee Nord-Pas-de-Calais, *Les Dossiers de Profils*, n° 89, décembre 2007.
- Une étude d'insertion territoriale des sept donneurs d'ordre de la région à partir de la liste de leurs sous-traitants et fournisseurs pour estimer les emplois générés et les conséquences éventuelles de restructurations, conduite également avec le Sgar et la Région, et avec la coopération active des professionnels, consultable sur le site de l'Insee (www.insee.fr) : « **Un emploi industriel sur huit lié étroitement à l'activité des sept principaux sites automobiles régionaux** », Insee Nord-Pas-de-Calais, *Pages de Profils*, n° 52, février 2009.
- Exploitation de l'enquête annuelle auprès de la filière automobile. La première enquête, réalisée au 4^e trimestre 2008 et apportant des informations sur la situation de la filière en 2007, a fait l'objet d'une publication partenariale avec la Dreal, la DRTEFP et le C2RP, consultable sur le site de l'Insee (www.insee.fr) : « **La filière automobile en Nord-Pas-de-Calais : les relations entre les acteurs régionaux** », Insee Nord-Pas-de-Calais, *Les Dossiers de Profils*, n° 95, décembre 2009.
- Exploitation de l'enquête annuelle auprès de la filière automobile. La deuxième enquête, réalisée au 4^e trimestre 2009 et apportant des informations sur la situation de la filière en 2008, a fait l'objet d'une publication partenariale avec la Direccte et le C2RP, consultable sur le site de l'Insee (www.insee.fr) : « **La filière automobile en Nord-Pas-de-Calais : acteurs face à la crise** », Insee Nord-Pas-de-Calais, *Les Dossiers de Profils*, n° 98, septembre 2010.
- Exploitation de l'enquête annuelle auprès de la filière automobile. La troisième enquête, réalisée au 4^e trimestre 2010 pour une observation de l'activité dans la filière au paroxysme de la crise économique en 2009, a fait l'objet d'une publication partenariale avec la Direccte et le C2RP, consultable sur le site de l'Insee (www.insee.fr) : « **La filière automobile en Nord-Pas-de-Calais, recomposition suite à la crise** », Insee Nord-Pas-de-Calais, *Les Dossiers de Profils*, n° 103, octobre 2011.
- Exploitation de l'enquête annuelle auprès de la filière automobile. La quatrième enquête, réalisée au 4^e trimestre 2011 pour une observation de l'activité dans la filière en 2010, a fait l'objet d'une publication partenariale avec la Direccte et le C2RP, consultable sur le site de l'Insee (www.insee.fr) : « **La filière automobile en Nord-Pas-de-Calais, une filière en phase d'adaptation** », Insee Nord-Pas-de-Calais, *Les Dossiers de Profils*, n° 111, octobre 2012.
- **L'industrie automobile en France depuis 1950** : des mutations à la chaîne : « L'économie française », Comptes et dossiers, édition 2009, *Insee-Références*.
http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=0&ref_id=ECOFRA09e
- **Enjeux pour l'industrie du Nord-Pas-de-Calais** :
<http://www.nord-pas-de-calais.direccte.gouv.fr/les-enjeux-pour-l-industrie-2009.html>
- L'Association régionale de l'industrie automobile (Aria) rassemble des professionnels de l'industrie automobile du Nord-Pas-de-Calais répartis dans deux collèges : constructeurs et équipementiers.
<http://www.aria-automobile-nord.com/>
- Les travaux de la plateforme de la filière automobile sont consultables ici : <https://www.pfa-auto.fr/>
- Le Pôle automobile : www.poleautomobile-npdc.fr
- L'annuaire de l'industrie automobile Nord-Pas-de-Calais : www.poleautomobile-npdc.fr/annuaire

Notes

Notes

INSEE-CONTACT

Vous cherchez :

une information statistique,

une étude,

une publication.



Nous vous répondons :

par téléphone : du lundi au vendredi de 9h00 à 17h00

09 72 72 40 00 (tarification « appel local »)

par courriel : insee-contact@insee.fr

www.insee.fr

L'information disponible 24h sur 24

ISBN 978-2-1105-2360-0



9 782110 523600

PRIX

15 €

Code Sage : DP1141420