

L'industrie automobile dans le Nord-Pas de Calais, une histoire à réécrire

Terre d'automobile par excellence, le Nord-Pas de Calais subit les aléas de ce secteur. Les derniers mois vont laisser des traces économiques et sociales, que le soutien de l'Etat tente d'atténuer. Au-delà des perturbations récentes, la crise conjoncturelle a mis à jour des faiblesses structurelles qui posent le souci crucial du repositionnement stratégique de l'industrie automobile dans notre région, et au-delà de son devenir.

L'avis des experts

« Selon Les Echos du 21 janvier 2009, la branche automobile française pèse 0,6% du PIB français, contre presque 3% en Allemagne, soit 5 fois plus. Cela ne veut pas dire que les groupes Renault-Nissan et Peugeot-citroën ne restent pas puissants, mais qu'ils se sont tellement délocalisés que la part française tend à disparaître [...] »

Zimmern B., IFRAP

« Le marché automobile français devrait quasiment se maintenir en 2009 (-2%) [...] Cette quasi-stabilité en volume d'immatriculations masque néanmoins comme pour 2008 une baisse plus marquée du marché en valeur ».

Champarnaud E., BIPE

« L'avenir appartient aux acteurs qui développent des produits peu chers, qui réfléchissent aux problèmes de mobilité locale et qui proposent des alternatives aux moteurs à essence ».

Haddock R., expert

Rappel

L'industrie automobile se compose de deux filières :

- la construction automobile, avec Renault, PSA
- les équipements automobiles : Valeo, Faurecia...

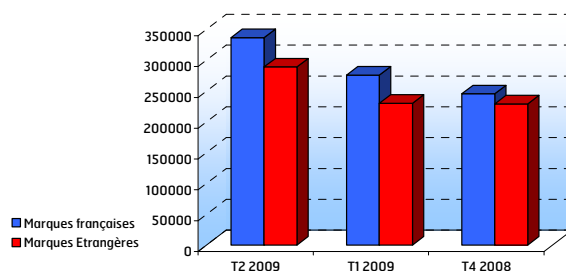
Le redéploiement des unités de production dans les pays émergents, les pertes d'emploi et les fermetures de sites ont défrayé la chronique ces derniers mois. La situation encourage de repenser l'avenir de ce secteur. A ce titre, en tant que place forte de l'automobile hexagonale, quel est l'avenir de l'automobile dans le Nord-Pas de Calais ?

Où en est l'industrie automobile française ?

La performance de l'industrie automobile s'apprécie à travers les ventes de voitures neuves, autrement dit les immatriculations. Sur le marché français, cet indicateur qui illustre également la propension à consommer des biens durables de la part des ménages, est soumis à deux influences contradictoires : tout d'abord, dans un contexte de dégradation continue du marché de l'emploi et de fin de désinflation, les ménages diffèrent leurs investissements en biens durables tel que l'achat d'une voiture, pour faire face à tout risque de défaillance professionnelle et personnelle. Mais, face à l'agressivité commerciale des constructeurs et à la prime à la casse, les ménages profitent de la baisse de valeur à l'achat des véhicules.

Les immatriculations de voitures particulières montrent une tendance positive depuis l'adoption des différents leviers pour doper les ventes. Entre le deuxième trimestre 2009 et le dernier trimestre 2008, leur nombre a bondi de 32%.

Immatriculations trimestrielles par origine



Source : CCFA

Après un déstockage massif, la production automobile de véhicules particuliers et utilitaires croît. Il s'agit en réalité d'un rebond technique, c'est-à-dire une phase d'ajustement à la demande du moment. Ainsi, la production automobile des constructeurs français a crû de 27% en France et de 34% hors France entre le 4^e trimestre 2008 et le 2^e trimestre 2009. En outre, 31% des véhicules particuliers et utilitaires produits par les trois constructeurs français le sont sur le territoire français durant les deux premiers trimestres 2009.

