

Oreco

→ L'observatoire régional de la compétitivité
INDUSTRIE AUTOMOBILE

Ce numéro étudie la compétitivité du secteur haut-normand de l'industrie automobile qui regroupe les activités de construction de véhicules automobiles, de fabrication de carrosseries et de remorques et de fabrication d'équipements automobiles.

Remarque : l'analyse proposée ci-après n'intègre pas l'année 2010 car la donnée n'est pas disponible.



[Chiffres-clés du secteur

Un secteur de spécialisation régionale en mutation]

Le secteur industriel de l'automobile, traditionnel et stratégique en Haute-Normandie, a longtemps été pourvoyeur d'emplois et de richesse pour l'économie régionale. Il a malheureusement subi de plein fouet la crise économique et financière de 2008-2009. Ce phénomène conjoncturel vient s'ajouter à un effet structurel qui, depuis une dizaine d'années, tend à contracter la production du secteur, notamment face aux délocalisations, à l'émergence de nouveaux constructeurs et de nouveaux marchés. En effet, bien que le secteur pèse encore pour plus de 1 % de la valeur ajoutée régionale (contre 0,6 % pour la moyenne nationale), il a enregistré un des plus forts reculs des régions françaises sur le plan de la croissance économique. Depuis 2000, la valeur ajoutée s'est contractée en moyenne de - 8,5 % par an (soit un recul global de 55 %).

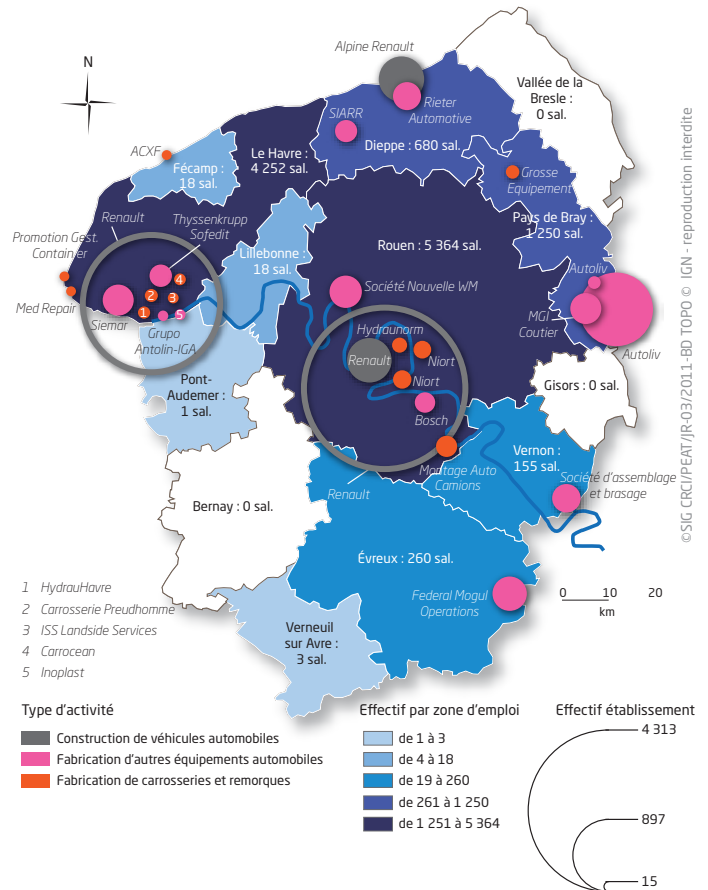
L'industrie automobile haut-normande regroupe 12 000 emplois salariés en 2009 soit 1,9 % de l'emploi salarié régional, ce qui la place dans les premiers rangs des régions françaises spécialisées dans ce secteur. Ces emplois sont concentrés dans seulement 81 établissements. Le secteur automobile haut-normand est aux trois quarts consacré à l'activité de construction de véhicules automobiles. Les activités de fabrication d'équipements ou encore de carrosserie sont bien moins représentées qu'en moyenne nationale (graphique 1). Ceci s'explique principalement par la présence de trois grands sites de construction du groupe Renault : Renault Sandouville (fabrication de modèles haut de gamme), Renault Cléon (fabrication de moteurs) et Renault Alpine Dieppe (montage de véhicules sportifs et de compétition).

