

# Avant-propos

## **Analyse sectorielle de l'industrie automobile**

En 1970, la construction automobile au sens strict ne comptait que quelques milliers d'emplois dans la région, en 2005 on en recense plus de 30 000. Cette évolution témoigne de la place prise par cette activité dans la conversion économique du Nord-Pas-de-Calais. Elle lui permet d'occuper la seconde place en France et de disposer d'atouts incontestables dans la compétition européenne. La présence des grands constructeurs français et d'équipementiers majeurs, l'implantation, largement médiatisée de façon très positive, d'un leader mondial confirment la constitution dans la région d'une filière porteuse de développement.

Mais cette réussite ne doit pas masquer les menaces qui pèsent sur ce secteur : la recherche de prix de revient toujours plus compétitifs expose les entreprises, et les sous-traitants notamment, à des délocalisations économiques vers des pays à coûts salariaux plus faibles, la surcapacité de production en Europe peut entraîner des réorganisations et des concentrations industrielles remettant en cause les implantations actuelles.

En raison de l'importance stratégique de cette filière automobile dans l'économie locale, il est indispensable d'anticiper les transformations, les besoins de ce secteur pour l'accompagner dans son adaptation aux nouvelles réalités de développement.

Pour cela, il est nécessaire de développer une meilleure connaissance de l'automobile, de l'organisation de cette filière et de ses articulations avec le reste de l'économie régionale. Cette étude, qui permet de décrire quelques grandes caractéristiques du secteur dans le Nord-Pas-de-Calais, fournit les premiers éléments de cette photographie.

# Le secteur automobile en Nord-Pas-de-Calais

---

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION : Jean-Jacques MALPOT

COORDINATION DU DOSSIER : Stéphane HUMBERT et Danièle LAVENSEAU, Marion DEBOEUF  
COORDINATION TECHNIQUE DU DOSSIER : Fabrice CARLIER (Insee)

SUIVI PARTENARIAL : Alain PRUVOST (Conseil régional Nord-Pas-de-Calais), Gérard FLAMENT, Karine STACHOWKI (SGAR)

RÉDACTION ET COLLABORATION : Lactitia BAUDRIN, Cathrine BARKOVIC, Stéphane HUMBERT, Danièle LAVENSEAU, Emmanuelle SMUERZINSKI

CARTOGRAPHIE : Sylvain FLAMENT, David HENNEBERT, Martine SÉNÉCHAL

RÉDACTEUR EN CHEF : Jean-Luc VAN GHELUWE

SECRÉTAIRE DE RÉDACTION : Francine LEDUC

RESPONSABLE FABRICATION : Christian DE RUYCK

MAQUETTE et COUVERTURE : Fabrice CARLIER

COMPOSITION : Claude VISAYZE, Annick CEUGNIEZ

PHOTOGRAPHIES DE COUVERTURE : © Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais : B. GROSSMAN, E. WATTEAU, F. LO PRESTI  
© SEVELNORD

VENTE : par correspondance CNGP-Insee BP402 80004 AMIENS CEDEX ou Via Internet : [www.webcommerce.insee.fr](http://www.webcommerce.insee.fr)  
TÉLÉPHONE : 03 20 62 86 66 - TÉLÉCOPIEUR : 03 20 62 88 03

IMPRESSION : LA MONSOISE

---

## Sommaire

|                                                                                                           |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Avant-propos</b> .....                                                                                 | <b>01</b> |
| <b>En bref</b> .....                                                                                      | <b>04</b> |
| <b>Éléments de contexte et approches du secteur</b> .....                                                 | <b>07</b> |
| <b>L'automobile dans l'espace européen et français</b> .....                                              | <b>13</b> |
| <b>Le tissu productif de l'industrie automobile de Nord-Pas-de-Calais</b> .....                           | <b>25</b> |
| <b>Caractérisation et localisation des salariés de l'industrie automobile du Nord-Pas-de-Calais</b> ..... | <b>33</b> |
| <b>Pour en savoir plus</b> .....                                                                          | <b>44</b> |

---

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES  
DIRECTION RÉGIONALE NORD-PAS-DE-CALAIS  
130, avenue du Prédident J.F. Kennedy - BP 769 - 59034 LILLE CEDEX  
DIRECTEUR RÉGIONAL : Jean-Jacques MALPOT  
SERVICE ADMINISTRATION DES RESSOURCES : Brigitte RABIN  
SERVICE STATISTIQUE : Jean-Christophe FANOUILLET  
SERVICE ÉTUDES ET DIFFUSION : Aurélien DAUBAIRE  
CPPAP 517 AD ISSN 0395-8647 ISBN 978-2-1105-2324-2

---

Dépôt légal Décembre 2007 © Insee 2007

Imprimerie LA MONSOISE - 5, avenue Léon Blum - 59370 MONS-EN-BAROEUL  
Téléphone : 03 20 61 98 44 - Courriel : [contact@imprimerie-monsoise.com](mailto:contact@imprimerie-monsoise.com)

## En bref

Depuis 1998, la production mondiale de véhicules a crû de 31% et s'élève à environ 69,3 millions de véhicules dont 50 millions de voitures particulières en 2006. Tout en représentant près des deux tiers de la production mondiale, la production d'Europe occidentale, d'Amérique du Nord et du Japon a peu évolué depuis 1998 alors que la croissance a été soutenue en Europe centrale et orientale, en Amérique du Sud ainsi qu'en Chine. Ces évolutions traduisent à la fois une maturité des marchés d'Europe occidentale et une ouverture de bassins de consommation à l'est de l'Europe.

### Une industrie européenne mature

L'industrie automobile européenne emploie plus de 2,5 millions de salariés et a produit 21,4 millions de véhicules en 2006. Avec 27% de la production européenne et 37% de l'emploi, l'Allemagne est le premier pays producteur européen. La France occupe le deuxième rang, suivie de l'Espagne et du Royaume-Uni. Entre 2000 et fin 2004, l'emploi est resté stable sur l'ensemble du continent mais les évolutions ont été différentes selon les pays. Le Royaume-Uni, l'Italie, l'Espagne et le Portugal ont perdu de nombreux emplois tandis que le niveau d'emploi est resté stable en Allemagne et en France. Plusieurs pays d'Europe centrale et orientale, où l'industrie automobile était jusqu'alors peu présente, ont connu un développement de la fabrication d'équipements automobiles qui a compensé les pertes dans la construction automobile enregistrées dans certains pays de l'Europe de l'Ouest.

### En France, la construction automobile concentrée dans six régions

En France, l'industrie automobile emploie un peu plus de 320 000 personnes au 31 décembre 2005. Ces emplois sont principalement situés dans les régions de la moitié nord du territoire métropolitain. L'importance de cette industrie est particulièrement marquée en Île-de-France, Nord-Pas-de-Calais, Haute-Normandie et à l'est, dans les trois régions Franche-Comté, Lorraine et Alsace. Ces six régions concentrent à elles seules 79% de l'emploi de l'activité de la construction automobile alors qu'elles ne représentent que 37% du secteur de la fabrication d'équipements automobiles.

### Un poids des équipementiers plus faible dans le Nord-Pas-de-Calais

En Nord-Pas-de-Calais, l'industrie automobile emploie 31 300 salariés ce qui en fait la deuxième région automobile française derrière l'Île-de-France. Avec 6 200 emplois, le poids du secteur de la fabrication d'équipements y est moins prégnant que dans la plupart des grandes régions automobiles. Ce secteur ne représente finalement que 19,7% de l'industrie automobile régionale contre 29,7% en moyenne nationale.

## Une décennie marquée par un net développement de l'activité dans la région

Le niveau d'emploi observé en 2005 est finalement équivalent à celui de 1994 en France mais les évolutions ont été très variables d'une région à l'autre. Entre 1994 et 2005, l'industrie automobile a créé 6 400 postes dans la région Nord-Pas-de-Calais, ce qui représente une progression de 25% de l'emploi automobile en onze ans.

Le Valenciennois, le Douaisis, Béthune-Bruay et la Sambre-Avesnois concentrent 90% de l'emploi automobile régional. Le dynamisme régional des onze dernières années s'explique pour l'essentiel par le développement important du secteur dans le Valenciennois ; les autres zones d'emploi connaissant en définitive des évolutions peu marquées entre le début et la fin de la période.

## Le profil des salariés de l'industrie automobile régionale

Les salariés de l'industrie automobile régionale ont un âge moyen peu différent des salariés de l'ensemble de l'industrie. Ce qui caractérise cette activité, c'est une sur-représentation des salariés âgés de 25 à 35 ans et de 45 à 55 ans, conséquence des vagues de recrutement favorable dans les années quatre-vingt et deux mille.

Ces salariés sont pour trois quarts d'entre eux des ouvriers, contre deux tiers dans l'industrie. Du fait de l'absence d'établissements sièges et de la présence de nombreux sites de construction, l'industrie automobile régionale emploie davantage d'ouvriers qualifiés et moins de cadres et professions intellectuelles supérieures que dans les autres régions de province.

Le recours à l'intérim est très prononcé dans l'industrie automobile régionale puisque les intérimaires occupent près de 16% des emplois. L'intérim est aussi une porte d'entrée importante dans l'industrie automobile : 39% des personnes qui sont nouvellement embauchées proviennent du travail temporaire.

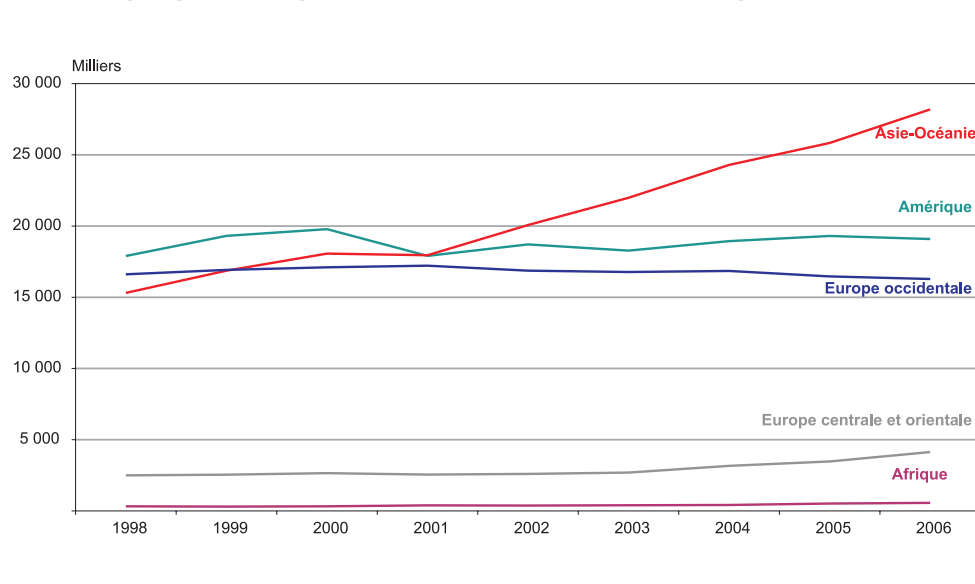
En 2005, les salariés de l'industrie automobile du Nord-Pas-de-Calais – hors intérimaires – travaillant à temps complet toute l'année gagnent en moyenne 23 300 euros par an, soit 1 800 euros de plus que les salariés de l'ensemble de l'industrie régionale. Ces salaires sont également plus élevés que ceux de l'industrie automobile de province. Cette rémunération plus élevée n'est pas due à la durée du travail qui est inférieure dans la région mais tient à l'importance relative des constructeurs automobiles par rapport au poids des équipementiers.

Ces salariés résident principalement dans l'ex-bassin minier qui regroupe plus de 80% des salariés de l'industrie automobile. Les ouvriers habitent majoritairement dans l'ex-bassin minier, près de leur lieu de travail. Les cadres quant à eux sont plus nombreux à résider dans la métropole lilloise.

## Éléments de contexte et approches du secteur

Depuis 1998, la production mondiale de véhicules a crû de 31% et s'élève à environ 69,3 millions de véhicules dont 50 millions de voitures particulières en 2006. Depuis 2002, l'Europe n'est plus la première zone mondiale de production automobile. Sa part dans la production mondiale de véhicules est passée de 36,7% en 1998 à 30,9% en 2006. Elle est supplantée par l'Asie-Océanie dont la part est passée de 28,9% à 40,7% sur la même période, progression qui s'explique en partie par la forte croissance de la production chinoise. Tout en représentant près des deux tiers de la production mondiale, la production d'Europe occidentale, d'Amérique du Nord et du Japon a peu évolué depuis 1998 alors que la croissance a été soutenue en Europe centrale et orientale, en Amérique du Sud ainsi qu'en Chine.

Graphique 1 : La production mondiale de véhicules par continent

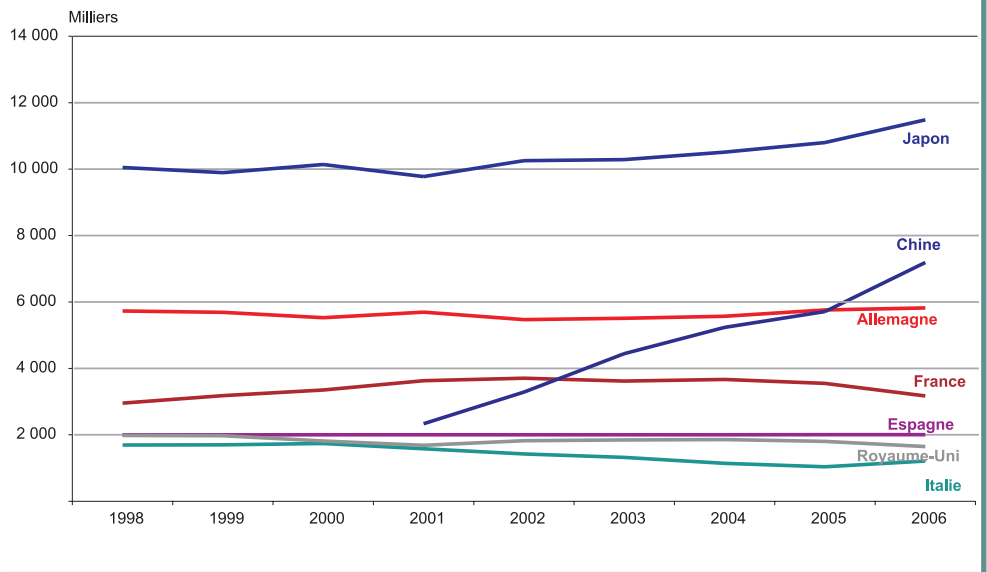


Source : Comité des constructeurs français d'automobiles

Au sein de l'Europe occidentale, le nombre de véhicules produits a légèrement diminué depuis 1998 mais de façon particulièrement contrastée. Parmi les pays européens les plus importants en termes de production de véhicules, le recul est significatif en Italie, au Royaume-Uni et en Belgique, plus faible en Espagne. En Allemagne et en France, la production de véhicules s'élève respectivement à 5,8 millions et 3,2 millions en 2006, en progression de 1,6% et 7,3% par rapport à 1998. De moindre ampleur pour l'Allemagne, la progression est constante sur la période. En France, la production de véhicules a d'abord progressé régulièrement depuis 1998 pour atteindre un point haut en 2002, puis s'est stabilisée, avant d'enregistrer un net recul en 2006 (-10,7% par rapport à 2005) en liaison avec la faiblesse des lancements de nouveaux véhicules cette année-là.

L'évolution de la demande des consommateurs, observée en France et dans les autres pays d'Europe occidentale, semble traduire une certaine maturité du marché. Une analyse sur longue période montre que la part du budget automobile dans la consommation des ménages se stabilise. En effet, les Français ont consacré en moyenne et par an 12,3% de leur budget à l'acquisition et à l'entretien d'un véhicule de 1998 à 2006. Cette part atteignait 12,4% entre 1990 et 1997. Par ailleurs, le parc automobile a vieilli, puisque l'âge moyen d'un véhicule est passé de 7,0 ans en 1998 à 7,7 ans en 2005. De même selon le Bipe, société d'études économiques et de conseil en stratégie, la mobilité des Français en voiture particulière diminue de 0,8% chaque année depuis 2003 alors qu'elle augmentait depuis dix ans.