Ce dernier chiffre donne un aperçu de la mutation qui s'opère dans l'industrie automobile française. L'arrivée de nouveaux concurrents, la perte de vitesse du marché hexagonal, les nouvelles attitudes du consommateur contribuent à une modification du processus de production de l'ensemble du secteur automobile.

Quel est le poids de l'automobile régionale ?

Un secteur qui reste un moteur entraînant pour l'économie régionale

Selon l'ARIA, 30% de la production nationale de véhicules et 40% de la production nationale de moteurs sont produits en région. Ces résultats confortent la place de notre région dans le paysage français et régional.

Par ailleurs, les études sur les moteurs de l'économie du Nord-Pas de Calais réalisées par Entreprises & Développement dans le cadre du « Modèle économique et moteurs économiques » révèlent le rôle d'entraînement que l'industrie automobile exerce sur certains secteurs comme la métallurgie, la mécanique et la chimie-caoutchouc-plastique.

Cet effet d'entraînement sur la région est dû à la conjonction d'un facteur humain au savoir-faire reconnu, d'une kyrielle de fournisseurs et de projets de coopération entre des entreprises concurrentes. Cela concourt à créer une proximité propice aux échanges d'informations et de connaissances fondamentales en matière d'innovation et de réduction des coûts de production.

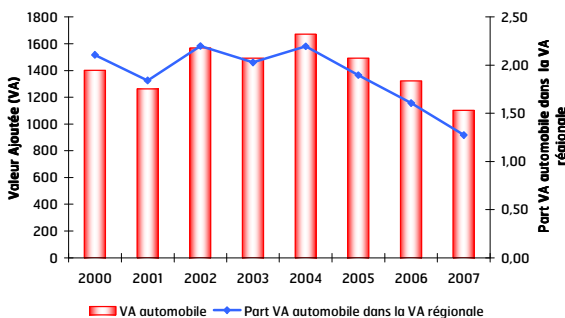
Le poids de la valeur ajoutée de l'industrie automobile

L'industrie automobile située en région contribue à la production de plus de 10% de la valeur ajoutée du secteur en France, ce qui la place au deuxième rang des régions françaises, derrière l'Île-de-France et devant Rhône-Alpes.

Mais depuis 2004, la valeur ajoutée produite dans la région par l'industrie automobile diminue : en 2004, avec 1 673 millions d'euros, la valeur ajoutée de l'automobile représentait 2% de la valeur ajoutée totale de la région. Elle n'en représente plus que 1% en 2007.

Cette évolution, plus structurelle que conjoncturelle, est similaire à ce qui se passe en France : les constructeurs français étendent leurs activités dans les pays émergents dans lesquels les marchés sont en croissance.

La valeur ajoutée automobile régionale



Source : INSEE

Entreprises & Développement estime la valeur ajoutée produite par l'automobile régionale en 2008 à 1 milliard d'euros : cette baisse est due en partie à la restructuration des surcapacités productives, notamment en termes de capital humain (licenciement, chômage partiel, etc.). Quant à 2009, les performances se contracteront puisque l'ensemble des acteurs ajustera le taux d'utilisation de leurs capacités de production à la baisse. Cette tendance pourrait s'amplifier dans les prochaines années suite aux déclarations des dirigeants de Renault et Peugeot, selon lesquels les activités productives dans les pays d'Europe de l'Est vont s'intensifier afin de contenir leurs coûts de production. Ce qui ne manquera pas d'impacter les équipementiers régionaux traditionnellement liés aux commandes des constructeurs français.

Les effectifs de l'industrie automobile diminuent mais la région se maintient en 2^e position en France

L'industrie automobile dans notre région représente 11% des effectifs de l'industrie automobile française.

