

Une filière en crise à l'échelle nationale et en recomposition mondiale

Une filière fragilisée à l'échelle nationale

Depuis 2001, les sites automobiles de France fabriquent de moins en moins de véhicules chaque année. L'industrie automobile est passée de 3,6 millions de véhicules fabriqués en 2001 à 2,3 millions en 2011. Cette baisse de la production s'est accompagnée par une réduction des effectifs dans l'industrie, d'abord par des départs volontaires puis par des plans de licenciement.

L'année 2012 était cependant marquée par une reprise des investissements en équipement de l'industrie automobile avec une hausse de 28% de l'investissement en janvier, contre une baisse de 4% pour l'année 2011 (chiffres : enquête sur les investissements, Insee, juillet 2012 - juillet 2013). En janvier 2013, l'investissement repart à la baisse (-21% en janvier 2013).

Une filière qui verdit

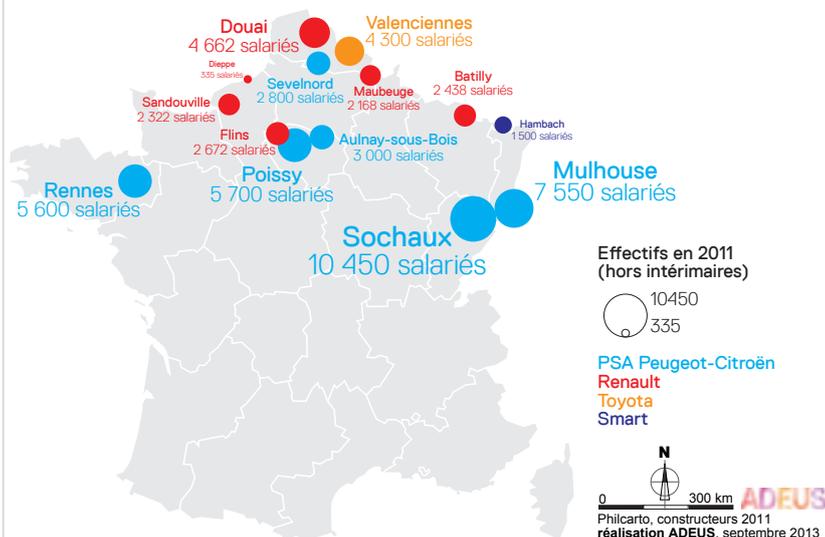
Le gouvernement et les entreprises de l'industrie automobile perçoivent l'évolution technologique que représente la voiture électrique comme une des clés du dynamisme de la filière qui puisse s'inscrire dans le développement durable.

En 2011, le ministère du développement durable a ainsi lancé une grande étude des besoins en compétences et des évolutions possibles des filières verdissantes. Parmi ces dernières, l'automobile occupe une place de choix.

En Alsace, entre 2010 et 2011, une étude a été lancée par la DIRECCTE, Pôle Emploi et la Région, en accord avec le pôle de compétitivité « Véhicule du futur » pour établir les besoins en formations et en compétences qui émergent avec la problématique du verdissement de l'industrie automobile.

La France est ainsi une pionnière en matière de voitures électriques, notamment développées autour du libre-service.

PRINCIPAUX SITES DE PRODUCTION AUTOMOBILE EN FRANCE PAR CONSTRUCTEUR



CHIFFRES CLÉS DE LA FILIÈRE 2011 (DGIS, 2012)

- 3^e producteur européen derrière l'Allemagne et l'Espagne
- 2 millions de véhicules produits en 2011 (-39% depuis 2005)
- 440 000 emplois directs (-30% depuis 2001)
- 640 000 emplois indirects
- 17% de la R&D nationale publique
- 1^{ère} industrie française pour les brevets déposés

LE PLAN « AUTOMOBILE 2012 »

Face aux difficultés de la filière, le gouvernement a annoncé en juillet 2012 un grand plan de soutien pour la filière automobile française.

Un soutien à l'innovation écologique

Le plan prévoit l'augmentation des bonus écologiques pour l'achat de véhicules hybrides ou électriques. L'Etat devrait ainsi équiper son parc automobile prioritairement avec des autos utilisant ces technologies.

Un soutien financier à destination des PME

Le plan prévoit en outre l'augmentation des crédits impôts-recherche à destination des industries automobiles, avec une ouverture aux PME. L'Etat devrait aussi venir en soutien financier aux PME sous-traitantes de l'industrie automobile qui connaissent des problèmes récurrents de trésorerie.

Les stratégies locales

Un pôle de compétitivité : le pôle « véhicule du futur »

Le pôle « véhicule du futur » a pour vocation de fédérer les acteurs de la filière automobile afin de faciliter l'innovation et l'ouverture sur des marchés à l'international.