En Haute-Normandie, les activités du secteur sont principalement situées le long de l'axe de la Seine, principale localisation des industries régionales. Les deux pôles du Havre et de Rouen concentrent plus de 90 % des emplois du secteur, les constructeurs automobiles s'étant implantés à proximité des grands axes et ayant attiré dans ces zones leurs différents équipementiers et sous-traitants à l'exemple de Bosch, Niort ou Siemar (groupe Faurecia). Sont également spécialisés dans le secteur le territoire de Dieppe et celui du Pays de Bray qui accueille l'équipementier Autoliv (fabrication d'airbags et de boucles de ceinture) (carte 1).

Si la situation actuelle du secteur peut paraître peu encourageante, la Haute-Normandie s'est toutefois dotée d'organes et d'outils pour redynamiser le secteur et répondre aux nouveaux enjeux. Elle accueille en effet le siège du pôle de compétitivité à vocation mondiale Mov'eo dont les travaux de recherche et développement sont consacrés à l'automobile et aux transports publics. Les projets actuels ABV (Automatisation Basse Vitesse des véhicules), MATORIA (MATériaux d'Origine Renouvelable Innovants pour l'Automobile) ou encore FLOWER II (FLexible and Operational vehicles for automotive Wide-scale Emissions Reduction) en sont des illustrations.

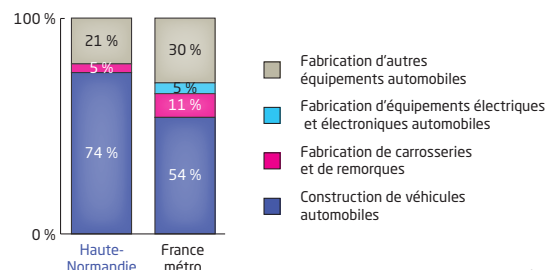
De plus, au-delà du seul secteur ici étudié, l'automobile haut-normande s'est construite à partir d'une filière économique d'envergure grâce à un réseau dense d'équipementiers et de sous-traitants permettant d'alimenter toute la chaîne de production. L'ARIA (Association Régionale de l'Industrie Automobile), créée en décembre 2010, a vocation à structurer cette filière et mettre en réseau tous les acteurs de l'automobile régionale.

Carte 1 - Établissements de plus de 10 salariés au 01.01.2010 et effectifs salariés par zone d'emploi au 01.01.2009



Sources : AEF - Fichiers des CCI / Insee - Clap

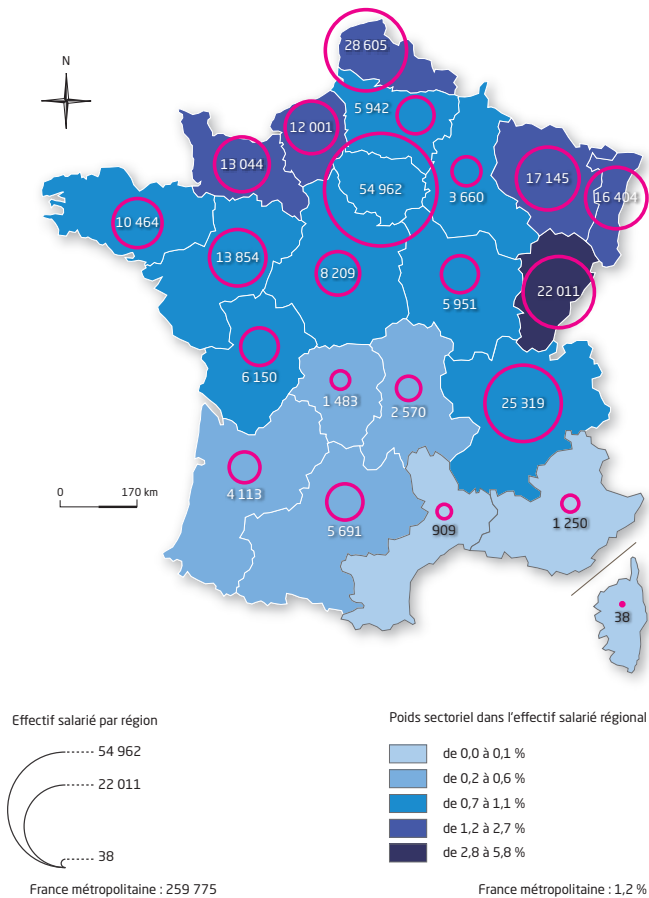
Graphique 1 - Répartition des effectifs salariés par activité au 01.01.2009