**Graphique 2 : La production mondiale de véhicules pour les principaux pays producteurs**



Source : Comité des constructeurs français d'automobiles

Par contre, la croissance observée dans les pays d'Europe centrale et orientale ou d'Asie-Océanie s'explique en grande partie par des marchés en pleine croissance. Cette ouverture de bassins de consommation à l'est de l'Europe crée de nouvelles logiques de production et se concrétise par des implantations de constructeurs automobiles dans les pays émergents pour lesquels les taux d'équipement des ménages sont encore bas et les coûts salariaux faibles. Ainsi, pour la première fois en 2006, le nombre de véhicules produits par les constructeurs français sur le territoire national (2,8 millions) a été inférieur à leur production réalisée à l'étranger (3,1 millions). Aujourd'hui plus de 50% des véhicules sont produits à l'étranger, contre 41% en 2000. Parallèlement, les constructeurs étrangers installés en France ont contribué à la production nationale à hauteur de quelque 400 000 véhicules (*cf. Pour en savoir plus*).

Dans ce contexte national voire international, comment se positionne la région Nord-Pas-de-Calais ? Quelles sont les spécificités du secteur automobile dans la région ? Les régions françaises connaissent-elles des évolutions comparables ?

### De l'approche sectorielle à celle de filière

L'analyse effectuée dans ce dossier est bâtie dans une optique sectorielle et s'appuie sur les codes issus de la nomenclature d'activités française (NAF). Ainsi, seuls les établissements régionaux dont l'activité principale correspond aux secteurs de la NAF indiqués dans le tableau ci-dessous, ont été retenus dans le champ de l'étude.

Il s'agit des secteurs de l'industrie automobile au sens de la NAF, qui rassemblent notamment la construction de véhicules automobiles et la fabrication d'équipements pour automobiles, auxquels ont été ajoutés deux autres secteurs travaillant principalement pour le secteur automobile, la fabrication et le rechapage de pneumatiques ainsi que la fabrication de matériels électriques pour moteurs et véhicules. Dans l'ensemble du dossier, ce champ sera appelé « industrie automobile ».

La construction de véhicules automobiles inclut la construction de voitures particulières, de véhicules utilitaires légers (poids total autorisé en charge inférieur à 5 tonnes), de véhicules industriels (véhicules affectés au transport de marchandises ayant un PTAC supérieur à 5 tonnes) et de cars et bus, ainsi que la fabrication de moteurs et carrosseries. Les véhicules légers regroupent les voitures particulières et les véhicules utilitaires jusqu'à 5 tonnes.

La fabrication d'équipements comprend essentiellement les autres éléments mécaniques constitutifs des véhicules : transmission, suspension, freinage, climatisation, confort et sécurité de l'habitacle, etc. ; elle n'inclut pas les équipements électriques et électroniques ou la fabrication d'autres éléments entrant dans la fabrication d'une voiture comme des éléments en plastique ou en tissu. En pratique, le secteur « fabrication d'équipements » regroupe donc une partie significative des équipementiers de rang 1, et une minorité de rang 2.

**Tableau : Champ de l'étude dans la région Nord-Pas-de-Calais**

|                                                                     | Nombre d'établissements | Effectifs salariés |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------|--------------------|
| <b>Industrie automobile au sens strict de la NAF</b>                | <b>140</b>              | <b>28 719</b>      |
| 341Z Construction de véhicules automobiles                          | 15                      | 20 157             |
| 342A Fabrication de carrosseries automobiles                        | 69                      | 2 288              |
| 342B Fabrication de caravanes et véhicules de loisirs               | 7                       | 89                 |
| 343Z Fabrication d'équipements automobiles                          | 49                      | 6 185              |
| <b>Autres secteurs travaillant principalement pour le secteur</b>   | <b>8</b>                | <b>2 619</b>       |
| 251A - 251C Fabrication et rechapage de pneumatiques                | 5                       | 1 403              |
| 316A Fabrication de matériels électriques pour moteurs et véhicules | 3                       | 1 216              |
| <b>Ensemble du champ de l'industrie automobile du dossier</b>       | <b>148</b>              | <b>31 338</b>      |

Source : Insee - Clap 2005

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. La difficulté réside dans l'estimation du contour de l'activité des équipementiers au sens de la filière. Une partie significative des équipementiers de rang 1 sont comptabilisés dans les secteurs retenus dans le dossier.

La difficulté reste dans la connaissance de ceux dont l'activité n'est pas comptabilisée dans les secteurs en lien direct avec l'automobile, qui correspondent au champ de la présente étude. Cela concerne une partie des équipementiers de rang 1, et une majorité de sous-traitants de rang 2 et plus. C'est le cas des fabricants de sièges, par exemple, ou encore celui des établissements qui fabriquent des vis, des ressorts, du verre, du tissu, etc. (*cf. graphiques 3 et 4*).

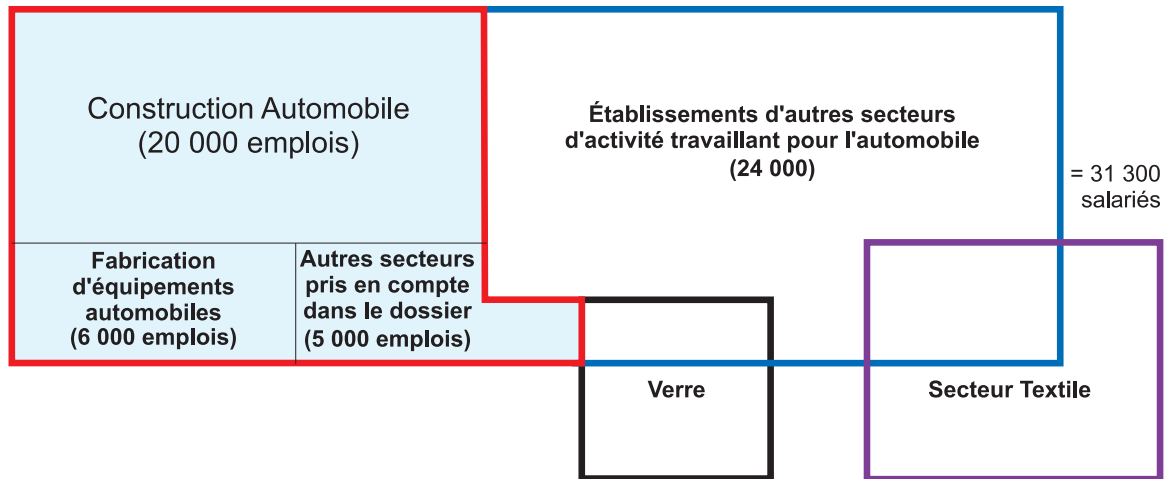
Le choix du champ basé sur la nomenclature NAF est certes restrictif mais il permet la comparabilité des données à l'échelon national et international, sur un contour précis. Ce champ étudié dans la présente étude représente un peu plus de 31 300 emplois salariés dans la région Nord-Pas-de-Calais.

Il est plus restreint que celui évoqué en particulier par l'Association régionale de l'industrie automobile et la Drire, qui s'étend aux fournisseurs de matière consommée par les constructeurs aux équipementiers et sous-traitants de rang 2 et 3 présents dans la région et qui travaillent pour le rang 1. Dans cette optique plutôt filière, le chiffre de 55 000 salariés est couramment avancé. Il comprend la totalité des effectifs des établissements même si ces derniers ne travaillent que partiellement pour l'industrie automobile.

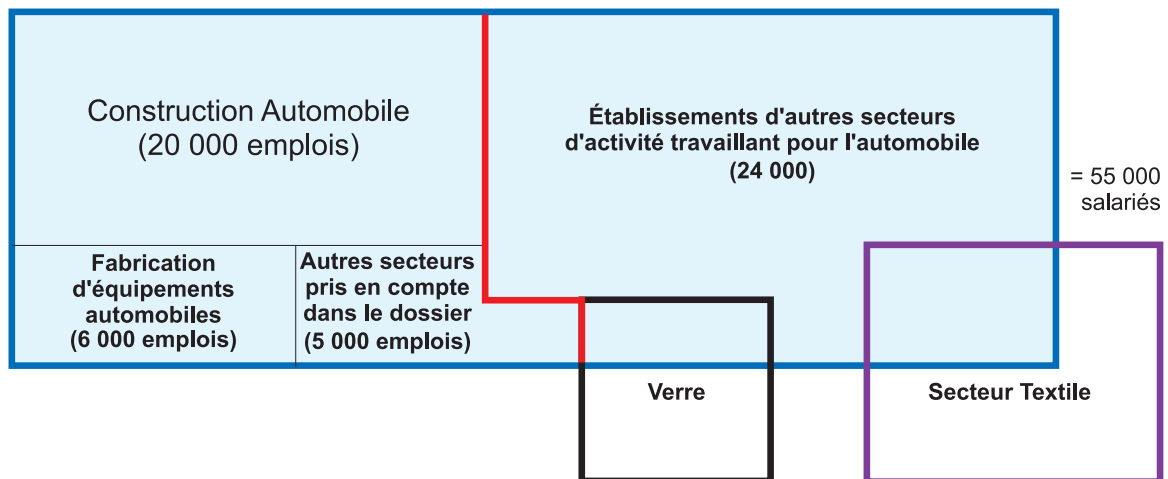
Pour mesurer de manière précise et régionalement l'ensemble des secteurs travaillant avec les constructeurs automobiles, y compris ceux qui le font partiellement afin de pouvoir en déduire les emplois concernés, il est nécessaire d'utiliser d'autres moyens, comme celui d'une enquête ou encore un questionnement direct des établissements donneurs d'ordre et de leurs sous-traitants.

### Graphiques 3 et 4 : Secteurs d'activité et filière en Nord-Pas-de-Calais

#### Secteur automobile retenu dans le dossier (au sens de la NAF)



#### Filière automobile (au sens de l'expertise Drire)



#### Avec qui travaille le secteur automobile en France ?

On vient de voir que le secteur de la fabrication d'équipements automobiles regroupe une partie des établissements dont l'activité principale est dédiée au secteur automobile et qu'il ne recouvre pas l'ensemble des établissements fabriquant des équipements pour l'automobile (tissu, ressorts, sièges, filtres, joints, verre, etc.). De même, le secteur automobile peut aussi « faire travailler » d'autres secteurs d'activité, qui ne fournissent pas d'éléments constitutifs des véhicules, comme les prestataires de services.

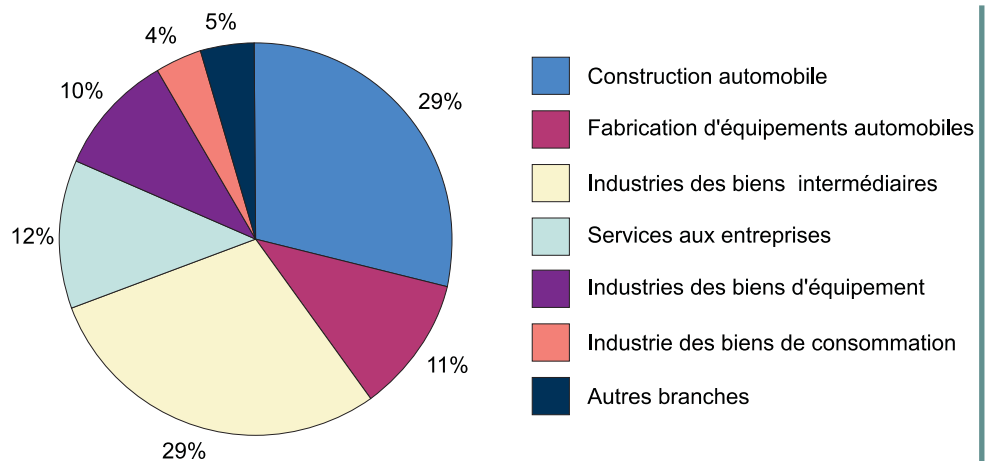
Une approche par la comptabilité nationale, tout en restant nationale, permet, au travers de l'analyse des consommations intermédiaires des secteurs de la construction automobile et de la fabrication d'équipements automobiles, d'identifier quels sont les secteurs d'activité avec lesquels se réalisent des relations commerciales. En effet, la consommation intermédiaire représente la valeur des biens ou des services transformés ou entièrement consommés lors du processus de fabrication.

Ainsi, il apparaît que l'ensemble du secteur de l'automobile au sens de la NAF est en relation directe avec des secteurs fabriquant des matériaux composant un véhicule (métaux, plastiques, caoutchouc) mais également avec des services opérationnels comme la recherche ou l'intérim et des secteurs fabriquant les machines nécessaires à la construction et à la qualité des véhicules (équipements mécaniques, matériels de mesure).



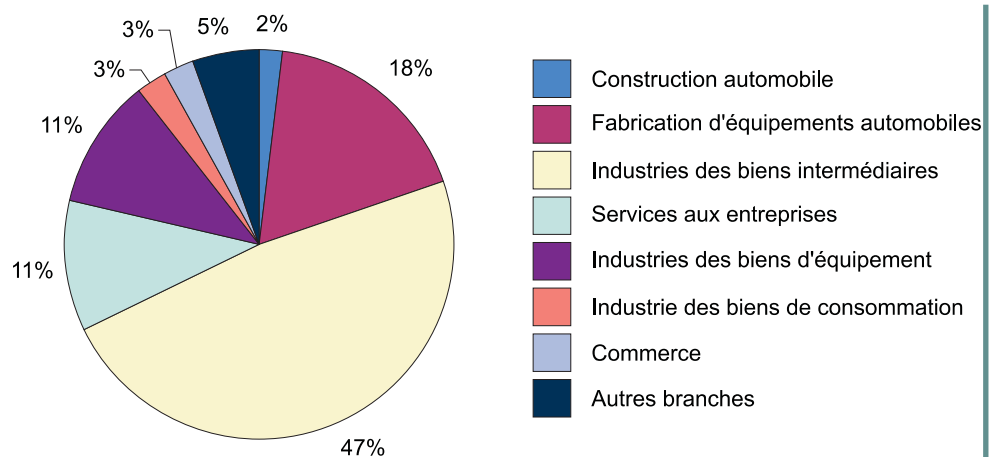
L'analyse des consommations intermédiaires de la construction automobile met ainsi en évidence la faible part de la consommation en direction des équipementiers au sens de la NAF qui ne représente que 11% de la consommation totale. Même en y ajoutant quelques secteurs clairement identifiés (*cf. tableau*), l'approche sectorielle ne permet pas d'appréhender l'ensemble des établissements qui sont en relation directe avec le secteur automobile. Le *graphique 5* ci-dessous permet d'identifier tous les autres secteurs d'activité concernés par l'activité automobile. Ainsi, l'industrie des biens intermédiaires est fortement sollicitée par l'activité automobile au travers du travail des métaux, de la sidérurgie, de la fabrication de produits métalliques, de la fonderie, de la transformation des matières plastiques, du travail du caoutchouc ou encore de la parachimie. Il en est de même pour l'industrie des biens d'équipement avec les activités de fabrication d'équipements mécaniques ou encore de matériel de mesure. Enfin, les services aux entreprises sont également concernés par des activités de recherche et développement, de publicité, d'études de marché ou encore toute la sphère de recherche et fourniture de personnel. Une analyse identique menée sur le secteur de la branche de fabrication d'équipements automobiles constituée d'établissements sous-traitants de la construction automobile montre également la variété des secteurs d'activité avec lesquels ces établissements travaillent (*cf. graphique 6*).