Son action s'organise autour de six axes (développement durable, approche globale des marchés de la mobilité, création de projets et d'outils structurants, mobilisation des acteurs du territoire, ouverture des perspectives du marché, accompagnement des développements à l'international) pour cinq thématiques d'action (services de mobilité, Infrastructures et communication, Energie et propulsion, Conception, Matériaux et cycles de vie, Véhicules innovants).

Le pôle regroupe ainsi 200 membres à la fois privés (PSA, Alstom, Faurecia, Delphi, EDF...), institutionnels (CUS, Mulhouse Alsace Agglomération, Pays de Montbéliard Agglomération, Communauté d'Agglomération Belfortaine, Vesoul Agglo, Grand Dôle, Grand Besançon...) et de la recherche. En 2012, lors de l'évaluation de la démarche des pôles de compétitivité par la DATAR, il a été qualifié de « performant ».

Le pacte Automobile Alsace

Dans le cadre du Pacte Automobile national lancé en 2008 afin de venir en soutien à l'industrie automobile en France, la région Alsace a créé une charte automobile et un plan d'action afin de venir en appui à une industrie très présente sur son territoire.

Son action s'articule autour de trois axes (Veille et anticipation, Attractivité et intégration des nouveaux salariés, Maintien, évolution et reconversion des anciens salariés).

L'action est tournée vers les entreprises et s'oriente surtout vers du conseil et de la formation. Quatre actions sont ainsi menées : « Diversification » (un intervenant extérieur aide à développer le projet de l'entreprise), « Clés de la performance » (diagnostic de la performance de l'entreprise), « Lean Management » (rationalisation des processus de production) et « Conventions d'affaires » (rapprochement entre les entreprises).

2 EXEMPLES D'INITIATIVES DU PÔLE « VÉHICULE DU FUTUR »

Fil'Auto

Deux actions : diffuser les bonnes pratiques en matière d'emploi et d'innovation + Subventions pour encourager 6 types d'actions (RH, Finance, International, pratiques industrielles, innovation, stratégies de développement)

Budget : 5,6 millions d'euros financés par l'Etat, les collectivités locales, le FEDER et PSA

Vision'R

Action : recherche sur une matière plastique antirayure pour remplacer le verre

Budget : 3,2 millions d'euros

Les formations disponibles

Le pôle « Véhicule du futur » a recensé près de 200 formations en lien avec ses thématiques.

A la rentrée 2012, en collaboration avec le pôle de compétitivité, l'université de Haute Alsace à Mulhouse a mis en place un master design intérieur de véhicule.

FORMATION PROPOSÉES

Université de Haute Alsace (Mulhouse)	7 DUT
	2 DEUST
	5 IUP
	5 Licences professionnelles
	8 Masters professionnels
Université de Strasbourg (Strasbourg)	5 Diplômes d'ingénieur
	7 DUT
	3 Licences professionnelles
	8 Masters professionnels
INSA	1 Diplômes d'ingénieur
	2 Diplômes d'ingénieur
	3 Diplômes professionnels
Lycées Professionnels	2 Masters
	25 BTS

Source : Pôle de compétitivité Véhicule du Futur 2012



Positionnement de la ZE de Strasbourg dans la filière alsacienne

CHIFFRES CLÉS DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE DANS LA ZONE D'EMPLOI DE STRASBOURG

Poids de la filière dans l'ensemble du parc des établissements industriels alsaciens	2 %
Nombre d'emplois salariés dans la filière automobile au 1 ^{er} janvier 2011	2 514
Emploi salarié total au 1 ^{er} janvier 2011 dans la ZE de Strasbourg (hors secteur public)	191 997
Poids de l'emploi salarié de la filière dans l'ensemble des emplois salariés	1,3 %
Indice de spécificité pour l'industrie automobile	0,51