Source : insee - Clap



Carte 2 - Spécialisation des régions françaises dans l'automobile au 01.01.2009



©SIG CCIR/PEAT/IR-03/2011-BD TOPO ©IGN - reproduction interdite

→ Une spécialisation en perte de vitesse

En 2000 : la Haute-Normandie, 4^{ème} région automobile ; en 2009, 6^{ème} région automobile

Avec 1,9 % de l'emploi salarié dans l'automobile (1,2 % pour la moyenne française), la Haute-Normandie figure parmi les régions les plus spécialisées, où sont principalement localisés les sites de constructeurs automobiles. Elle se place à la sixième position mais se situe toutefois loin de certaines régions telles que la Franche-Comté (5,8 % des emplois régionaux) (**carte 2**).

Bien que pesant pour 31 % de l'emploi automobile français du fait de leur taille, l'Île-de-France et Rhône-Alpes ne sont pas spécialisées dans l'automobile. Au regard de l'ensemble de leur économie, l'automobile n'est pas plus présente qu'en moyenne nationale.

Un recul plus marqué qu'ailleurs

Entre 2000 et 2009, l'industrie automobile haut-normande a perdu 38 % de ses salariés. Les situations sont contrastées au sein des régions françaises, et même au sein des régions spécialisées. Si notre région affiche la plus forte baisse des régions spécialisées, d'autres connaissent des situations plus favorables, à l'instar du Nord-Pas de Calais (seulement - 2,4 %) (**graphique 2**). Cette forte chute a eu naturellement pour conséquence une baisse de la spécialisation haut-normande diminuant chaque année avec la plus forte baisse entre 2008-2009. S'y ajoute un recul de l'emploi intérimaire, dont le secteur est très consommateur. En 2008, l'intérim ne représente plus que 2,5 % de l'emploi salarié contre 9,9 % l'année précédente.

Cette baisse de l'emploi s'est accompagnée d'une rupture de la croissance. Depuis 2005, la valeur ajoutée de l'industrie automobile enregistre un recul continu, particulièrement marqué en 2006 (- 29 %). C'est le secteur industriel qui a connu la diminution la plus importante en pesant pour 40 % de la baisse de la valeur ajoutée industrielle. La santé de l'automobile n'a pas été sans conséquence sur celle de l'industrie et de l'économie régionale dans son ensemble. En effet, le recul de ce secteur a pénalisé la croissance régionale de 0,9 point depuis 2005, un impact fort mais moins important qu'en Franche-Comté (1,5 point de croissance).

→ La dépendance de la filière haut-normande : force et faiblesse pour l'économie régionale

La présence d'un seul constructeur sur le territoire

La Haute-Normandie se caractérise par la présence d'un seul constructeur sur son territoire, Renault, ce qui a apporté de nombreuses opportunités de développement et une spécialisation reconnue. Le groupe international, avec 60 % de l'emploi du secteur haut-normand et une implication importante dans l'activité de R&D régionale (via le pôle Mov'eo notamment), est un acteur incontournable du secteur.