**Graphique 5 : Consommation de la branche "construction automobile" France entière en 2004**



Source : Comptabilité nationale

**Graphique 6 : Consommation de la branche "fabrication d'équipements automobiles" France entière en 2004**



Source : Comptabilité nationale

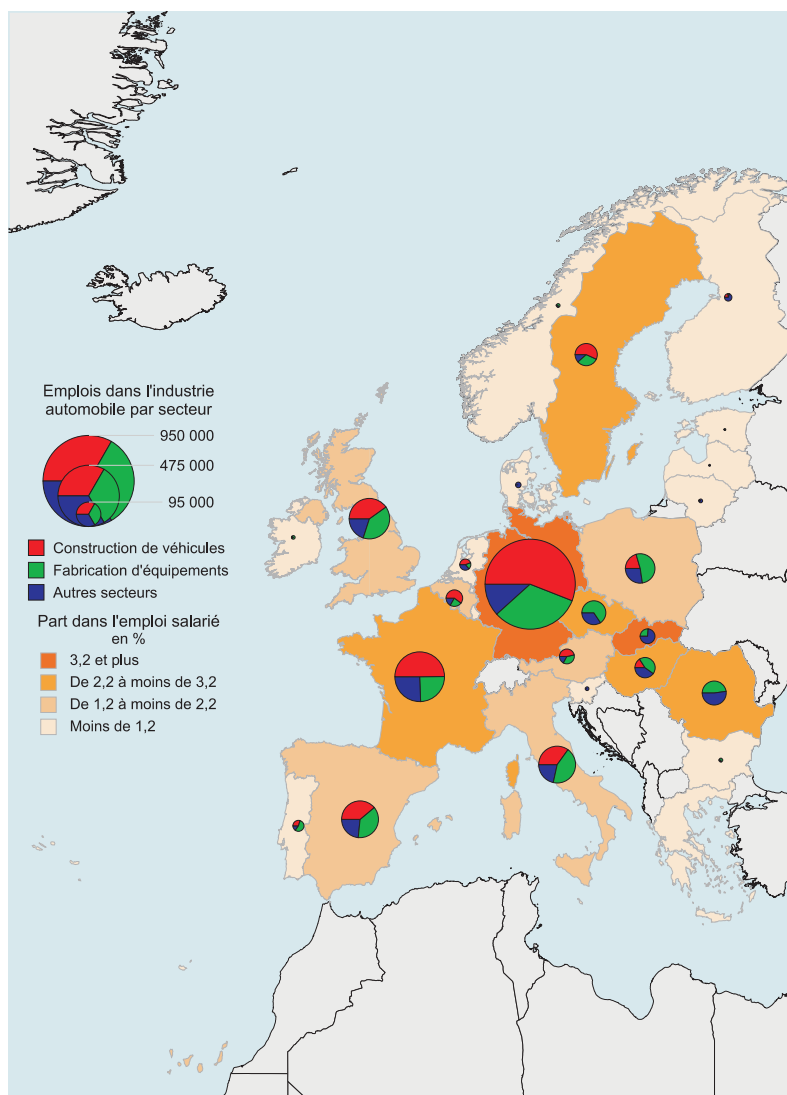
# L'automobile dans l'espace européen et français

Fin 2004, l'industrie automobile emploie 2,54 millions de salariés<sup>1</sup> dans l'Union européenne des 25. Ces salariés se répartissent pour 1,12 million dans le secteur de la construction automobile, 910 000 dans le secteur de la fabrication d'équipements automobiles et 510 000 dans les secteurs de la fabrication de matériels électriques pour moteurs ou véhicules, de la fabrication de pneumatiques et de la fabrication de carrosseries ou de caravanes.

## L'Allemagne au cœur de la production automobile européenne

Au sein de l'Europe, l'Allemagne est le principal pays d'implantation de l'industrie automobile avec un peu plus de 940 000 emplois (cf. carte 1) soit 37% des postes de l'Union européenne des 25. Avec 4,6% des salariés, cette industrie représente ainsi une activité économique importante dans l'emploi allemand. Avec 527 000 emplois, le secteur de la construction automobile allemande représente près de la moitié des emplois de l'Union européenne. La fabrication d'équipements automobiles atteint dans ce pays un peu plus de 300 000 emplois.

Carte 1 : L'emploi automobile en Europe au 31 décembre 2004



© IGN - Insee 2007  
Source : Eurostat

<sup>1</sup> L'emploi comptabilisé ici ne tient pas compte de l'emploi intérimaire.

Après l'Allemagne, c'est en France, au Royaume-Uni, en Italie et en Espagne que l'implantation de l'industrie automobile est la plus forte. Cette industrie implantée depuis plusieurs décennies, emploie plus de 180 000 salariés dans chacun de ces pays qui représentent à eux quatre un poids similaire à celui de l'Allemagne. Dans le reste de l'Europe, la construction automobile est également présente de manière significative en Suède où elle emploie plus de 50 000 salariés.

### **La France représente 12,5% des emplois européens**

En France, l'industrie automobile emploie un peu plus de 320 000 salariés soit 12,5% du secteur au niveau européen. L'industrie automobile française est ainsi trois fois moins importante que l'industrie automobile allemande, ce qui se traduit par un poids de l'industrie automobile plus faible dans l'économie française où elle représente 2,4% de l'emploi salarié. Le secteur de la construction automobile emploie plus de la moitié de ces salariés avec 168 000 emplois soit 15,6% de l'emploi au niveau européen. Le secteur de la fabrication de pneumatiques est également bien développé en France : avec près de 37 000 salariés, il représente trois emplois sur dix au niveau européen.

### **La fabrication d'équipements automobiles très présente en Europe centrale et orientale**

Dans l'Est et le Sud de l'Allemagne, l'industrie automobile est également bien implantée dans plusieurs pays comme la Pologne avec 130 000 emplois, la Roumanie avec 97 000 emplois et la Hongrie avec 65 000 emplois. Dans cette partie de l'Europe, l'emploi automobile se situe principalement dans le secteur de la fabrication d'équipements automobiles qui génère 176 000 postes dans l'ensemble de ces trois pays. Le secteur de la fabrication de matériels électriques pour moteurs et véhicules est particulièrement présent en Pologne, en Roumanie et en Hongrie : chacun de ces trois pays comptabilise plus de 20 000 postes dans cette activité, soit le plus grand nombre d'emplois après l'Allemagne.

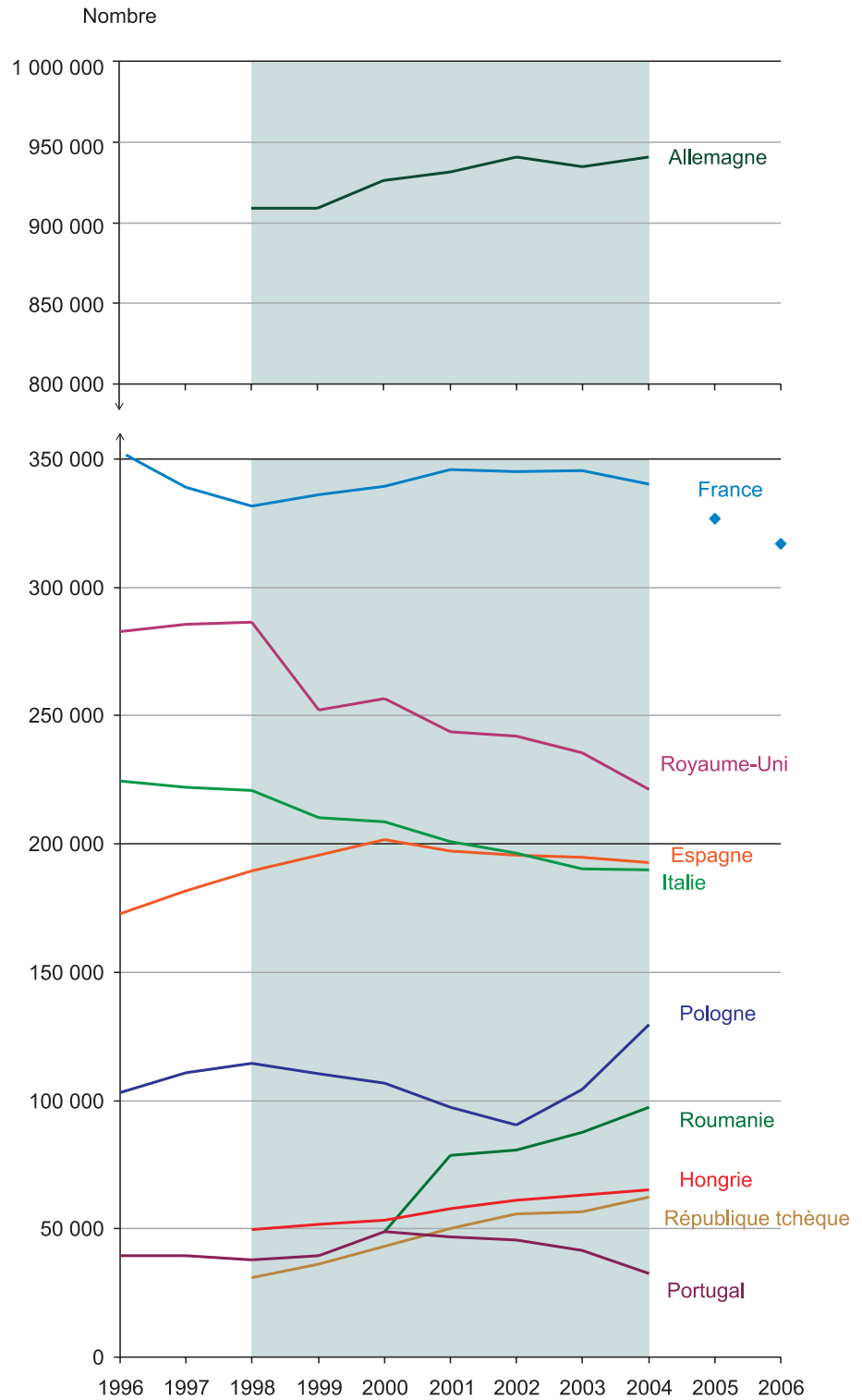
### **Une ouverture du marché à l'Est qui affecte différemment les territoires**

La chute du mur de Berlin en novembre 1989 et plus généralement la fin du bloc communiste en Europe de l'Est a entraîné l'ouverture de nouveaux marchés. Cet élargissement a été particulièrement important pour l'industrie automobile dont les logiques de production et de distribution se placent dans des espaces larges. L'ouverture de pays aux coûts de main-d'œuvre moins élevés et la perspective d'entrée de ces pays dans l'Union européenne a constitué une opportunité de développement qui s'est accompagnée d'un risque de délocalisation pour les anciennes industries des pays de l'Ouest.

Entre 1996 et 2004, le nombre d'emplois dans l'industrie automobile a fortement évolué dans les différents pays d'Europe (cf. graphique 1). En particulier, le nombre d'emplois automobiles a augmenté dans les pays d'Europe centrale et orientale après 2000. Ces hausses ne se sont pas traduites par une progression de l'emploi au niveau de l'ensemble de l'Europe en raison des pertes observées en Europe de l'Ouest. Ainsi, tandis que l'industrie automobile gagnait plus de 90 000 emplois en Pologne, Roumanie, Hongrie, Slovaquie et République tchèque, l'emploi automobile diminuait du même nombre d'emplois au total pour le Royaume-Uni, l'Italie, le Portugal, l'Espagne, la Belgique et les Pays-Bas.

La progression de l'emploi est marquée dans plusieurs pays d'Europe centrale et orientale entre 2000 et 2004. Ces progressions d'emplois correspondent à un développement important dans le secteur de la fabrication d'équipements automobiles. Ainsi, ce secteur a doublé en Slovaquie, avec près de 11 000 emplois supplémentaires. La fabrication d'équipements automobiles a également créé 18 000 emplois en République tchèque, 17 000 en Pologne et 8 000 en Hongrie. En Roumanie, c'est dans le secteur de la fabrication de matériels électriques pour moteurs et véhicules que la progression a été la plus forte.

**Graphique 1 : Évolution de l'emploi de l'industrie automobile dans les principaux pays européens**



Source : Eurostat

## Un emploi globalement stable en Allemagne et en France jusqu'en 2004

Jusqu'en décembre 2004, dernière année disponible pour l'ensemble des pays européens, l'Allemagne et la France semblent mieux résister aux fortes évolutions de l'industrie automobile. Ainsi entre 2000 et 2004, l'Allemagne gagne près de 15 000 emplois soit une hausse de 1,5%. Dans ce pays, le niveau d'emploi est resté stable pour l'ensemble des différents secteurs de l'industrie automobile.

En France, l'industrie automobile a perdu 2 000 emplois entre 2000 et 2004 soit une baisse de 0,6% des effectifs. En 2005, l'industrie automobile a perdu plus de 10 000 emplois et elle semble également en recul en 2006, année peu marquée en France par le lancement de nouveaux véhicules.

Dans le reste de l'Europe de l'Ouest, le Royaume-Uni et l'Italie sont les premiers pays touchés par des pertes massives d'emplois dans l'industrie automobile. Dans ces deux pays, les pertes d'emplois sont surtout marquées dans le secteur de la construction automobile dont le niveau a commencé à chuter dès 1999. Les autres secteurs de l'industrie automobile ont même été en hausse en Italie entre 1996 et 2004. Au Royaume-Uni, l'emploi dans la fabrication d'équipements automobiles est resté stable jusqu'en 2000 avant de chuter de 13% entre 2000 et 2004. Ce secteur semble ainsi avoir suivi l'évolution de la construction automobile avec quelques années de décalage.

À partir de 2000, l'Espagne, le Portugal, la Belgique et les Pays-Bas semblent également entraînés dans un mouvement de perte d'emplois dans l'industrie automobile. Si le secteur de la construction automobile est le seul touché en Belgique, les pertes d'emplois concernent cette fois les différents secteurs de l'industrie automobile dans les autres pays. En particulier, le secteur de la fabrication de matériels électriques pour moteurs et véhicules diminue fortement en Espagne et au Portugal tandis qu'aux Pays-Bas les secteurs de la construction automobile et de la fabrication d'équipements automobiles sont les plus touchés par les diminutions d'effectif.

## En France, l'industrie automobile est principalement située dans la moitié nord

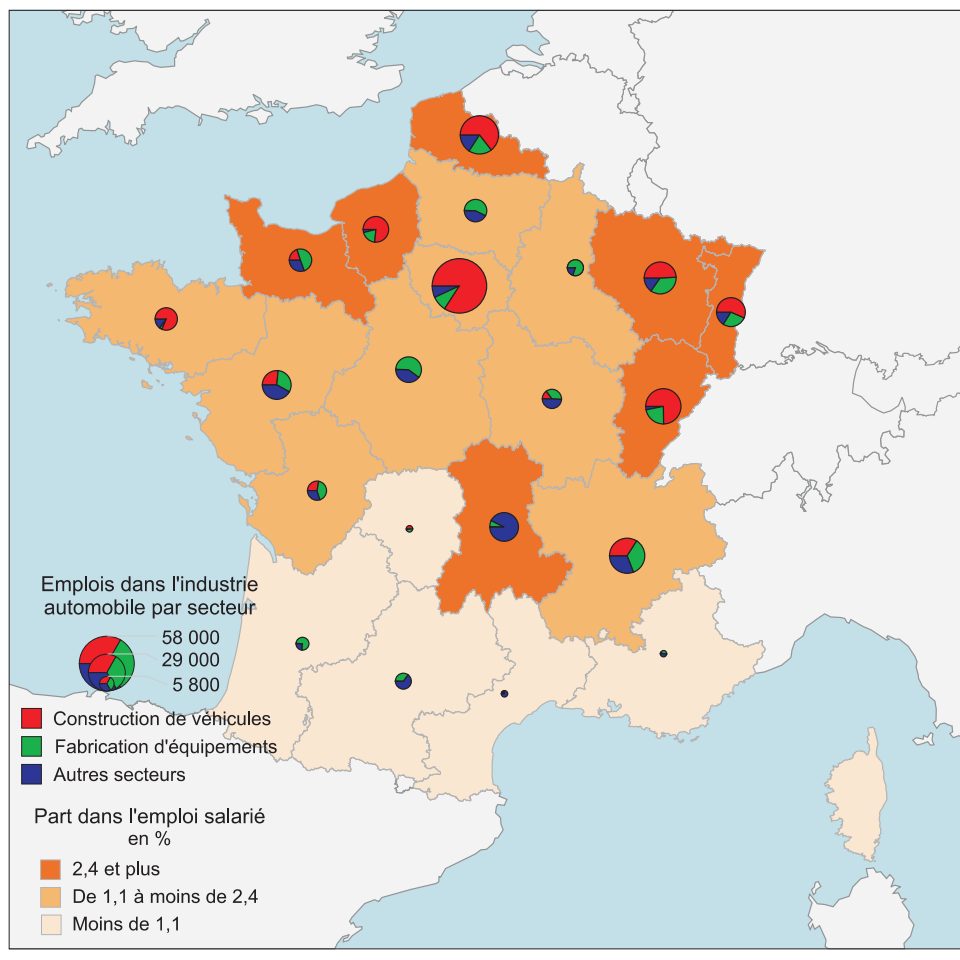
Au 31 décembre 2005, l'industrie automobile emploie un peu plus de 320 000 personnes en France. Ces emplois sont principalement situés dans les régions de la moitié nord du territoire métropolitain (cf. carte 2). L'importance de cette industrie est particulièrement marquée en Nord-Pas-de-Calais, Basse-Normandie, Haute-Normandie et dans l'Est, en Franche-Comté, Lorraine et Alsace. Pour ces six régions, l'ensemble de l'industrie automobile représente plus de 2,4% de l'emploi salarié.

L'Île-de-France est la principale région d'implantation de cette industrie avec plus de 57 000 emplois. Ces emplois sont principalement situés dans le secteur de la construction automobile qui concentre 84% des emplois de l'industrie automobile francilienne. Avec 31 000 emplois, la région Nord-Pas-de-Calais fournit près de 10% de l'emploi national. De même qu'en Île-de-France, le secteur de la construction automobile est le plus important puisqu'il représente deux tiers des emplois automobiles de la région. L'industrie automobile est par ailleurs bien implantée dans l'Est, en Franche-Comté, Alsace et Lorraine, notamment la construction automobile.