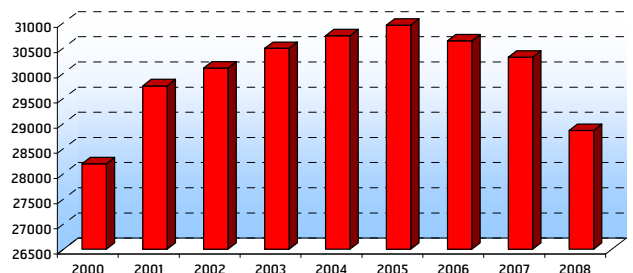
Elle génère ainsi près de 3% des emplois salariés privés régionaux et 13% des effectifs industriels : sur 1 000 emplois salariés issus de l'industrie régionale, 130 proviennent du secteur automobile.

Par ailleurs, elle contribue à plus de 5% d'emplois induits, à travers les activités des équipementiers ou de sous-traitance, puisqu'en 2007, environ 50 000 personnes travaillent autour de l'industrie automobile dans notre région. Ce chiffre matérialise à lui seul l'importance du secteur automobile comme secteur entraînant pour une région où l'industrie demeure relativement présente.

En 2008, les emplois directs de l'automobile s'établissent à 28 859 personnes, en diminution de près de 5% par rapport à l'année précédente.

Les effectifs « automobiles » sont généralement fluctuants car fortement dépendants de la conjoncture économique. Depuis 2004, les effectifs sont soumis à une concurrence internationale accrue ne provenant plus seulement des anciens pays industrialisés (Allemagne, Italie, Japon), mais aussi des nouveaux pays industrialisés ou émergents comme la Chine, le Brésil, l'Inde, la Russie, les PECO (Pays de l'Europe Centrale et Orientale), la Turquie.

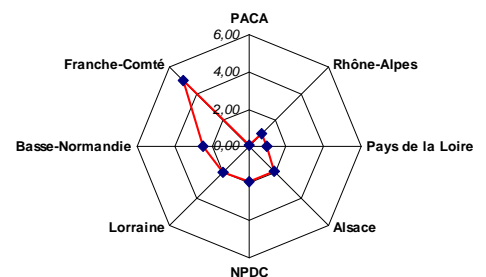
Effectifs automobiles en NPDC



Source : Assedic-Unistatis

Malgré la tendance baissière en termes d'effectifs salariés, la région arrive tout de même à maintenir sa deuxième position, toujours devant Rhône-Alpes (25 124 salariés). Aussi, l'emploi salarié dans l'automobile représentait en 2008 une proportion supérieure par rapport à son poids dans l'emploi total. En conséquence de quoi, le territoire régional affiche une spécialisation statistique dans ce secteur. En France, la région la plus spécialisée est la Franche-Comté, avec un indice de spécialisation de 6. Le Nord-Pas de Calais, avec un indice de 2, est également très spécialisé.

Indice de spécialisation par région



Source : Assedic-Unistatis / Calculs E&D

Note méthodologique

Les statistiques sont présentées ou calculées en fonction de la dernière année disponible suivant les sources. En outre, leur antériorité permet de dégager des tendances lourdes sur l'état du secteur automobile régional.

L'automobile dans le Nord-Pas de Calais, un avenir flou ?

La production automobile : un bastion fort et diversifié

Pour rappel, l'industrie automobile implantée dans la région contribue pour 30% de la production nationale de véhicules et 40% de la production nationale de moteurs. A la lumière de ces chiffres, la région abrite diverses compétences dans la chaîne de production automobile, passant de l'assemblage (Toyota, Renault, PSA) à la fabrication de moteurs (Française de Mécanique) et de boîtes de vitesses (STA). Cette diversité fait de la région un leader européen en matière d'industrie automobile.

Néanmoins, plusieurs indicateurs soulignent que l'industrie automobile régionale est à la veille d'une restructuration dont l'avenir nous dira l'ampleur.

La concomitance des bonus/malus et de la prime à la casse incitent les ménages à se reporter sur les véhicules bas ou moyens de gamme, modifiant la répartition du marché automobile. Les politiques de soutien gouvernementales ont été efficaces en termes de promotion des ventes dans un contexte chaotique ; mais elles ont aussi contribué à accélérer le volume des importations de véhicules de marques françaises produites en dehors du territoire national et régional.