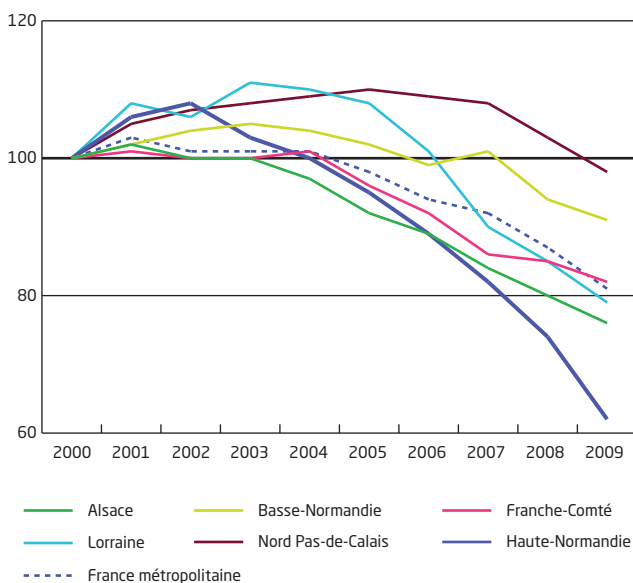
Toutefois, dans un contexte de crise économique et d'émergence de nouveaux pays concurrents (Asie, Europe de l'Est), la présence d'un seul constructeur a pu déstabiliser l'automobile régionale. Ces trois dernières années, les ventes de Renault ont connu une érosion sur le marché international, particulièrement marquée pour les modèles fabriqués en région (Laguna, Vel Satis et Espace) et qui s'est accompagnée d'un recul de leur production de l'ordre de 40 %.

Un impact sur les autres secteurs d'activité

Au-delà du secteur automobile, ici étudié, la chaîne de production s'appuie sur une filière importante englobant un large éventail d'activités comme la métallurgie, l'électronique ou encore la plasturgie, toutes très dépendantes du secteur. Ainsi, la chute des ventes et de la production constatée précédemment a été supportée par les sous-traitants régionaux. En 2008, selon une étude de la Dreal, 85 % des sous-traitants automobiles haut-normands avaient un client donneur d'ordres en région et la moitié d'entre eux étaient dépendants commercialement puisqu'ils travaillaient entièrement pour la filière automobile.

Des signes encourageants nuancent ces constats au premier abord négatifs. Les sites régionaux de Renault ont été choisis pour produire les moteurs électriques du groupe (Cléon) et un modèle utilitaire (Sandouville). Ces nouvelles perspectives apporteront un nouveau dynamisme à la filière, d'autant que les décideurs économiques haut-normands, à l'image des collectivités, travaillent actuellement à faire de la région un pôle de l'éco-mobilité et du véhicule électrique.

Graphique 2 - Évolution de l'emploi salarié des régions spécialisées dans l'industrie automobile (base 100 en 2000)





→ Une montée en puissance des pays de l'est

Les constructeurs français sont confrontés à une saturation des marchés occidentaux, qui sont leurs marchés traditionnels d'implantation, et conservent difficilement leurs parts de marché. L'ouverture de bassins de consommation à l'est de l'Europe réorganise le paysage de l'automobile, remettant en cause les implantations traditionnelles des industries.