CHIFFRES CLÉS DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE EN ALSACE

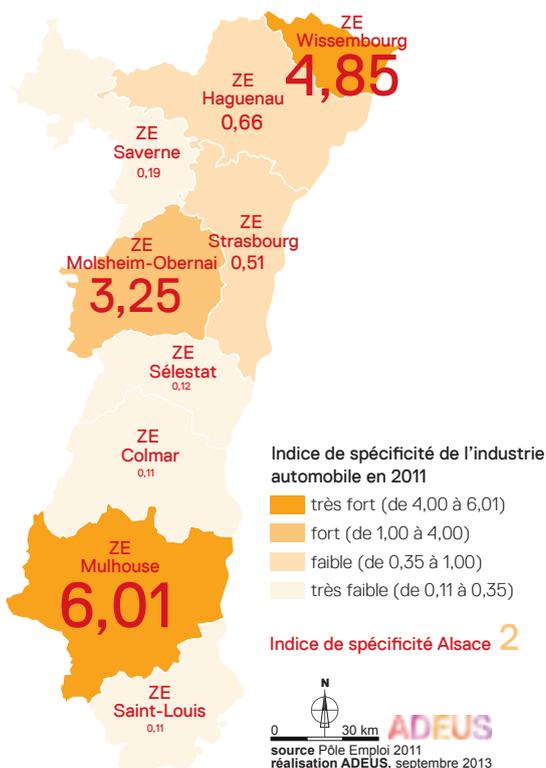
Poids de la filière dans l'ensemble du parc des établissements industriels alsaciens	3 %
Nombre d'emplois salariés dans la filière automobile au 1 ^{er} janvier 2011	21 228
Emploi salarié total au 1 ^{er} janvier 2011 en Alsace (hors secteur public)	514 735
Poids de l'emploi salarié de la filière dans l'industrie alsacienne	16,5 %
Indice de spécificité pour l'industrie automobile	2

La filière automobile alsacienne est dominée par la zone d'emploi de Mulhouse

En 2011, la zone d'emploi de Mulhouse concentre près de 30 % des établissements alsaciens relevant de l'industrie automobile (20 établissements) et 70 % des emplois salariés (9 391 emplois salariés recensés au 1^{er} janvier 2011). Elle apparaît très spécialisée (indice de spécificité 6) comparativement aux autres zones d'emploi alsaciennes grâce à la présence du site de production de PSA Peugeot-Citroën qui compte plus de 8 000 salariés et qui est un important donneur d'ordres pour de nombreux équipementiers implantés en Alsace (Behr, Thyssen, Krupp...).

Loin derrière, deux zones d'emplois se détachent elles aussi par leur spécialisation dans la filière automobile alsacienne : les zones d'emploi de Molsheim-Obernai avec 13 établissements (18 % des établissements alsaciens) et 1 600 emplois (12 % de l'emploi alsacien) pour un indice de spécificité égal à 3,25 et celle de Wissembourg avec pour un indice de spécificité de 4,9.

La zone d'emploi de Strasbourg se caractérise quant à elle par un nombre d'établissements relativement important : 24 % du parc alsacien, mais qui ne représente 10 % de l'emploi. Contrairement à celle de Mulhouse, elle est faiblement spécialisée dans l'automobile.



FILIÈRE AUTOMOBILE EN ALSACE PAR ZONE D'EMPLOI

Zone d'emploi	Industrie automobile			Équipementiers de rang 2			TOTAL	
	Etbs	Emplois	IS*	Etbs	Emplois	IS*	Etbs	Emplois
Mulhouse	20	9 391	6,01	40	1 457	2,1	60	10 848
Molsheim - Obernai	13	1 597	3,25	20	534	2,5	33	2 131
Strasbourg	17	1 304	0,51	36	1 210	1,1	53	2 514
Wissembourg	2	447	4,85	0	0	0	2	447
Haguenau	5	426	0,66	22	3 013	10,7	27	3 439
Colmar	6	80	0,11	16	1 271	4	22	1 351
Saverne	4	50	0,19	3	5	0	7	55
Sélestat	2	32	0,12	7	138	1,2	9	170
Saint-Louis	2	31	0,11	11	242	1,9	13	273
Total Alsace	71	13 358	2	155	7 870	2,6	226	21 228

* Indice de spécificité
Sources : INSEE SIRENE 2011, Pôle emploi 2011

Dans l'industrie automobile alsacienne la construction automobile est portée par Mulhouse et les équipementiers de rang 1 par les ZE de Strasbourg et Molsheim

DÉTAIL DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN ALSACE PAR ZONE D'EMPLOI

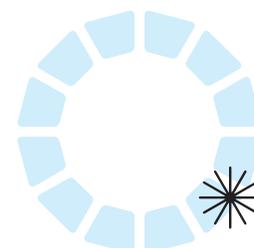
Zone d'emploi	Construction de véhicules automobiles			Fabrication de carrosseries et remorques			Fabrication d'équipements électriques et électroniques automobiles			Fabrication d'autres équipements automobiles		
	Etbs	Emplois	IS*	Etbs	Emplois	IS*	Etbs	Emplois	IS*	Etbs	Emplois	IS*
Mulhouse	3	8 532	9,9	5	68	0,4	3	241	3,5	9	550	1,2
Molsheim - Obernai	1	68	0,3	9	1 545	28,0	0	0	0,0	3	11	0,1
Strasbourg	1	0	0,0	13	256	0,9	0	0	0,0	3	1 048	1,4
Wissembourg	0	0	0,0	1	385	37,2	0	0	0,0	1	72	2,7
Haguenau	0	0	0,0	3	24	0,3	0	0	0,0	2	402	2,1
Colmar	0	0	0,0	5	21	0,3	0	0	0,0	1	59	0,3
Saverne	1	0	0,0	2	50	1,7	0	0	0,0	1	0	0,0
Sélestat	0	0	0,0	1	32	1,1	0	0	0,0	1	0	0,0
Saint-Louis	0	0	0,0	2	31	1,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Total Alsace	6	8 600	2,3	41	2 412	3,1	3	241	0,8	21	2 142	1,1