1. Une production automobile avec peu de produits d'appel

Sur les chaînes de montage, seules la Mégane et la Kangoo de Renault et la Yaris de Toyota se classent au hit-parade des ventes de voitures neuves en 2008 sur le marché français. Les autres modèles produits en région (807, Expert, C8, Jumper) ne font pas partie des produits plébiscités. D'ailleurs, les modèles les plus vendus sont produits dans leur majorité à l'étranger comme la Clio, la Twingo, la 206-207 qui répondent plus efficacement aux contraintes budgétaires des ménages.

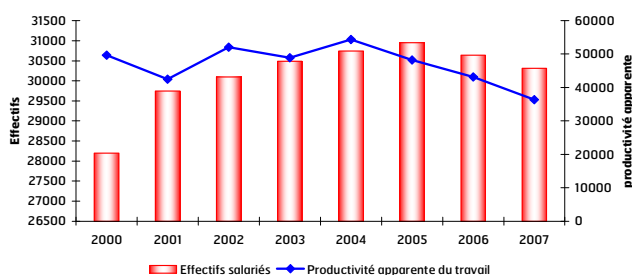
2. Une productivité apparente en baisse

Depuis 2006 il semblerait que les industriels essaient de minimiser la perte de productivité enclenchée en 2005 par une diminution des effectifs, traduisant un recours de plus en plus systématique au capital physique au détriment du capital humain. Entre 2000 et 2007, la baisse de la valeur ajoutée atteint plus de 21%, alors que les effectifs ont crû de 7,5%. Cette asymétrie contribue à diminuer la productivité apparente, tout en faisant craindre une restructuration drastique sur les effectifs, au mieux temporaire, le temps que l'ajustement se poursuive.

Pour 2008, les prévisions sur la productivité sont à la baisse (environ -5%), tandis que 2009 devrait marquer un rebond technique limité.

Ces chiffres sont en partie imputables à une valeur ajoutée automobile qui se dégrade rapidement compte tenu de la pression sur les prix pratiqués sur les produits qui entrent dans le processus de fabrication des véhicules d'entrée et de moyen de gamme produits dans notre région.

Evolution de la productivité apparente du travail et des effectifs en NPDC

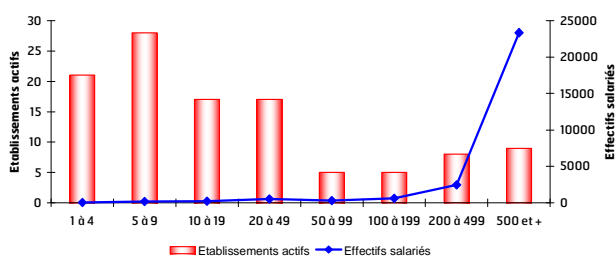


Source : INSEE / Calculs E&D

L'importance des grands établissements : atouts et dangers

Un établissement du secteur automobile dans la région emploie en moyenne 252 personnes. Ainsi, 84% des salariés du secteur travaillent dans seulement 8% des établissements. La présence des grands groupes tels que Toyota, Renault, PSA, Valéo, voire Faurécia explique cela.

Effectifs et établissements dans l'industrie automobile par taille des établissements au 31.12.2007



Source : INSEE - CLAP

La présence de ces « grands noms » de l'industrie automobile résume à elle seule la qualité du capital humain en termes de savoir-faire, de formation. En cela, la marque Nord-Pas de Calais est reconnue internationalement comme un terreau pour l'automobile française, européenne et mondiale. Pour preuve, l'implantation de Toyota s'est réalisée grâce au pouvoir d'attraction suscité par le territoire, sur lequel existe une main-d'œuvre abondante et qualifiée.