Une réorganisation des activités sur le territoire européen

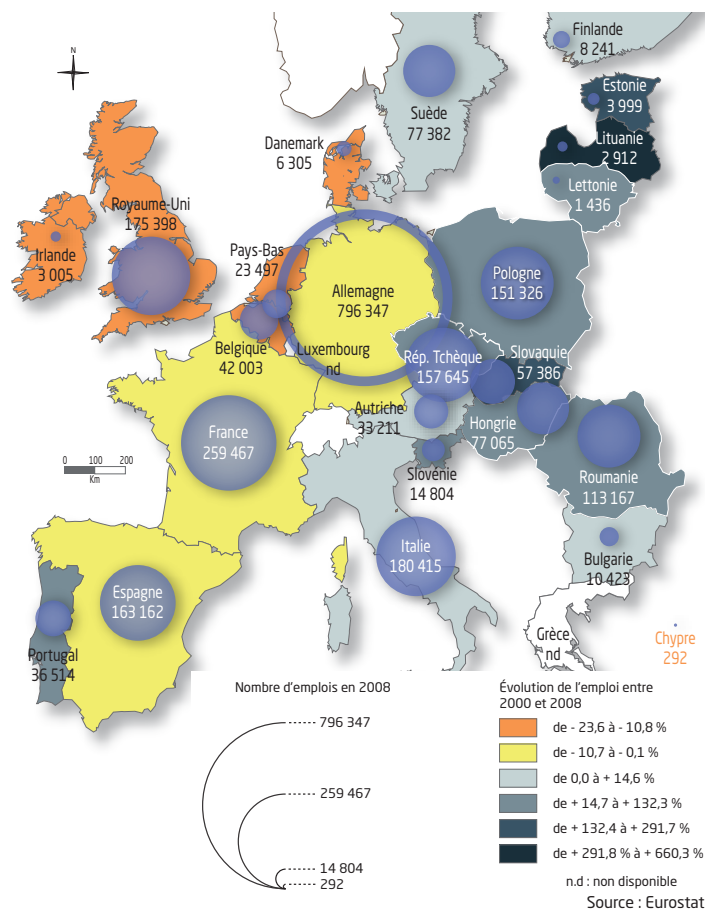
Les statistiques de l'emploi et des chiffres d'affaires des entreprises montrent clairement un phénomène de délocalisation de la production automobile de l'ouest vers l'est de l'Europe. Les productions à plus forte valeur ajoutée sont encore réalisées par les pays occidentaux car les constructeurs délocalisent principalement les activités à bas coûts. En effet, les pays de l'ouest dominent le classement des chiffres d'affaires les plus importants avec en 1^{ère} et 2^{ème} positions l'Allemagne et la France. Si les volumes sont encore faibles, les pays de l'est (PECO) connaissent une croissance exponentielle : + 2 980 % pour la Lituanie entre 2000 et 2007, plus de 400 % pour la Lettonie et la Slovaquie. A noter, seule la France a un taux de croissance du chiffre d'affaires négatif sur la période (- 1,5 %).

Un essor de l'emploi à l'est de l'Europe

Le phénomène est encore plus marquant concernant l'emploi salarié. Le classement traditionnel est de plus en plus bouleversé par la montée en puissance des PECO. En l'espace de quatre ans, le poids ces pays dans l'emploi salarié automobile européen est passé de 14 % à près de 20 %. Effectivement, si globalement l'ensemble des pays de l'Europe des quinze enregistrait un recul, les nouveaux états membres ont connu une croissance spectaculaire multipliant parfois par 2 ou 3 l'effectif salarié (**carte 3**).

Pour en savoir plus : retrouvez notre étude complète sur l'industrie automobile haut-normande sur www.sie-hn.fr, rubrique « Info Éco ».

Carte 3 - Emploi salarié dans l'industrie automobile en Europe (volume en 2008 et évolution entre 2000 et 2008)



→ Zoom sur l'automobile de demain : quelles opportunités ?

L'industrie automobile française et haut-normande est confrontée aux mêmes difficultés qu'au niveau international, à savoir la saturation des marchés occidentaux, l'augmentation du prix des matières premières, l'impact écologique et les effets de la crise économique. Si la situation actuelle inquiète, elle offre toutefois des opportunités pour rebondir.

Le développement durable : de nouvelles opportunités ?

La production des véhicules hybrides et électriques est encore peu développée et pourrait devenir une filière nationale compétitive. L'industrie automobile a bâti son développement sur la force des aspirations à la mobilité et à la liberté individuelle, ce qui empêche, à terme, d'envisager une disparition de la voiture personnelle. Les constructeurs doivent donc anticiper les défis du futur et la voiture hybride et électrique apparaît comme le seul produit répondant, au moins partiellement, à ces défis. Il reste encore à convaincre les consommateurs, encore peu attirés par ce type de véhicule.