Plus au sud, seules les régions de Rhône-Alpes et d'Auvergne possèdent un nombre conséquent d'emplois dans l'industrie automobile. En Auvergne, ces emplois se situent dans le secteur de la fabrication de pneumatiques avec la présence du siège social de Michelin et de plusieurs établissements producteurs. En Rhône-Alpes, les quelque 26 000 emplois du secteur se répartissent à la fois dans les secteurs de la construction automobile, de la fabrication de pneumatiques et de la fabrication d'équipements automobiles. Toutefois, compte tenu de la taille de la région, ces emplois ne pèsent pas un poids suffisant pour considérer la région spécialisée (cf. Définition) dans l'un de ces secteurs d'activité.

Les six principales régions regroupent 79% de l'emploi dans la construction automobile

Carte 2 : L'emploi automobile en France au 31 décembre 2005



© IGN - Insee 2007  
Source : Insee, Clap 2005

L'emploi dans l'industrie automobile dans les six principales régions d'implantation se concentre surtout dans l'activité de construction automobile. En effet, les régions, Île-de-France, Nord-Pas-de-Calais, Haute-Normandie, Franche-Comté, Lorraine et Alsace regroupent à elles seules 79% de l'emploi national de la seule activité de construction automobile. Avec plus de 48 000 emplois, l'Île-de-France représente même près du tiers de l'emploi de ce secteur d'activité.

La part des salariés du secteur de la construction automobile dans l'emploi salarié est plus élevée que la moyenne nationale. Ainsi, cinq régions apparaissent fortement spécialisées dans ce secteur (cf. Définition). Avec plus de 20 000 emplois en Nord-Pas-de-Calais, la construction automobile y est ainsi deux fois plus présente qu'ailleurs. Dans l'Est, avec plus de 10 000 emplois en Franche-Comté, en Alsace et en Lorraine ce sous-secteur est 1,5 fois plus présent qu'au niveau national (cf. carte 3). Enfin la Haute-Normandie est également fortement spécialisée dans la construction automobile avec plus de 11 000 emplois. En dehors de ces régions, seule la Bretagne possède proportionnellement plus d'emplois dans la construction automobile que la moyenne nationale.

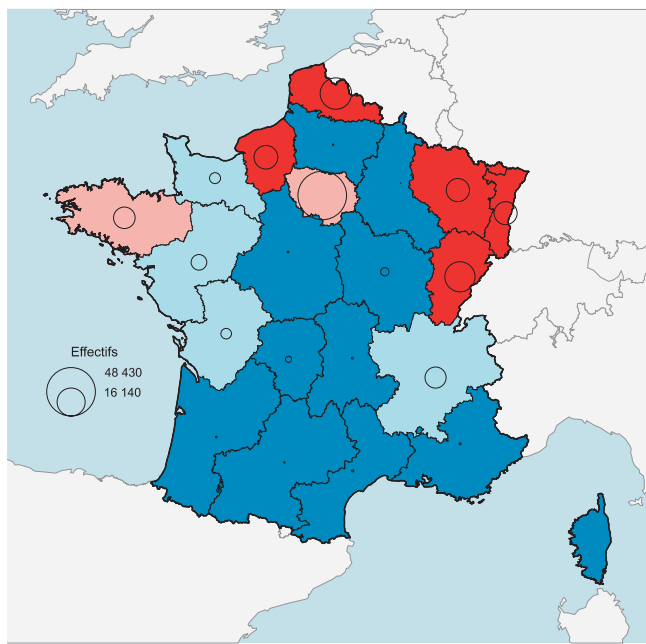
**Une spécialisation dans la fabrication d'équipements automobiles peu marquée en Nord-Pas-de-Calais**

Le secteur de la fabrication d'équipements automobiles est réparti sur la plupart des régions de la moitié nord de la France (cf. carte 4). En dehors de l'Île-de-France et de la Bretagne, l'ensemble de ces régions ont une part de l'emploi dans ce secteur supérieure à la moyenne nationale. Toutefois, cette spécialisation est peu marquée en Nord-Pas-de-Calais : la part de l'emploi est 1,2 fois supérieure à la moyenne nationale et ce secteur ne représente finalement que 19,7% de l'industrie automobile régionale contre 29,7% en moyenne nationale (cf. tableau 1). Parmi, les six principales régions d'implantation de la construction automobile, seules l'Île-de-France et la Haute-Normandie ont une part du secteur des équipementiers dans l'industrie automobile plus faible que le Nord-Pas-de-Calais.

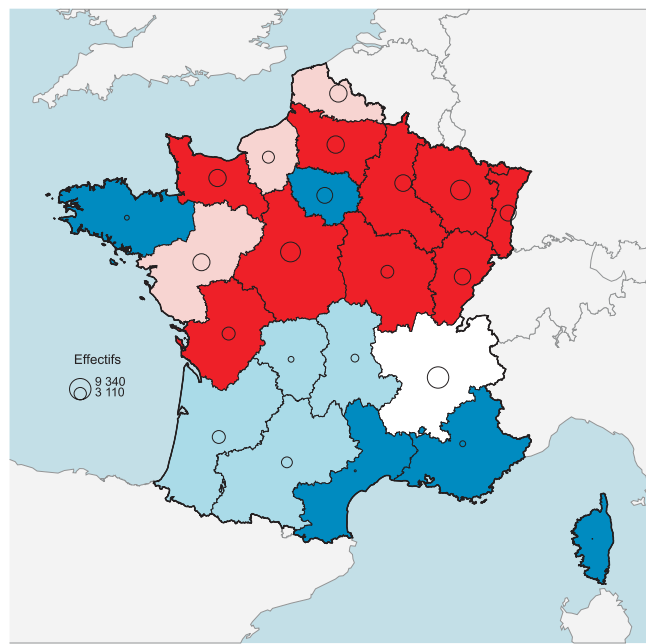
**Différents systèmes territoriaux ?**

La complémentarité des secteurs présents ou non dans les différentes régions de la moitié nord dessine différentes organisations territoriales. Tandis que certaines régions sont plutôt spécialisées dans la construction automobile, d'autres le sont plutôt dans la fabrication d'équipements automobiles. Ainsi, l'Île-de-France apparaît fortement spécialisée dans la conception et la réalisation finale des véhicules tandis que les régions limitrophes produisent les équipements. Dans l'Est, les régions possèdent un nombre important d'emplois dans les deux secteurs et semblent pouvoir former un système indépendant du reste du territoire. Dans l'Ouest, les sites de construction automobile en Bretagne peuvent s'appuyer sur la présence d'équipementiers dans les Pays de la Loire. La région Nord-Pas-de-Calais bénéficie

**Carte 3 : Spécialisation et nombre de salariés en construction de véhicules automobiles au 31 décembre 2005**



**Carte 4 : Spécialisation et nombre de salariés en fabrication d'équipements automobiles au 31 décembre 2005**



**Note de lecture :** L'indice de spécialisation pour une région est égal au rapport entre la part du secteur dans la région et la part du secteur en France métropolitaine, en termes d'effectifs salariés. Il permet de repérer pour une activité donnée si cette activité est plus ou moins présente dans une région, par rapport à l'ensemble du territoire.

© IGN - Insee 2007

Source : Insee, Clap 2005

Indice de spécialisation  
(Légende commune aux deux cartes)

- 1,5 et plus : activité beaucoup plus présente qu'en moyenne nationale
- De 1,1 à moins de 1,5 : activité plus présente qu'en moyenne nationale
- De 0,9 à moins de 1,1 : présence de l'activité dans la moyenne nationale
- De 0,5 à moins de 0,9 : activité moins présente qu'en moyenne nationale
- Moins de 0,5 : activité beaucoup moins présente qu'en moyenne nationale

quant à elle de la présence de plusieurs sites de construction automobile qui peuvent s'appuyer sur des équipementiers présents dans les régions voisines et dans une moindre mesure dans la région.

**Une stabilité globale de l'emploi entre 1994 et 2005 masquant des disparités d'évolution d'une région à l'autre**

L'industrie automobile a connu différentes périodes d'évolution au cours du dernier demi-siècle. Après une période de développement jusqu'au début des années soixante-dix, cette industrie a connu une période de crise de l'emploi entre 1974 et 1982. Après 1982, l'emploi automobile est reparti à la hausse jusqu'au début des années quatre-vingt-dix, date à laquelle il chute à nouveau. Entre 1994 et 2000, l'industrie automobile se développe à nouveau avant de connaître une période moins favorable à partir de 2001. Finalement, le niveau de l'emploi en 2005 est proche de celui de 1994 même si les évolutions ont été importantes au cours de cette décennie. Ainsi entre 1994 et 2000, l'emploi a augmenté dans la plupart des régions automobiles de province tandis qu'il a baissé en Île-de-France. À l'inverse, l'emploi a augmenté en Île-de-France entre 2000 et 2005 tandis qu'il a baissé dans la plupart des régions de province. Au cours de cette deuxième période, seules les régions Nord-Pas-de-Calais et Basse-Normandie ont gagné des emplois.

L'apparente stabilité de l'emploi dans l'ensemble du champ de l'industrie automobile masque également de grandes disparités entre les secteurs qui la composent. Le secteur de la construction automobile a crû de 7 000 emplois au cours de la période tandis que la fabrication d'équipements automobiles a perdu plus de 8 000 emplois. Les secteurs de la fabrication de pneumatiques et de la fabrication de matériels électriques pour moteurs et véhicules sont restés globalement stables au cours de la période.

**Tableau 1 : L'emploi dans l'industrie automobile en France au 31 décembre 2005**

|                              | Ensemble de l'industrie automobile | dont : construction de véhicules automobiles |             | dont : fabrication d'équipements automobiles |             |
|------------------------------|------------------------------------|----------------------------------------------|-------------|----------------------------------------------|-------------|
|                              | Nombre d'emplois                   | Nombre d'emplois                             | %           | Nombre d'emplois                             | %           |
| Île-de-France                | 57 569                             | 48 426                                       | 84,1        | 5 138                                        | 8,9         |
| <b>Nord-Pas-de-Calais</b>    | <b>31 338</b>                      | <b>20 157</b>                                | <b>64,3</b> | <b>6 185</b>                                 | <b>19,7</b> |
| Rhône-Alpes                  | 26 668                             | 9 106                                        | 34,1        | 9 335                                        | 35,0        |
| Franche-Comté                | 25 013                             | 18 678                                       | 74,7        | 5 523                                        | 22,1        |
| Lorraine                     | 22 342                             | 10 992                                       | 49,2        | 7 930                                        | 35,5        |
| Alsace                       | 19 171                             | 10 835                                       | 56,5        | 5 226                                        | 27,3        |
| Pays de la Loire             | 18 855                             | 5 003                                        | 26,5        | 5 932                                        | 31,5        |
| Auvergne                     | 17 582                             | 85                                           | 0,5         | 1 237                                        | 7,0         |
| Haute-Normandie              | 15 018                             | 11 488                                       | 76,5        | 2 933                                        | 19,5        |
| Centre                       | 13 386                             | 281                                          | 2,1         | 8 003                                        | 59,8        |
| Basse-Normandie              | 12 359                             | <b>secret statistique</b>                    |             |                                              |             |
| Picardie                     | 10 798                             | 45                                           | 0,4         | 6 153                                        | 57,0        |
| Bourgogne                    | 9 330                              | <b>secret statistique</b>                    |             |                                              |             |
| <b>France métropolitaine</b> | <b>321 806</b>                     | <b>151 633</b>                               | <b>47,1</b> | <b>89 939</b>                                | <b>27,9</b> |

Source : Insee - Clap 2005



**Seul le Nord-Pas-de-Calais enregistre des hausses importantes de l'emploi sur l'ensemble de la période 1994-2005**

Entre 1994 et 2005, l'industrie automobile a créé 6 400 postes dans la région Nord-Pas-de-Calais soit une progression de 25% de l'emploi en onze ans. La croissance a été particulièrement nette entre 1994 et 2000 avec près de 4 700 emplois supplémentaires (cf. tableau 2). Entre 2000 et 2005, le Nord-Pas-de-Calais continue sa croissance avec près de 1 700 emplois supplémentaires. Ces progressions d'emploi sont la conséquence d'un développement important de l'industrie automobile dans la zone d'emploi du Valenciennois et d'un maintien du niveau d'emploi dans les autres zones. L'évolution de l'emploi régional est toutefois moins favorable en 2006 avec une perte de près de 300 emplois. En dehors du Nord-Pas-de-Calais, seule la Basse-Normandie a connu une hausse de l'emploi sur les deux périodes même si le gain global y est moins élevé avec près de 1 500 emplois en plus soit une progression de près de 14% en onze ans.

Parmi les autres régions d'implantation de l'industrie automobile, la plupart ont gagné un nombre important d'emplois entre 1994 et 2000 mais en ont perdu beaucoup depuis 2000. Toutefois, certaines régions se distinguent par des pertes massives d'emplois sur les deux périodes. Enfin, en Île-de-France l'emploi a baissé entre 1994 et 2000 mais a augmenté dans les mêmes proportions entre 2000 et 2005.

**Des pertes massives d'emplois en Franche-Comté, Haute-Normandie, Picardie et Bourgogne**

Malgré la hausse globale de l'emploi observée dans l'industrie automobile entre 1994 et 2000, quatre régions de province ont perdu un nombre important d'emplois sur cette première période. Pour ces quatre régions, la perte d'emplois a été également importante entre 2000 et 2005. Ainsi, la Franche-Comté a perdu plus de 5 500 emplois soit une baisse de plus de 17% entre 1994 et 2005. La Haute-Normandie, la Picardie et la Bourgogne ont pour leur part perdu plus de 20% de leurs effectifs automobiles sur cette même période.

En Lorraine, Rhône-Alpes, Alsace, Auvergne, dans les Pays de la Loire et le Centre, le nombre d'emplois automobiles a augmenté entre 1994 et 2000 mais il a ensuite baissé de façon parfois plus importante encore que la hausse précédente. Si les baisses ont été peu importantes en Lorraine, les cinq autres régions ont perdu plus de 1 000 emplois chacune. Pour l'Auvergne et la région Centre, ces pertes d'emplois ont même été beaucoup plus conséquentes que les gains d'emplois précédemment enregistrés.

**Tableau 2 : Évolution de l'emploi automobile entre 1994 et 2005**

Unité : nombre

|                              | 1994-2000       | 2000-2005       |
|------------------------------|-----------------|-----------------|
| Île-de-France                | - 2 452         | + 2 336         |
| <b>Nord-Pas-de-Calais</b>    | <b>+ 4 697</b>  | <b>+ 1 669</b>  |
| Rhône-Alpes                  | + 3 355         | - 1 822         |
| Franche-Comté                | - 2 837         | - 2 732         |
| Lorraine                     | + 4 924         | - 151           |
| Alsace                       | + 2 537         | - 1 449         |
| Pays de Loire                | + 2 650         | - 1 144         |
| Auvergne                     | + 726           | - 2 947         |
| Basse-Normandie              | + 924           | + 545           |
| Haute-Normandie              | - 2 498         | - 1 328         |
| Centre                       | + 315           | - 4 368         |
| Picardie                     | - 2 449         | - 914           |
| Bourgogne                    | - 1 025         | - 1 452         |
| <b>France métropolitaine</b> | <b>+ 13 382</b> | <b>- 14 156</b> |

Source : Unedic

**La spécialisation du Nord-Pas-de-Calais dans la construction automobile s'est accrue par les évolutions successives de l'emploi entre 1994 et 2005**

La décomposition de l'évolution de l'emploi de l'industrie automobile entre ses deux principaux secteurs montre un accroissement de la spécialisation des régions dans le secteur de la construction automobile (cf. graphiques 2 et 3). Ainsi, dans la plupart des régions spécialisées dans la construction automobile, l'emploi a globalement augmenté dans ce secteur entre 1994 et 2005. En Nord-Pas-de-Calais, en Lorraine et en Île-de-France, l'emploi dans la construction automobile a augmenté entre 1994 et 2000 comme entre 2000 et 2005. Ces évolutions ont ainsi permis de renforcer la spécialisation de ces régions dans le secteur. Les différences d'évolution globale entre ces trois régions s'expliquent par une évolution différente de la fabrication d'équipements. En Nord-Pas-de-Calais les effectifs de ce second secteur ont un peu augmenté au cours des deux périodes tandis qu'ils ont baissé de façon importante en Île-de-France. En Lorraine, la fabrication d'équipements automobiles s'est développée jusqu'en 2000 avant de perdre un nombre important d'emplois.