Cependant, le danger réside dans une trop grande dépendance des emplois salariés à l'égard de ces établissements. A ce titre, quatre zones d'emploi régionales se trouvent particulièrement exposées à la conjoncture de ce secteur : le Douaisis, le Valenciennois, la Sambre-Avesnois et Béthune-Bruay. A elles seules, ces zones représentent plus de 86% des effectifs et 26% des établissements de l'industrie automobile régionale.

Les décisions des constructeurs et équipementiers d'investir dans de nouvelles capacités de production impacteront en grande partie le futur de ces territoires.

	Indice de spécialisation	Part des effectifs automobiles dans la zone d'emploi
Douaisis	4,7	9,8
Valenciennois	4	8,3
Sambre-Avesnois	2,3	4,7
Béthune-Bruay	3,4	7

Source : INSEE-CLAP

A la lumière du tableau ci-dessus, les quatre zones d'emploi dans lesquelles sont situés les grands groupes comme Renault, Toyota, PSA, etc., sont potentiellement dépendants des décisions des sièges, notamment lorsqu'il s'agit de répondre à des demandes de croissance de la productivité ou de diminution des coûts de production. Dans le cas des réductions d'emploi paraissent inévitables, le circuit économique de ces zones vacillera. Les commerces de détail et l'immobilier seront particulièrement touchés ; puis, en cas de difficulté de reconversion, ce sont les territoires eux-mêmes qui ne manqueront pas de perdre de leur attractivité. La spécialisation à outrance d'un territoire sur une activité peut-être bénéfique à court terme quand la conjoncture est favorable, mais elle est destructrice à long terme quand la structure de l'économie locale est affectée par le manque de diversité capitalistique et de savoir-faire.

Les quatre défis de l'industrie automobile

Le défi de la mutation géo-économique

Les marchés français et d'Europe Occidentale sont « matures », dans ce sens où les consommateurs ne font que remplacer leurs véhicules. Dans les pays émergents de l'Europe de l'Est et dans les BIC (Brésil, Inde, Chine), la demande explose, et c'est tout un parc automobile qui est en train de se constituer dans ces pays.

De plus, les usines françaises sont **moins modernes** comparativement aux usines étrangères, si bien que les modèles les plus vendus comme la C1, 107, Twingo ou Clio sont produites en Slovaquie, République Tchèque et Turquie. Les modèles les moins demandés sont fabriqués en France comme la Laguna à Saindouville ou la 407 à Rennes.

Enfin, les constructeurs français **réorientent leur tissu productif vers l'étranger**, pour au moins deux raisons : la double présence d'une demande dynamique et de coûts de production moins importants. Ainsi, Renault et Peugeot produisent respectivement 75% et 63% de leurs véhicules hors des sites français au second trimestre 2009.

Cette évolution impacte la plupart des équipementiers français qui ont pour principaux clients les trois grands constructeurs tricolores. D'ailleurs, les derniers chiffres connus en 2008 confirment leurs difficultés : ventes en baisse de 12% par rapport à 2007 ; contraction de 30% du solde commercial ; et baisse de 6% des effectifs.

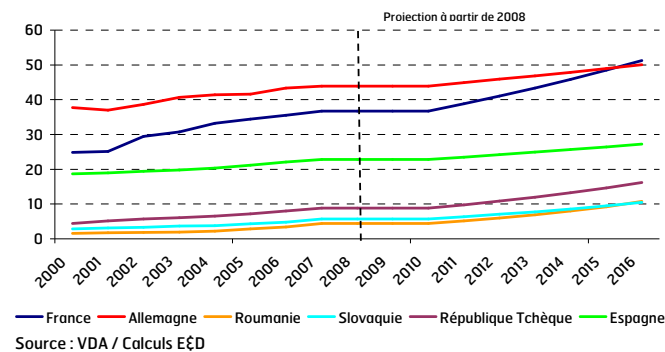
Le défi du coût horaire

Devant l'engouement pour les véhicules de gammes économiques et inférieures, la compétitivité-prix devient essentielle pour les constructeurs automobiles.