Le développement à l'international : une alternative ?

Après un maintien artificiel du marché automobile français avec la prime à la casse, les constructeurs s'attendent à un recul net de leurs ventes sur le territoire national. La stimulation de leurs exportations et l'accroissement de leurs parts de marché, dans les pays émergents notamment, apparaissent comme une alternative à la chute du marché français. Avec toutefois un bémol, la montée en puissance de la concurrence des pays de l'Est et des pays asiatiques qui contraignent fortement les coûts des constructeurs français.

Une diversification nécessaire des équipementiers et sous-traitants

Pour les équipementiers et les sous-traitants, l'enjeu est différent. Il s'agit pour eux de garder leurs clients et de conserver l'emploi et les sites français. Se diversifier sur d'autres marchés leur permettrait de ne plus

dépendre entièrement de la filière automobile. La présence d'autres filières d'excellence sur le territoire régional telles que l'aéronautique, la chimie, la plasturgie... leur offre la possibilité d'adapter leurs produits à de nouveaux clients potentiels.

L'innovation, gage de compétitivité

Pour conquérir de nouveaux marchés, la compétitivité est primordiale, surtout en période d'euro fort. Il serait alors intéressant, pour les constructeurs et leurs sous-traitants, de conserver les activités à forte valeur ajoutée et porteuses d'avenir sur le territoire national. Le territoire haut-normand accueille le pôle de compétitivité Mov'eo dont l'activité actuelle témoigne du potentiel régional de R&D.

La structuration en filière, un moyen de saisir ces opportunités

L'existence d'un réseau d'entreprises par la présence d'une filière structurée permet un travail plus collaboratif sur des thématiques communes aux acteurs de la filière. Par une connaissance des compétences et savoir-faire présents sur le territoire, la structuration en filière permet de mettre en relation les entreprises en fonction de leurs problématiques et de les encourager à se lancer dans de nouveaux projets qu'ils soient régionaux, nationaux ou internationaux, dans l'innovation... L'ARIA de Haute-Normandie, nouvellement créée et née de la volonté des pouvoirs publics pour assurer la pérennité du secteur en région, a déjà défini ses axes de travail pour 2011, qui permettront d'apporter les premières réponses à une partie de ces enjeux, à savoir : « Positionnement et développement stratégique des entreprises » et « Mieux Produire : Optimisation de la performance industrielle ».

Bruno Testard

Association Régionale de l'Industrie Automobile (Aria) Haute-Normandie
06 03 72 47 05 - brun.testard@orange.fr



→ Forces et faiblesses du secteur



Forces : La Haute-Normandie, acteur majeur de l'industrie automobile française

- Une spécialisation ancienne et un savoir-faire reconnu qui confèrent à la Haute-Normandie une position encore stratégique dans le paysage automobile français et européen (**indicateurs 2 et 8, pages 1 et 2**)
- Un secteur structuré par des réseaux d'acteurs pour relancer une dynamique de croissance (**pages 1 et 3**) : un pôle de compétitivité (Mov'eo) et une filière en structuration (ARIA HN)
- Des opportunités de développement et de nouveaux défis à relever pour renouer avec la croissance (**page 3**)
- Des infrastructures performantes structurées autour de l'axe Seine et des ports maritimes, atouts incontestables pour l'attractivité de la région (**page 1**)



Faiblesses : Un impact de la crise internationale particulièrement important en Haute-Normandie

- Un secteur fortement fragilisé par la crise aux conséquences importantes sur la croissance de l'industrie et de l'économie régionale globale (**indicateurs 1, 7 et 10, page 2**)
- Une spécialisation en recul : une crise plus forte en Haute-Normandie que dans les autres régions automobiles françaises (**indicateurs 1 et 7, page 2**)
- Une forte dépendance qui a récemment fragilisé la filière (**indicateur 21, page 2**)

→ Tableau de bord de la compétitivité sectorielle

L'Observatoire de la Compétitivité s'attache à suivre 22 indicateurs stratégiques. Ne figurent ici que les indicateurs les plus pertinents et disponibles pour le secteur de l'industrie automobile. Ce numéro ainsi que la méthodologie complète sont disponibles en téléchargement sur www.sie-hn.com, rubrique « Secteurs et Filières ».