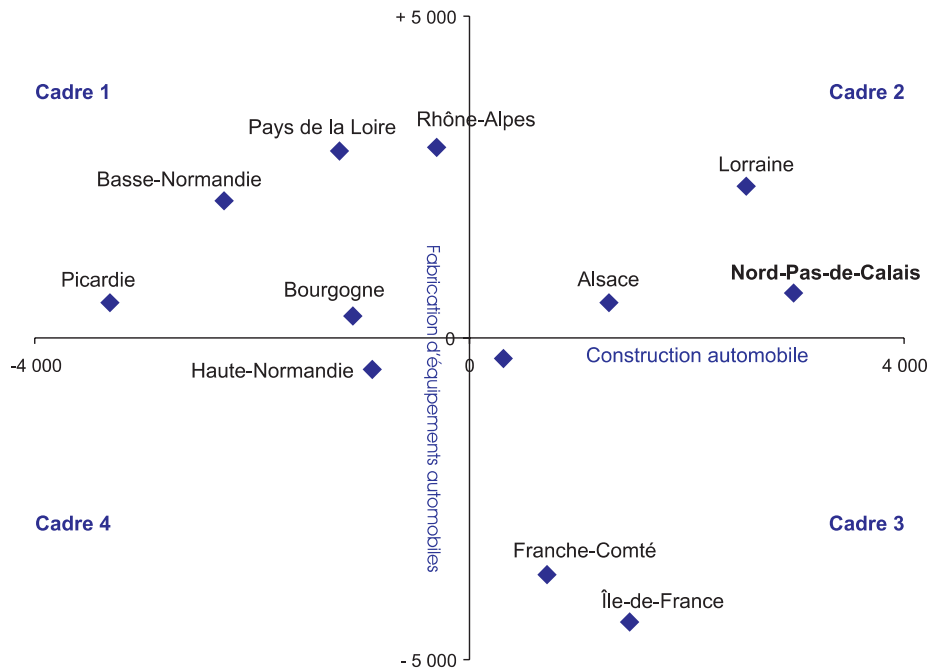
En Alsace, la spécialisation dans la construction automobile s'est accrue jusqu'en 2000 grâce à une hausse de l'emploi. Toutefois à partir de 2000, cette région a perdu beaucoup d'emplois dans le secteur. La Haute-Normandie doit, quant à elle, sa spécialisation dans la construction automobile à la création de près de 4 500 emplois entre 2000 et 2005 ce qui représente 40% des emplois actuels.

À l'inverse, des régions comme la Picardie, la Basse-Normandie, le Centre ou la Bourgogne ont perdu beaucoup d'emplois dans la construction automobile et n'en possèdent pratiquement plus en 2005.

**Une baisse des effectifs de la fabrication d'équipements automobiles dans la plupart des régions entre 2000 et 2005**

Le secteur de la fabrication d'équipements automobiles a connu une croissance dans la plupart des régions jusqu'en 2000 mais a perdu beaucoup d'emplois au cours de la période 2000-2005. Ainsi seuls le Nord-Pas-de-Calais et la Basse-Normandie ont gagné de l'emploi dans ce secteur au cours de cette deuxième période.

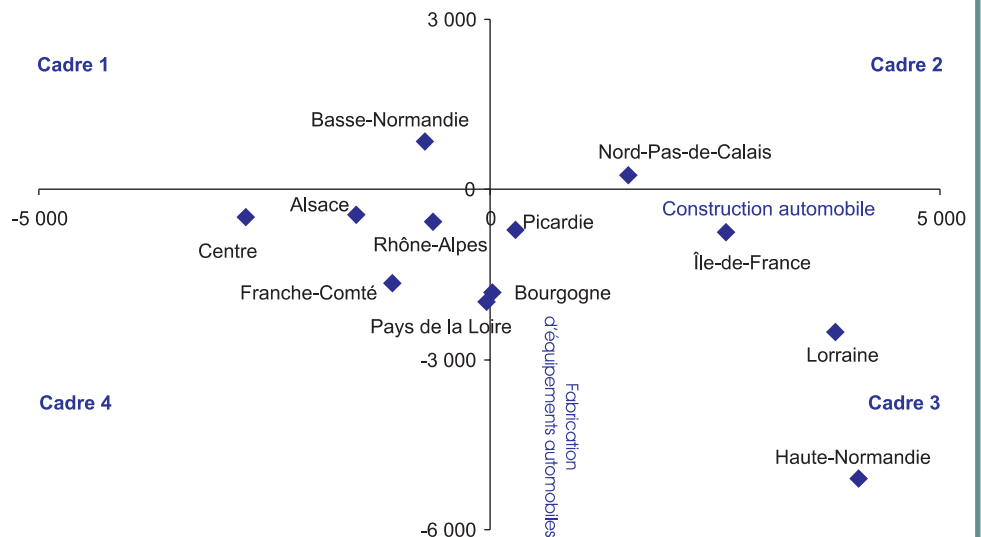
**Graphique 2 : Évolution de l'emploi salarié entre 1994 et 2000 pour la construction et la fabrication d'équipements automobiles**



**Note de lecture :** La position du point indique l'évolution de l'emploi dans la région pour les secteurs de la construction en abscisse, et de la fabrication d'équipements automobiles en ordonnée. Par exemple, une région dont le point situé dans le cadre 3 comme la Franche-Comté a connu une augmentation de l'emploi dans le secteur de la construction automobile et une diminution de l'emploi dans le secteur de la fabrication d'équipements automobiles.

Source : Unedic

**Graphique 3 : Évolution de l'emploi salarié entre 2000 et 2005 pour la construction et la fabrication d'équipements automobiles**



Source : Unedic

## Pour comprendre ces résultats

### Source

Pour les données européennes, les informations sont issues d'Eurostat qui fait la synthèse et assure la comparabilité des informations disponibles dans les différents pays.

Pour les données françaises, les comptages d'établissements sont effectués à partir du répertoire des entreprises et des établissements Sirene (Système informatique pour le répertoire des entreprises et de leurs établissements).

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

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

### Champ de l'industrie automobile

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

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

### Définition

#### **Spécialisation d'un territoire pour une activité**

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

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

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

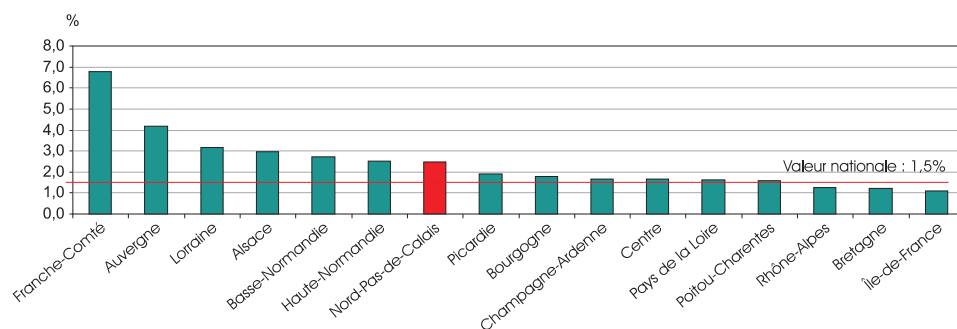
## Encadré : Une synergie possible entre l'industrie automobile et la construction ferroviaire

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

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

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

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

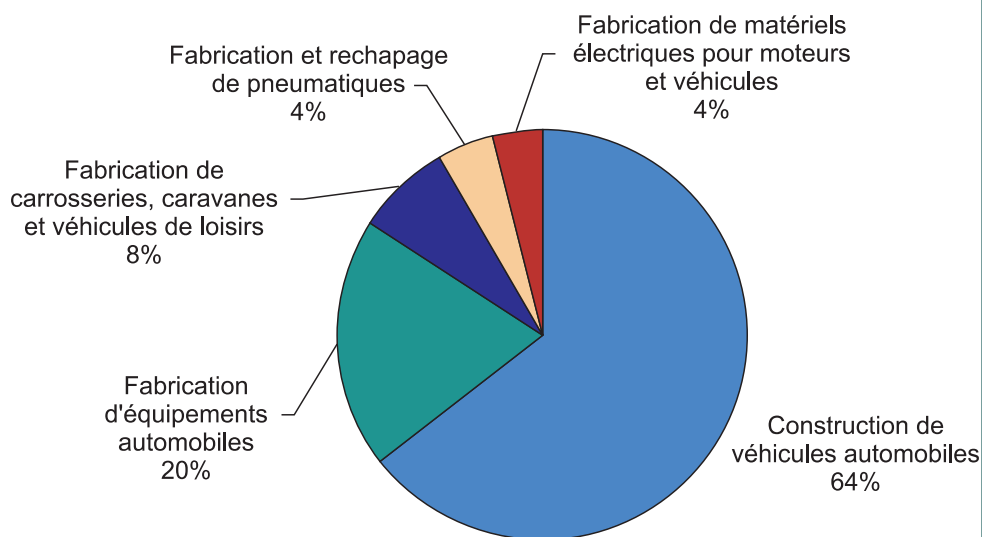


Source : Insee - Clap 2005

**L'industrie automobile régionale repose principalement sur la construction automobile**

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

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



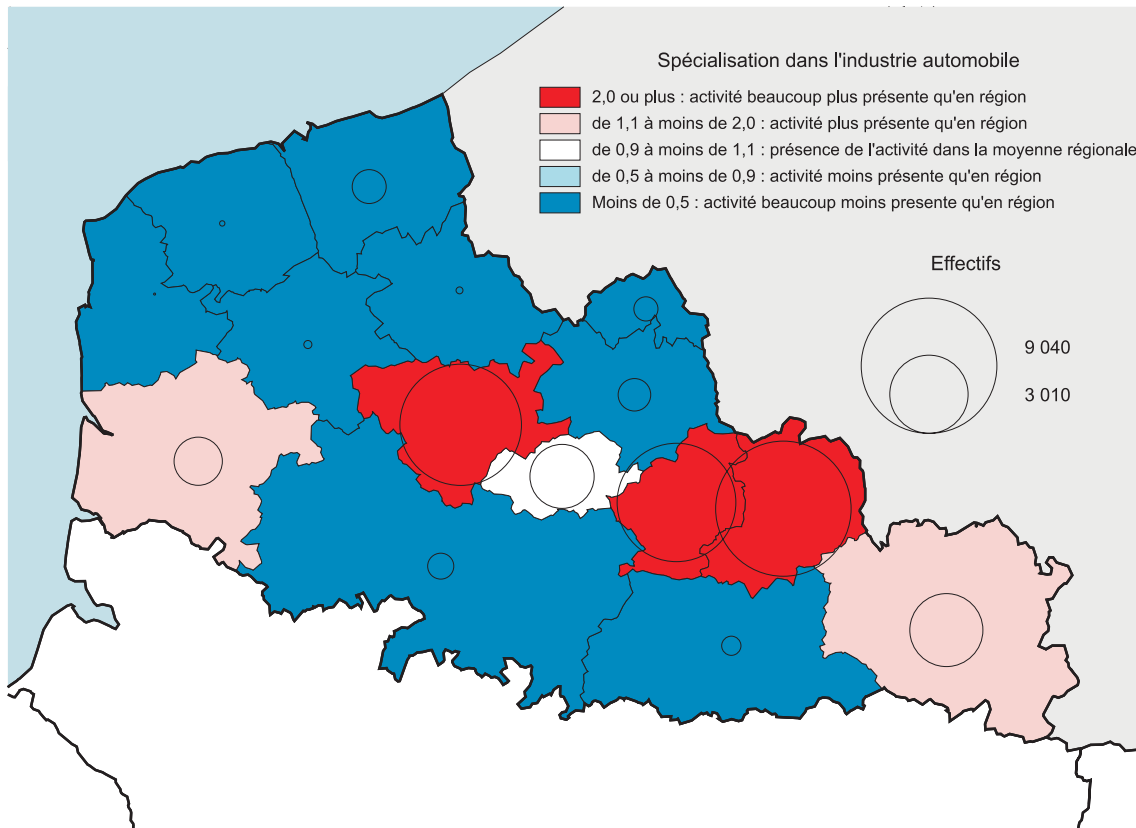
Source : Insee - Clap 2005

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

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

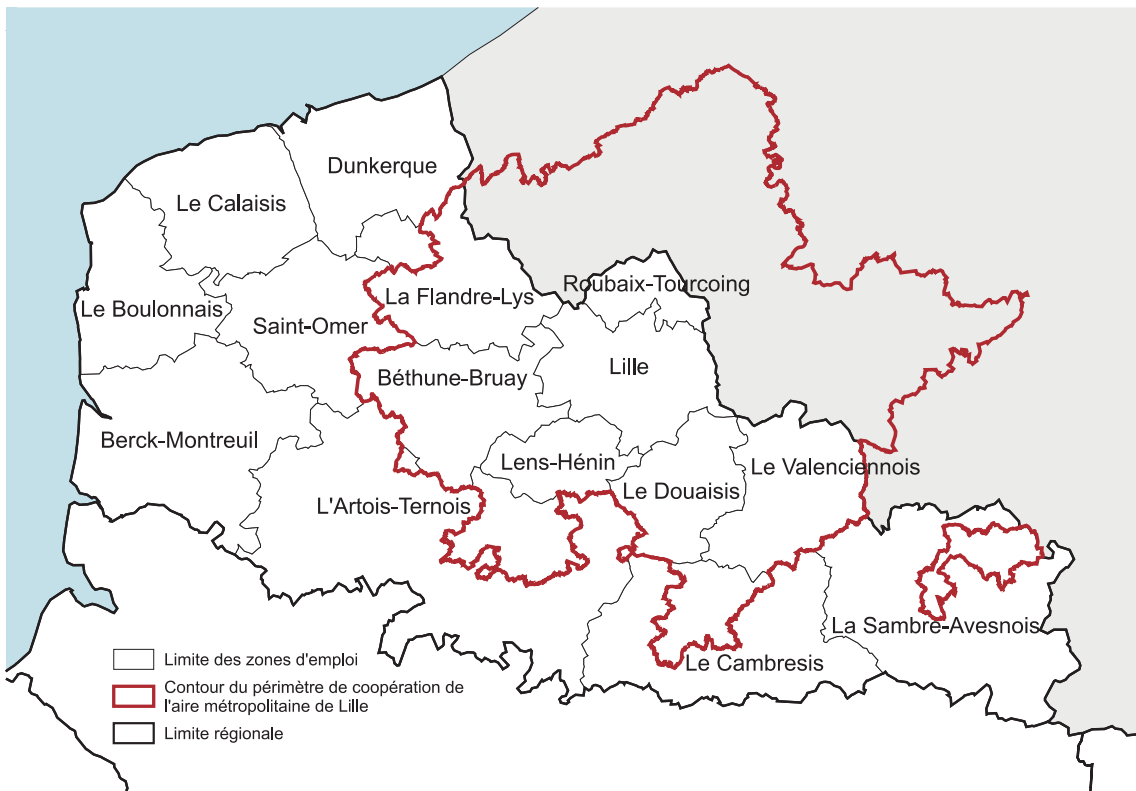
Sur les 31 300 postes régionaux, près de 28 000 sont situés dans la partie sud du territoire de coopération de l'aire métropolitaine lilloise (cf. cartes 1 et 2). Ces emplois sont ainsi principalement situés le long de l'arc minier et dans la communauté d'agglomération de Maubeuge. Les cinq zones d'emploi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