Aussi, la compétitivité-prix de l'industrie automobile française semble menacée du fait de la concurrence des pays émergents spécialisés dans le bas et le moyen de gamme. Les taux de marge étant moins élevés dans ces gammes, l'industrie automobile hexagonale est plus sensible à cette compétitivité coût. A contrario, l'Allemagne, réputée pour ses véhicules haut de gamme souffre moins de la concurrence des pays « low cost ».

A titre de comparaison, le coût du travail horaire français est 8 fois plus élevé qu'en Roumanie et 0.83 fois moindre qu'en Allemagne. Les allemands jouent sur une autre compétitivité, celle de la qualité.

Coût du travail dans l'industrie automobile



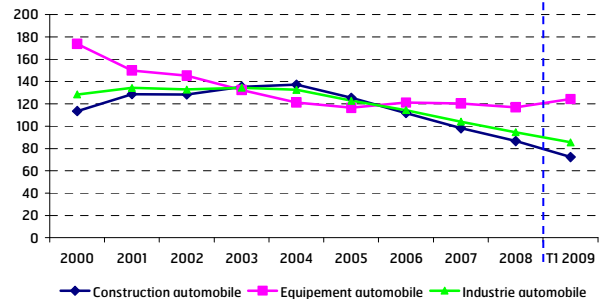
Source : VDA / Calculs E&D

Le défi du commerce international

Traditionnellement, la France est un pays exportateur net dans ce secteur. Cependant, nous assistons à un retournement de tendance en même temps que la concurrence mondiale s'intensifie par la venue de nouveaux acteurs.

La construction automobile est devenue déficitaire depuis 2007, et le solde commercial affiche une baisse de -238% entre 2000 et 2008. Concernant l'équipement automobile, le solde est encore positif, mais il a diminué de 65% sur la période 2000-2008. Au premier semestre 2009, le solde commercial a chuté de 27%.

Taux de couverture de l'industrie automobile



Source : Douanes / Calculs E&D

Le défi technologique

Le secteur automobile traverse une crise structurelle qui impose aux constructeurs et aux équipementiers de trouver des solutions technologiques. Aussi, les enjeux technologiques reposent essentiellement sur des contraintes économiques et sociétales telles que la réduction des externalités environnementales, la sécurisation et l'optimisation des coûts.

La sécurité active et passive des véhicules, l'allègement des véhicules, l'architecture électrique et électronique des véhicules, la gestion de l'énergie et la gestion des flux sont autant de technologies en phase de lancement ou de décollage à travers lesquelles les futurs leaders dicteront leurs normes au marché automobile.

Par ailleurs, il est pour l'heure difficile pour l'ensemble des constructeurs de satisfaire à la fois l'éco-citoyenneté et les contraintes budgétaires des consommateurs, à l'image de la voiture électrique, dont le coût serait de 10 à 16 000 euros supérieur à celui d'une berline classique, pour une autonomie limitée à 200 km maximum.

Enfin, l'ensemble de ces défis sont à mettre en parallèle avec la vague de rapprochement qui s'opère entre les différents acteurs du marché automobile. La recherche d'économie d'échelle sur les coûts de R&D, d'assemblage, etc., devrait même accélérer cette tendance afin de répondre aux contraintes économiques et sociétales perçues par le consommateur. La question majeure que nous devrions nous poser est de savoir si la région sera choisie par les groupes de constructeurs et d'équipementiers comme un centre de l'industrie automobile de demain ?

Nicolay Lamy,
Economiste

Croissance, PIB, inflation, création de richesse... Des principes d'économie rendus accessibles à tous grâce aux réponses didactiques apportées par Entreprises & Développement. Cette structure de recherche en économie de la CCI Grand Lille s'appuie sur l'offre de services de Coe Rexecode, premier institut privé d'analyse économique et d'études conjoncturelles français.