	Haute-Normandie	France métropolitaine	Rang national	Évolution (*)	Périodes de référence	
PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET PRODUCTION DE RICHESSE						
1	Dynamisme économique (croissance de la valeur ajoutée)	- 43,4 %	- 25,5 %	20 ^{ème}	↓	2005-2009
2	Contribution à la richesse régionale (part dans la valeur ajoutée régionale)	1 %	0,66 %	6 ^{ème}	→	2009
3	Capacité d'investissement (part dans les investissements industriels)	12,7 %	7 %	4 ^{ème}	↓	2007
4	Productivité (valeur ajoutée par salarié en €)	40 247 €	45 248 €	11 ^{ème}	↓	2008
5	Coûts de production (rémunération par salarié en €)	36 486 €	36 220 €	2 ^{ème}	-	2007
6	Capacité exportatrice (part dans les exportations régionales)	6,5 %	10,2 %	14 ^{ème}	↓	2010
SPÉCIALISATION ET DYNAMISME ÉCONOMIQUE						
7	Évolution de l'emploi salarié	- 34,8 %	- 17,7 %	22 ^{ème}	↓	2005-2009
8	Spécialisation sectorielle (poids du secteur dans l'emploi salarié régional)	1,9 %	1,2 %	6 ^{ème}	↓	2008
9	Poids des établissements de + de 500 salariés dans l'emploi salarié	76,8 %	67,2 %	5 ^{ème}	→	2008
10	Taux de création d'établissements	2,5 %	5,7 %	19 ^{ème}	↓	2009
INNOVATION ET SAVOIR						
15	Besoin de renouvellement (part des salariés de + de 50 ans)	20,8 %	26,9 %	15 ^{ème}	↓	2007
16	Taux d'encadrement (part des cadres)	7,1 %	15,7 %	16 ^{ème}	→	2007
18	Rotation de la main d'oeuvre (part des mouvements de main d'oeuvre)	2,7 %	-	-	↓	2008
19	Tension du marché du travail (taux de recours à l'intérim)	2,5 %	-	-	↓	2008
RAYONNEMENT ÉCONOMIQUE						
20	Taux de rayonnement décisionnel hors région des établissements	0,1 %	4,9 % (**)	19 ^{ème}	→	2008
21	Taux de dépendance décisionnelle des établissements	86,2 %	50,7 % (**)	1 ^{er}	→	2008
22	Implantation étrangère (part des eff. salariés dépendant d'un groupe étranger)	12,4 %	34,5 % (***)	16 ^{ème}	→	2006

(*) Évolution constatée de l'indicateur par rapport à la période précédant la période de référence
 (**) Le chiffre correspond à celui de la province, pour plus de pertinence dans les comparaisons interrégionales. (***) Hors Corse



Directeur de la Publication : Jean Pierre Désormeaux. Rédaction : Hélène Grandclaudon et Marion Douarin. Cartographie et mise en page : Jérôme Rigaudière. Conception graphique : www.nord-ouest-creation.fr. Crédits photos : Page 1 : Fotolia ©auris. Impression : ETC. Dépôt légal : à date de parution. ISSN : 2102-1465.

Contact : Hélène Grandclaudon - 9 rue Robert Schuman - 76042 Rouen Cedex 1
 Tél. : 02 35 88 38 09 - grandclaudon@haute-normandie.cci.fr

OBSERVATOIRES ÉCONOMIQUES
 des CCI de Haute-Normandie

Ce document est imprimé sous label
 IMPRIM'VERT et sur un papier recyclé