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



© IGN - Insee 2007  
Source : Insee - Clap 2005

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



© IGN - Insee 2007

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

### Des implantations anciennes confortées par des arrivées plus récentes

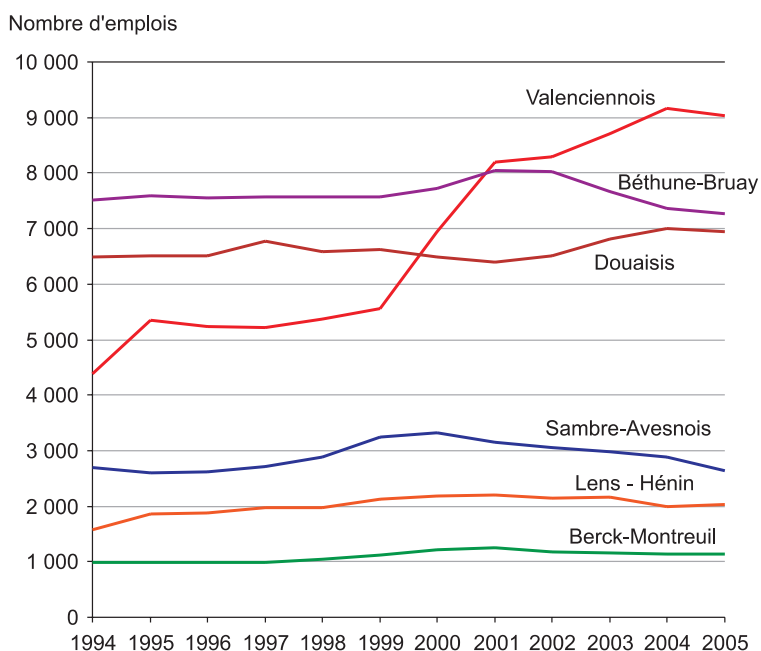
L'implantation de l'industrie automobile en Nord-Pas-de-Calais est ancienne avec des établissements comme Renault, Maubeuge Construction Automobile ou la Française de Mécanique qui se sont implantés dans la région depuis plusieurs décennies. Ainsi, les zones du Douaisis, du Béthunois et de l'Avesnois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

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

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

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

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



Source : Unedic



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

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

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

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

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

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

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

Source : Insee - Clap 2005

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

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

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

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

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

Source : Insee - Clap 2005

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

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

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

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

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

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

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

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

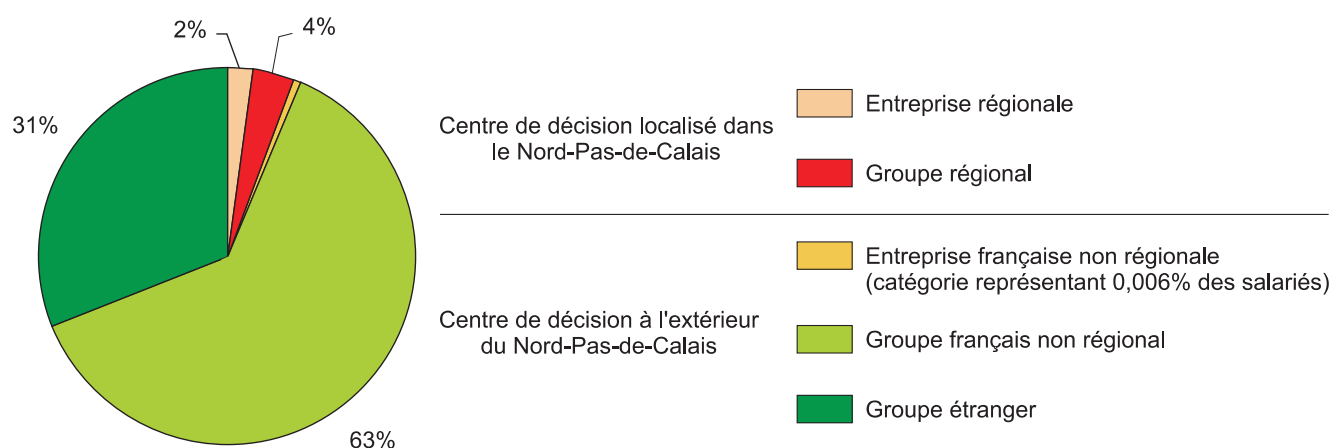
### Des établissements qui dépendent de centres de décision extérieurs

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

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

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

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



Source : Insee - Enquête sur les liaisons financières 2003

## Pour comprendre ces résultats

### Source

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

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

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

### Champ

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

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

### Définitions

#### **Spécialisation d'un territoire pour une activité**

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

#### **La dépendance**

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

# Caractérisation et localisation des salariés de l'industrie automobile du Nord-Pas-de-Calais

Au 31 décembre 2005, l'industrie automobile de la région Nord-Pas-de-Calais compte près de 31 300 salariés. La prédominance masculine y est plus prononcée que dans l'industrie en général puisque les hommes représentent 91% des salariés contre 83% pour l'ensemble de l'industrie.

## Une industrie à dominante masculine

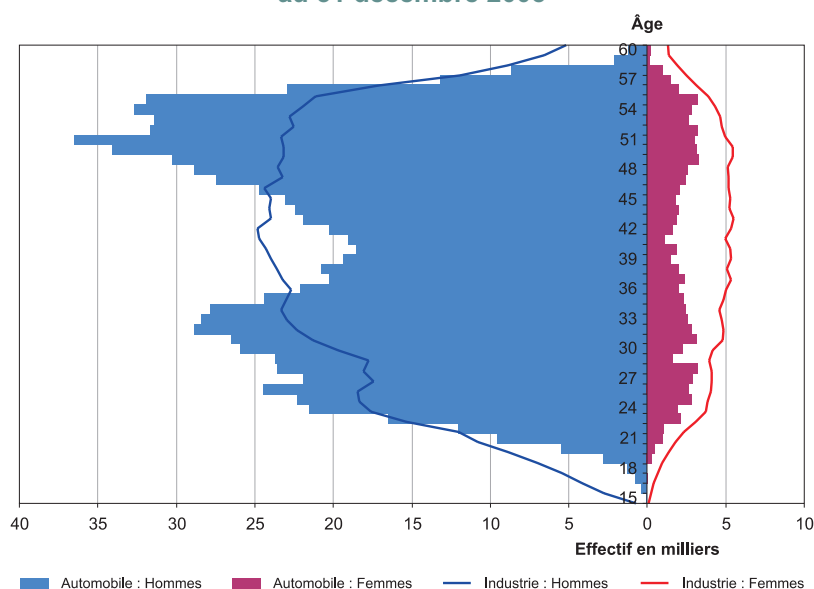
Cette sur-représentation masculine est valable quel que soit le secteur d'activité : la construction automobile, la fabrication d'équipements automobiles ou les autres secteurs de l'industrie automobile. Mais celle-ci est propre à la région Nord-Pas-de-Calais puisque dans les autres régions de province, la part des femmes dans l'industrie automobile est équivalente à celle des femmes dans l'industrie en général.

L'âge moyen des salariés de l'industrie automobile régionale s'élève à 40 ans contre 39 ans pour l'ensemble de l'industrie. L'âge moyen ne diffère pas selon le secteur - construction automobile, fabrication d'équipements automobiles ou autres secteurs de l'industrie automobile - mais selon la catégorie socioprofessionnelle. Les ouvriers, qualifiés ou non, sont âgés en moyenne de 39,6 ans, les cadres de 40,3 ans et les professions intermédiaires de 43,9 ans.

## Une pyramide des âges atypique par rapport au reste de l'industrie

La pyramide des âges des salariés de l'industrie automobile du Nord-Pas-de-Calais est caractérisée par une proportion plus importante de salariés âgés de 25 à 35 ans par rapport à l'ensemble des salariés de l'industrie, respectivement 31% contre 27%, de même pour les salariés âgés de 45 à 55 ans, respectivement 36% des salariés contre 31% (cf. graphique 1). Ces sur-représentations de salariés pour ces deux classes d'âge peuvent s'expliquer assez largement par des périodes de recrutement favorables dans l'industrie automobile dans les années quatre-vingt et mais aussi récemment en 2000, avec l'implantation de Toyota dans le Valenciennois par exemple. Ce profil atypique de pyramide des âges est valable aussi bien dans le secteur de la construction automobile que dans celui de la fabrication d'équipements automobiles, principaux secteurs de l'industrie automobile. Il n'est pas typique à la région

**Graphique 1 : Pyramide des âges des salariés de l'industrie automobile et de l'ensemble des salariés de l'industrie dans le Nord-Pas-de-Calais au 31 décembre 2005**

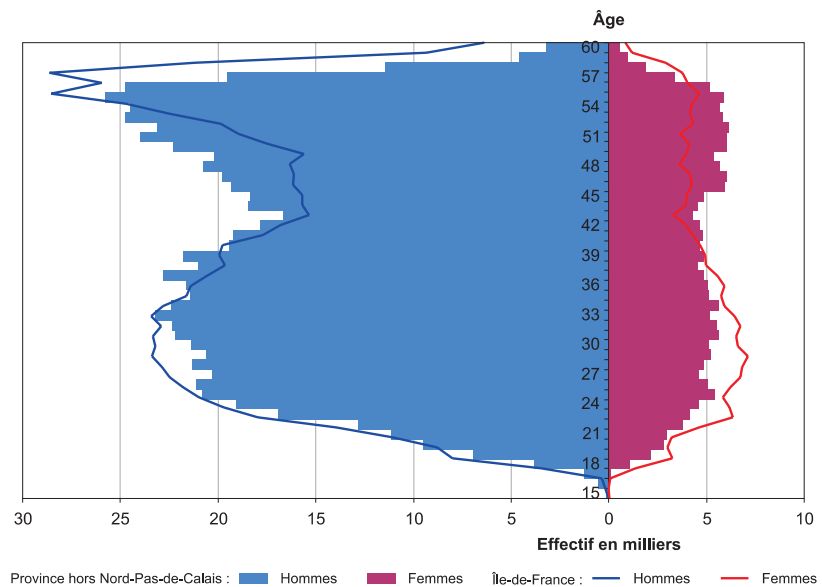


Source : Insee - DADS 2005

Nord-Pas-de-Calais puisqu'il s'observe également dans d'autres régions automobiles comme la Basse-Normandie, la Haute-Normandie ainsi que l'Île-de-France, mais il est un peu moins marqué en France de Province (cf. graphique 2).

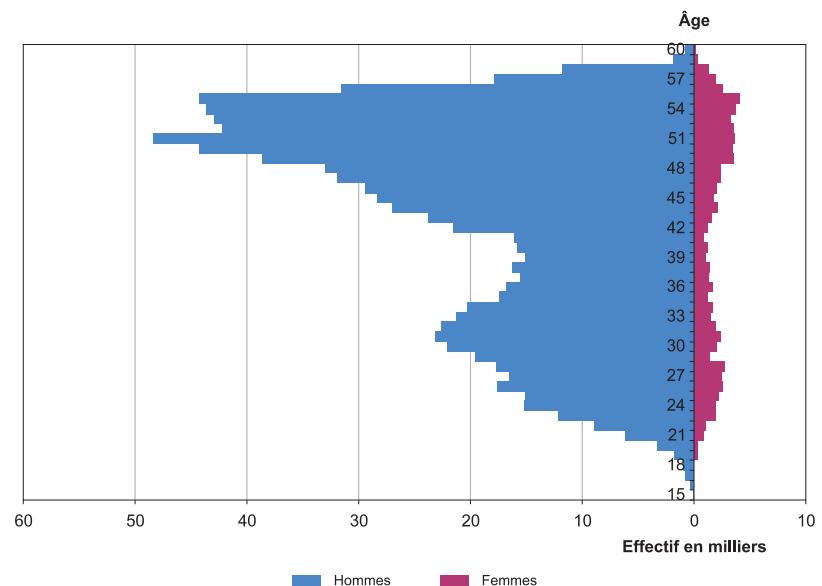
Selon la date de création de l'établissement, le profil par âge des salariés de l'industrie automobile diffère. Pour les établissements dont l'implantation est postérieure à 1990 - considérés dans leur ensemble - les salariés âgés de moins de 35 ans représentent la moitié des effectifs, contre le quart des effectifs pour les établissements créés avant 1990. A contrario, la part des salariés âgés de 45 ans ou plus atteint 53% pour les établissements dont l'implantation est antérieure à

**Graphique 2 : Pyramide des âges des salariés de l'industrie automobile pour les régions de province, hors Nord-Pas-de-Calais, et en Île-de-France au 31 décembre 2005**



Source : Insee - DADS 2005

**Graphique 3 : Pyramide des âges des salariés de l'industrie automobile au 31 décembre 2005, pour les établissements créés avant 1990, dans le Nord-Pas-de-Calais**



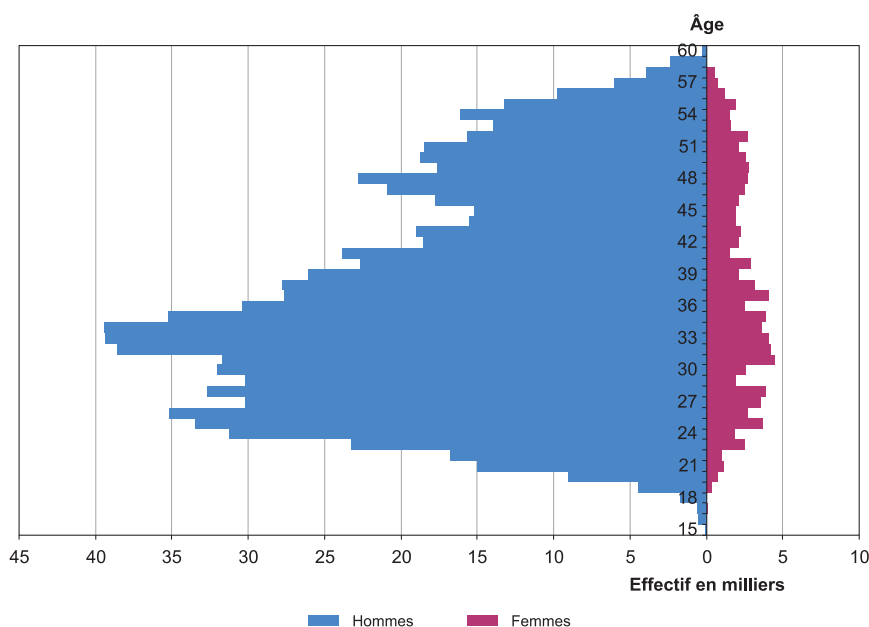
Source : Insee - DADS 2005

**Plus d'emplois d'ouvriers qualifiés dans l'industrie automobile régionale que dans l'ensemble de l'industrie**

1990 contre 24% pour les établissements plus récents (cf. graphiques 3 et 4). Cette majorité de salariés âgés de 45 ans ou plus dans ces établissements peut être une conséquence de la faible mobilité des salariés de l'industrie automobile.

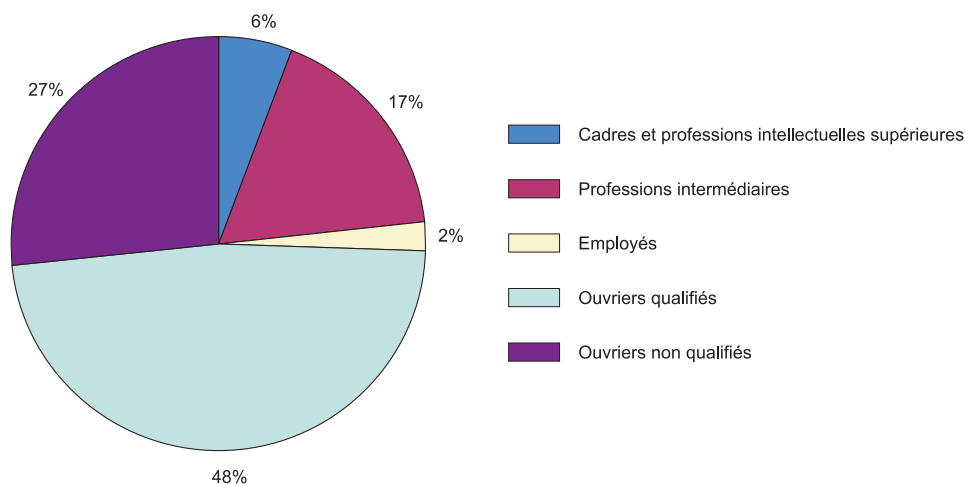
Par rapport à l'ensemble de l'industrie, l'industrie automobile du Nord-Pas-de-Calais se caractérise par une proportion élevée d'ouvriers. En effet, parmi les 31 300 salariés, 23 000 sont ouvriers, soit près des trois quarts des salariés de l'industrie automobile contre deux tiers pour l'ensemble de l'industrie (cf. graphiques 5 et 6). Les ouvriers qualifiés sont sur-représentés dans l'industrie automobile régionale avec 48% des salariés contre 31% pour l'ensemble de l'industrie. Cette proportion atteint même 54% dans le secteur de la fabrication d'équipements automobiles contre 43% dans le secteur de la construction

**Graphique 4 : Pyramide des âges des salariés de l'industrie automobile au 31 décembre 2005, pour les établissements créés après 1990, dans le Nord-Pas-de-Calais**



Source : Insee - DADS 2005

**Graphique 5 : Répartition des salariés de l'industrie automobile en Nord-Pas-de-Calais par catégorie socioprofessionnelle en 2005**



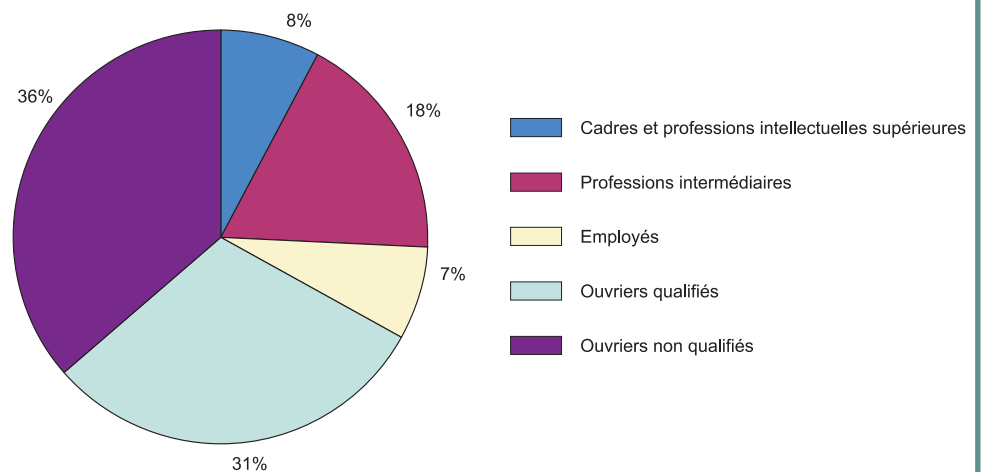
Source : Insee - DADS 2005

**Moins d'emplois de cadres que dans les autres régions de province**

automobile. Cette part importante d'ouvriers qualifiés dans l'industrie automobile est une spécificité régionale puisque celle-ci n'excède pas 40% dans l'industrie automobile en province (cf. graphique 7).

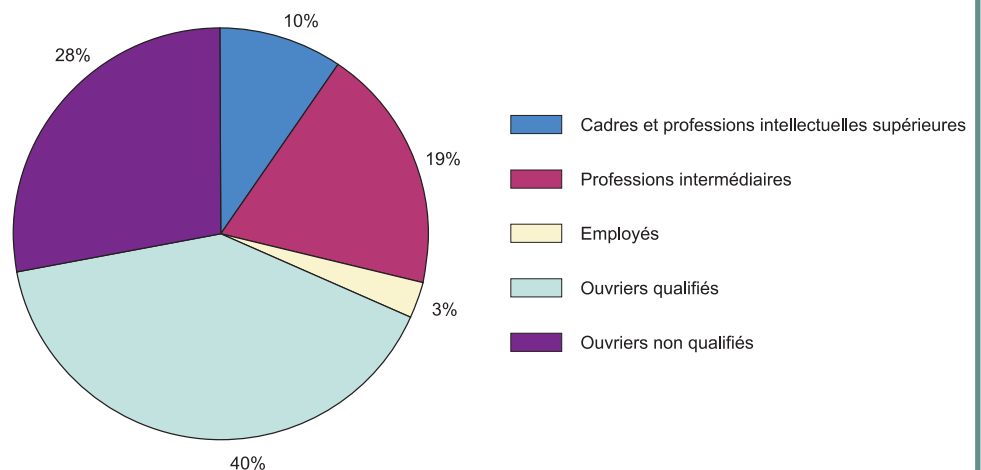
Les cadres et professions intellectuelles supérieures représentent 6% des salariés de l'industrie automobile dans le Nord-Pas-de-Calais, contre 10% en province et 8% dans l'ensemble de l'industrie régionale. Ils sont plus nombreux dans la fabrication d'équipements automobiles que dans la construction automobile - respectivement 7,3% des salariés contre 4,9%. Cette moindre proportion de cadres dans l'industrie automobile régionale par rapport aux autres régions automobiles françaises est à mettre en parallèle avec l'absence d'établissements sièges dans la région et à l'inverse la présence de nombreux centres de production.

**Graphique 6 : Répartition des salariés de l'industrie en Nord-Pas-de-Calais par catégorie socioprofessionnelle en 2005**



Source : Insee - DADS 2005

**Graphique 7 : Répartition des salariés de l'industrie automobile dans les régions de province hors Nord-Pas-de-Calais par catégorie socioprofessionnelle en 2005**



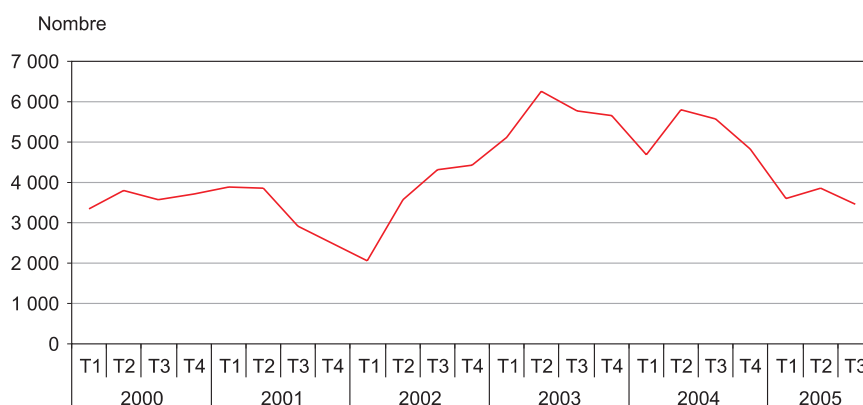
Source : Insee - DADS 2005



### Un recours à l'intérim plus fort que dans les autres secteurs d'activité

Le recours à l'intérim est privilégié dans les activités de nature industrielle, en particulier l'automobile. Depuis 2001, le nombre d'emplois intérimaires en emplois équivalents temps plein (EETP) dans l'industrie automobile au sens de la NAF (secteur 34 de la NAF) varie entre 2 000 et 6 200 EETP. Il est particulièrement élevé sur les années 2003 et 2004 avec plus de 5 000 EETP (cf. graphique). En 2004, 13% des intérimaires travaillent dans l'industrie automobile (au sens de la NAF). Ils y occupent plus de 16% des emplois, faisant du secteur automobile celui où le taux de recours (rapport de l'effectif des intérimaires au nombre total de salariés permanents et intérimaires en emplois équivalents temps plein) à l'intérim est le plus élevé. Le recours à l'intérim dans l'automobile est supérieur de 4 points en région par rapport au secteur automobile en France de Province.

**Graphique : Nombre d'intérimaires en emplois équivalents temps plein travaillant dans le secteur automobile de 2000 à 2005**



Source : DRTEFP

### Très peu de mobilités sectorielles concernent les salariés de l'automobile en Nord-Pas-de-Calais entre 2004 et 2005

Dans le Nord-Pas-de-Calais, la stabilité des salariés travaillant dans l'industrie automobile est très forte : 99,2% des salariés présents en 2004 le sont encore en 2005. Cette stabilité est légèrement plus élevée que pour l'ensemble de l'industrie où elle concerne 97,9% des salariés. En comparaison, dans les services aux entreprises, le taux de stabilité dans la région est globalement de 93,0%.

Dans l'industrie automobile, la stabilité est encore plus élevée chez les salariés âgés d'au moins 50 ans en 2004 (99,7% de personnes stables) que chez les salariés de moins de 30 ans (98,8%). Au sein de l'industrie automobile régionale, cette stabilité s'observe quelle que soit l'activité principale exercée par l'établissement.

### Près de 40% des nouvelles embauches se font par le biais de l'intérim

La très forte stabilité du secteur de l'industrie automobile se traduit par des sorties peu fréquentes : seulement 0,8% des salariés présents en 2004 dans l'industrie automobile n'y travaillent plus en 2005. Entre 2004 et 2005, plus de 200 salariés ont ainsi quitté l'industrie automobile, les deux tiers d'entre eux travaillant dans le secteur de la fabrication d'équipements automobiles. Un tiers des salariés quittant l'industrie automobile a ensuite un emploi dans le secteur de la fabrication de tapis et de moquettes.

Les entrées dans l'industrie automobile sont plus nombreuses que les sorties, puisqu'elles intéressent 2,4% des salariés présents en 2004. Ainsi entre 2004 et 2005, près de 700 personnes ont intégré l'industrie automobile régionale : 340, soit environ la moitié, dans le secteur de la construction automobile et 280 dans celui de la fabrication d'équipements automobiles. Les

entrées dans l'industrie automobile sont effectuées principalement depuis deux secteurs d'activité : le travail temporaire, à hauteur de 39%, et l'administration d'entreprise, à hauteur de 31%.

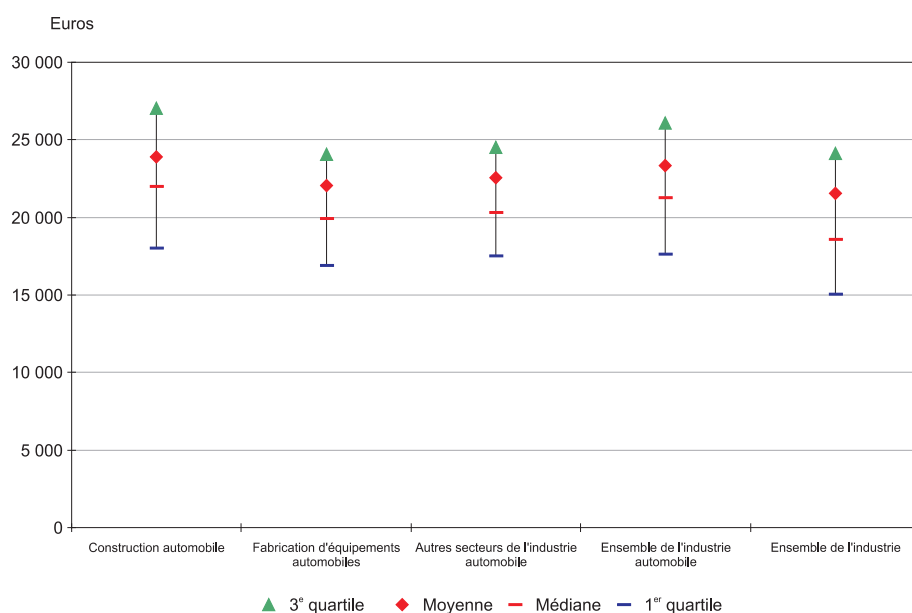
Parmi les 300 jeunes de moins de 30 ans qui ont nouvellement intégré l'industrie automobile régionale, 82% travaillent dans le secteur de la construction automobile et y représentent près des trois quarts des entrants. La construction automobile emploie beaucoup de salariés issus du travail temporaire puisque 71% des entrées se font par ce biais. L'intérim peut alors servir de porte d'entrée vers un emploi définitif dans ce secteur, notamment pour les jeunes de moins de 30 ans puisque près des trois quarts d'entre eux nouvellement embauchés dans l'industrie automobile sont issus d'une agence d'intérim.

La soixantaine de salariés de 50 ans et plus nouvellement embauchés dans l'industrie automobile sont pour les trois quarts employés dans le secteur de la fabrication d'équipements automobiles et ils y représentent 17% des entrants. Les nouveaux entrants dans ce secteur proviennent essentiellement de l'administration d'entreprise, à hauteur de 76% contre 7,6% en provenance du travail temporaire.

**Un salaire annuel moyen plus élevé que dans le reste de l'industrie**

En 2005, les salariés de l'industrie automobile du Nord-Pas-de-Calais - hors intérimaires - travaillant à temps complet toute l'année gagnent en moyenne 23 300 euros par an, soit 1 800 euros de plus que les salariés de l'ensemble de l'industrie régionale (cf. graphique 8). Ces écarts de salaire peuvent s'expliquer en partie par le fait que la production dans l'industrie automobile est très souvent postée et que les salaires prennent en considération les contraintes subies les nuits et les week-ends. Bien que dans la région les salaires moyens dans l'industrie automobile soient plus élevés que ceux dans l'ensemble de l'industrie, il ne faut pas y voir une spécificité régionale puisque cette constatation est vérifiée pour l'ensemble des régions de province hors Nord-Pas-de-Calais. Le salaire médian, qui sépare les salariés en deux parties égales, s'élève à 21 300 euros par an dans l'industrie automobile régionale, supérieur de 2 700 euros à celui de l'industrie en général.

**Graphique 8 : Éventail des salaires annuels nets des salariés à temps complet en 2005**



**Guide de lecture :** La médiane correspond au salaire tel que la moitié des salariés dispose d'un salaire supérieur à ce montant et l'autre moitié un salaire inférieur. Le 1<sup>er</sup> quartile correspond au seuil tel qu'un quart des salariés dispose d'un salaire inférieur à ce seuil. De manière symétrique, le 3<sup>e</sup> quartile est le seuil tel qu'un quart des salariés bénéficie d'un salaire supérieur à ce seuil.

Source : Insee - DADS 2005

Pour l'industrie automobile, les salaires annuels médians versés dans la région sont supérieurs de 700 euros à ceux des autres régions de province.

Selon les secteurs de l'industrie automobile régionale, l'échelle des salaires annuels médians varie de 20 000 euros dans le secteur de la fabrication d'équipements automobiles à 22 000 euros dans celui de la construction automobile. Pour ces deux secteurs, les salaires médians sont supérieurs de 100 euros par rapport aux autres régions de province. Les effets conjugués d'une présence plus importante du secteur de la construction automobile dans la région Nord-Pas-de-Calais par rapport aux autres régions de province ainsi que d'une rémunération plus élevée dans ce secteur que dans celui de la fabrication d'équipements automobiles peuvent expliquer l'écart de 700 euros du salaire médian observé par rapport aux autres régions de province.

Parmi les secteurs de l'industrie automobile, l'éventail des salaires est le plus large dans le domaine de la construction automobile. En effet, un quart de ses salariés gagne moins de 18 000 euros par an et un quart plus de 27 000 euros, soit un écart de salaire de près de 9 000 euros. Cet écart est le plus important puisqu'il s'élève à 7 150 euros dans la fabrication d'équipements automobiles et à 7 000 euros pour les autres secteurs de l'industrie automobile. La durée du travail ne contribue pas à expliquer l'écart favorable de salaire pour la région. En effet, avec 35 heures et 50 minutes par semaine, la durée hebdomadaire du travail est inférieure de 11 minutes à la moyenne de celle des autres régions de province.

Selon les catégories socioprofessionnelles, le salaire annuel médian des salariés de l'industrie automobile varie de 20 000 euros par an pour les ouvriers à près de 42 000 euros par an pour les cadres et professions intellectuelles supérieures. Par rapport à leurs homologues de l'ensemble de l'industrie, les ouvriers non qualifiés de l'industrie automobile ont un salaire médian supérieur de 4 800 euros par an, et les cadres de près de 3 800 euros par an.

La taille des établissements influe aussi sur la grille des salaires. En effet, pour les établissements de moins de 500 salariés, le salaire médian s'élève à 18 740 euros dans l'industrie automobile contre 17 600 euros pour l'ensemble de l'industrie. Pour les établissements de plus de 500 salariés, le salaire médian s'élève à 21 760 euros dans l'industrie automobile contre 21 150 euros dans l'ensemble de l'industrie.

### **Des salariés résidant dans l'ensemble de l'ex-bassin minier**

L'industrie automobile du Nord-Pas-de-Calais compte près de 150 établissements fin 2005. Soixante d'entre eux sont localisés dans l'ex-bassin minier et offrent plus de 80% des emplois. À elle seule, la zone d'emploi du Valenciennois compte près de 9 500 emplois, soit près du tiers des emplois de l'industrie automobile de la région. Les zones d'emploi du Douaisis et de Béthune-Bruay offrent respectivement 7 400 et 7 000 emplois.

Les 31 300 salariés de l'industrie automobile du Nord-Pas-de-Calais résident majoritairement dans l'ex-bassin minier puisque près des deux tiers d'entre eux habitent l'une des 250 communes le composant. Près de 5 500 salariés résident dans les zones d'emploi du Douaisis, du Valenciennois ou de Lens-Hénin, environ 4 100 salariés dans celle de Béthune-Bruay et 3 300 dans celle de la Sambre-Avesnois (cf. carte 1).

La proportion de salariés de l'industrie automobile qui résident et travaillent dans la même zone d'emploi atteint 93% pour la zone d'emploi du Valenciennois, 90% pour celle de Béthune-Bruay et 71% pour celles du Douaisis et de la Sambre-Avesnois. Selon la zone d'emploi, la part des postes de l'industrie automobile occupés par des résidents de la zone d'emploi peut être très élevée. Ainsi, sur la zone d'emploi de la Sambre-Avesnois, 93% des postes de l'industrie automobile sont occupés par des salariés habitant la zone d'emploi. Cette proportion atteint environ 53% des emplois de l'industrie automobile pour les zones d'emploi du Valenciennois, de Béthune-Bruay ou du Douaisis.

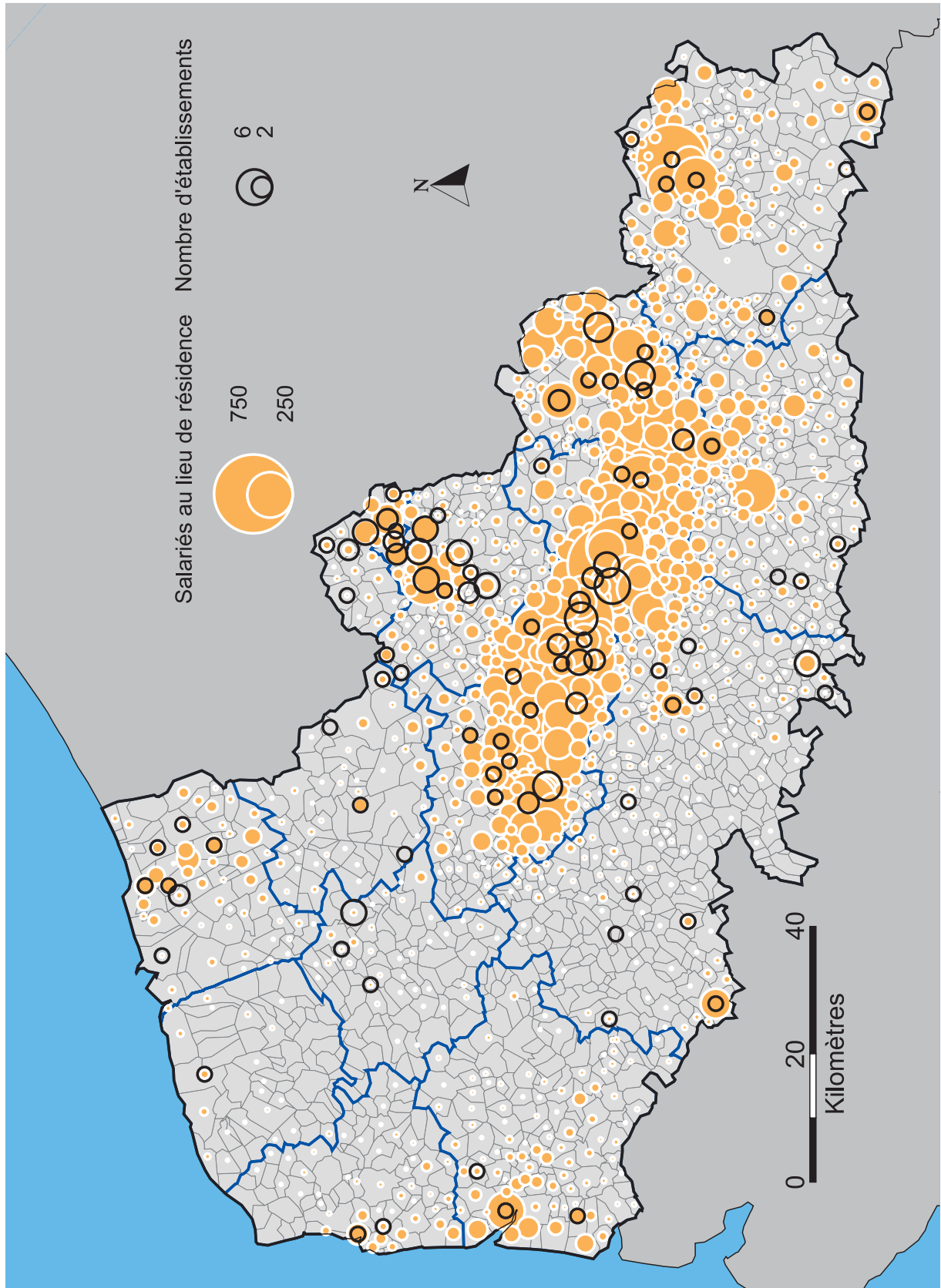
**Les cadres plus nombreux  
à résider dans la  
métropole lilloise et les  
villes-centres**

En 2005, près de 1 800 salariés de l'industrie automobile sont des cadres, soit 5,6% des salariés. Environ 350 d'entre eux résident dans la zone d'emploi du Valenciennois, dont 120 dans la seule commune de Valenciennes (cf. carte 2). Près de 300 cadres habitent également dans la zone d'emploi de Lille, dont une centaine à Lille même. La zone d'emploi de Lille a la particularité d'héberger 18% de l'ensemble des cadres mais 5% de l'ensemble des salariés de l'industrie automobile régionale. Le Douaisis compte environ 230 cadres, soit 13% des cadres de l'industrie automobile, dont environ un tiers sur la commune de Douai.

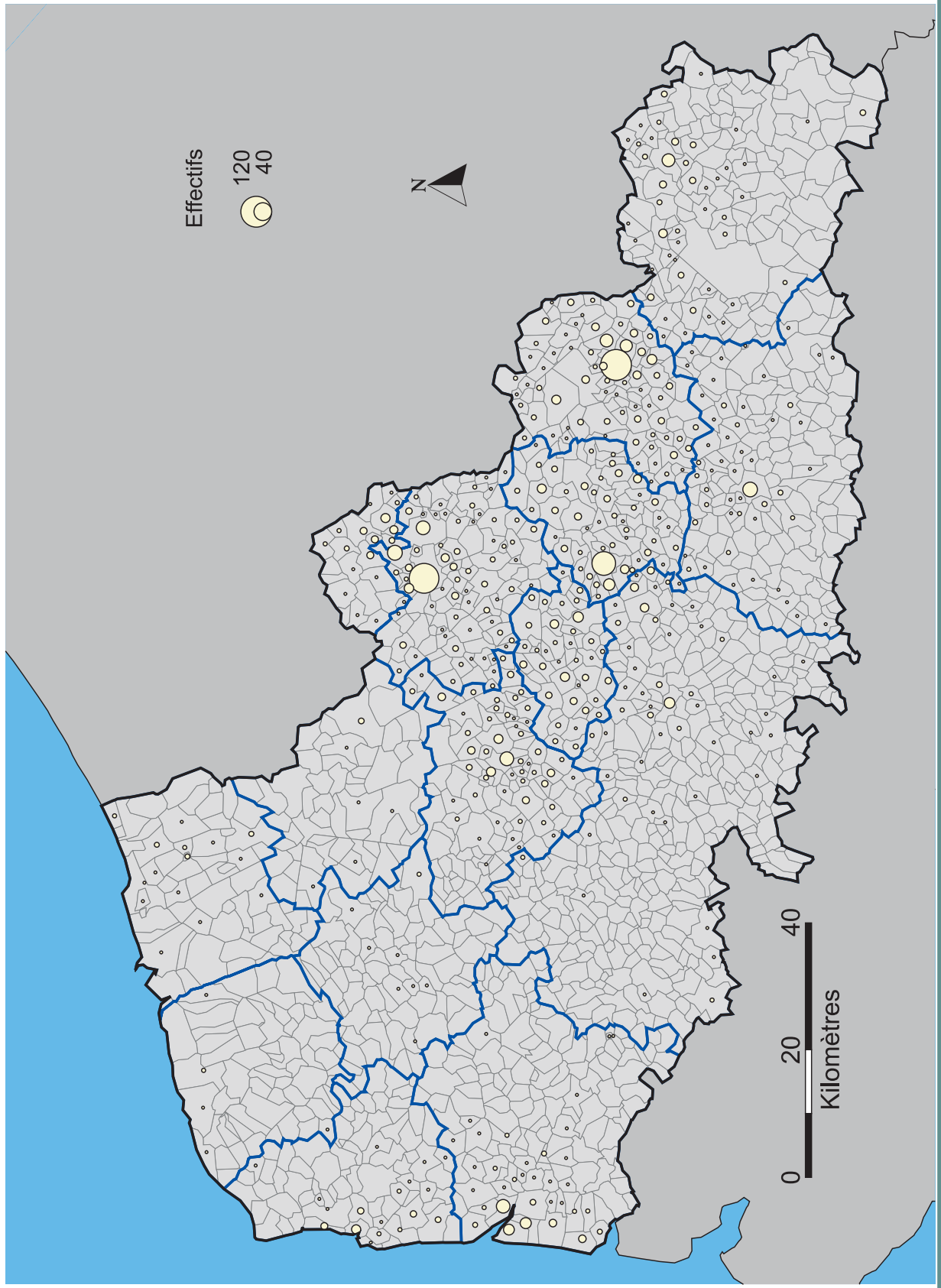
**Les ouvriers résident  
davantage près de leur  
lieu de travail**

Les 23 200 ouvriers de l'industrie automobile sont répartis de manière plus homogène sur le territoire que les cadres. En effet, alors que les cadres de l'industrie automobile sont localisés sur la métropole lilloise et quelques villes-centres (Valenciennes, Lille et Douai), les ouvriers résident plus souvent près de leur lieu de travail et sont ainsi très nombreux dans les communes de l'ex-bassin minier (cf. carte 3). Les zones d'emploi du Douaisis, de Lens-Hénin et du Valenciennois comptent chacune entre 4 300 et 4 000 ouvriers, celles de Béthune-Bruay et de la Sambre-Avesnois respectivement 3 000 et 2 500 ouvriers. Ces cinq zones d'emploi rassemblent environ 80% des ouvriers de l'industrie automobile contre 55% des cadres.

Carte 1 : Lieu de résidence des salariés et localisation des établissements de l'automobile du Nord-Pas-de-Calais

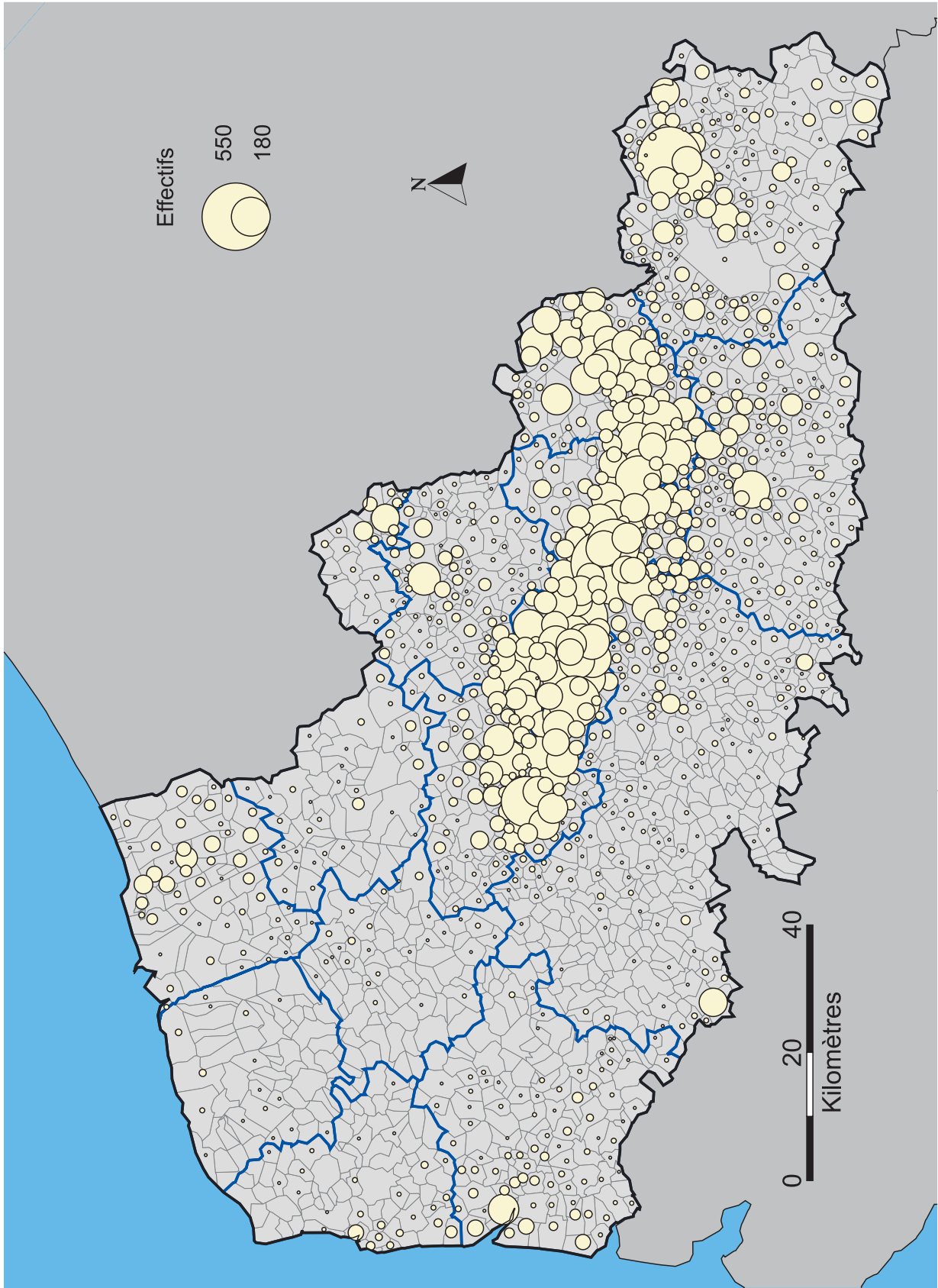


Carte 2 : Lieu de résidence des cadres de l'industrie automobile



©IGN - Insee 2007  
Source : DADS 2005

Carte 3 : Lieu de résidence des ouvriers de l'industrie automobile



## Pour comprendre ces résultats

---

### Source

Les salariés sont décrits à partir des déclarations annuelles de données sociales (DADS). Il s'agit d'une formalité administrative que doit accomplir toute entreprise employant des salariés.

Les informations sur le recours à l'intérim sont fournies par la direction régionale du Travail, de l'Emploi et de la formation professionnelle (DRTEFP).

### Champ

L'ensemble des informations est calculé sur le champ, défini en début de dossier, comprenant à la fois les secteurs de la construction de véhicules automobiles, de la fabrication d'équipements automobiles, de la fabrication de matériels électriques pour moteurs et véhicules et de la fabrication et rechapage de pneumatiques. Le recours à l'intérim est calculé sur le secteur de l'industrie automobile au sens de la NAF, c'est-à-dire sur tout le secteur 34.

### Pour en savoir plus

---

- *Le budget automobile des ménages s'adapte aux prix des carburants - Insee - Insee Première n° 1159, octobre 2007.*
- *L'industrie automobile française en perte de vitesse en 2006 - Insee - Insee Première n° 1149, juillet 2007.*
- *L'industrie automobile : constructeurs et équipementiers - Sessi - Production industrielle (hors série) Chiffres clés - Édition 2007.*
- *Enjeux pour l'industrie du Nord-Pas-de-Calais 2007 - Drire Nord-Pas-de-Calais.*



# Notes

# La collection des Profils,

Une approche de l'actualité économique et sociale de la région

Vous recherchez des analyses courtes

**sur**  
**[www.insee.fr](http://www.insee.fr)**



## Les Pages de Profils

- Vous informent sur la situation et l'évolution de l'emploi, la situation démographique et les revenus des ménages.
- Vous apportent l'essentiel sur :
  - des thèmes d'actualité tels que les résultats des enquêtes du recensement de la population, la richesse des communes ;
  - des territoires ciblés tels que le Parc Naturel Régional Scarpe-Escaut ou le Pays du Calais.

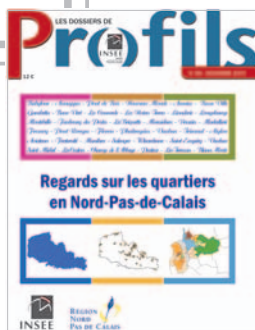
Vous recherchez des informations conjoncturelles



## Le Bilan de Profils

- Une synthèse annuelle des évolutions économiques et sociales de la région.

Vous recherchez des analyses approfondies



## Les Dossiers de Profils

- Un état des lieux sur des sujets tels que :
  - « Regards sur les quartiers en Nord-Pas-de-Calais » ;
  - « Percée réussie des TIC en Nord-Pas-de-Calais » .

Vous recherchez des informations structurelles



## Les Tableaux Économiques Régionaux

- Le guide statistique et économique de votre région

# Insee@ctualité Nord-Pas-de-Calais

vous informe gratuitement chaque mois, par **la lettre d'information électronique**, des nouveautés de notre site ainsi que des publication récentes

[www.insee.fr](http://www.insee.fr)

Portail régional

lettre d'information électronique

Abonnement à la lettre d'information électronique

Lettre d'information électronique