* Indice de spécificité
Sources : INSEE SIRENE 2011, Pôle emploi 2011

La zone d'emploi de Strasbourg se distingue dans la filière alsacienne par sa forte spécialisation dans les équipements automobiles divers, principalement grâce à la présence du site General Motors à Strasbourg qui emploie environ un millions de personnes.

Dans le reste de l'Alsace, deux territoires sont remarquables par leur spécialisation dans un secteur particulier de la filière automobile : la construction de véhicules

automobiles dans la zone d'emploi de Mulhouse (9,9), notamment par la présence du site de production de PSA Peugeot-Citroën, et la fabrication de carrosseries et remorques à Molsheim-Obernai (28,0), par la présence de Lohr Industries.



LA FILIÈRE AUTOMOBILE DANS LA ZONE D'EMPLOI DE STRASBOURG

Une spécialisation dans les équipementiers de rang 2

EQUIPEMENTIERS DE RANG 2 EN ALSACE PAR ZONE D'EMPLOI

Zone d'emploi	Fabrication de pièces techniques à base de matières plastiques			Découpage, emboutissage			Fabrication d'engrenages et d'organes mécaniques de transmission			Fabrication d'autres machines spécialisées		
	Etbs	Emplois	IS*	Etbs	Emplois	IS*	Etbs	Emplois	IS*	Etbs	Emplois	IS*
Mulhouse	19	526	1,6	9	124	0,7	3	526	4,8	9	281	5,2
Molsheim - Obernai	3	324	3,1	12	135	2,3	2	57	1,6	3	18	1,1
Strasbourg	8	650	1,2	16	157	0,5	7	372	2,0	5	31	0,3
Wissembourg	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0
Haguenau	8	273	2,0	6	70	0,9	2	2 275	50,1	6	395	17,9
Colmar	7	447	2,9	7	94	1,1	1	685	13,5	1	45	1,8
Saverne	2	0	0,0	1	5	0,2	0	0	0,0	0	0	0,0
Sélestat	2	68	1,2	5	70	2,2	0	0	0,0	0	0	0,0
Saint-Louis	7	144	2,4	4	83	2,4	0	0	0,0	0	15	1,5
Total Alsace	56	2 432	1,7	60	738	0,9	15	3 915	8,0	24	785	3,3

* Indice de spécificité
Sources : INSEE SIRENE 2011, Pôle emploi 2011

L'Alsace connaît une plus grande spécialisation dans les équipementiers de rang 2 (2,6), notamment au sein des zones d'emplois d'Haguenau (10,7), Colmar (4), Molsheim-Obernai et Mulhouse (2,1).

La zone d'emploi de Strasbourg se positionne avant tout sur la fabrication d'engrenages

mécaniques (IS de 2) avec la présence de Flender-Graffenstaden, filiale de Siemens, à Illkirch et celle de l'américain Timken Company à Strasbourg. Elle est aussi spécialisée dans la fabrication de pièces techniques à base de matières plastiques (1,2) avec la présence de Johnson Controls Roth à Strasbourg et d'un site de production Mecacorp.

EMPLOYEURS DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE DE PLUS DE 20 SALAIRES DANS LA ZONE D'EMPLOI DE STRASBOURG

Nom de l'entreprise	NAF 732	Activité	Tranche d'effectif	Localisation Centre décisionnel	Localisation dans la Zone d'emploi	CA (en k€)
Général Motors Strasbourg	2932Z	Fabrication d'autres équipements automobiles	1 000-1 100	Detroit (USA)	Strasbourg	392 000
Société Industrielle Johnson-Controls Roth	2229A	Fabrication de pièces techniques à base de matières plastiques	400-500	Milwaukee (USA)	Strasbourg	27 310
Flender-Graffenstaden	2815Z	Fabrication d'engrenages et d'organes mécaniques de transmission	300-400	Munich (Allemagne)	Illkirch-Graffenstaden	70 430 (2006)
Mecacorp	2229A	Fabrication de pièces techniques à base de matières plastiques	200-300	Monaco (Monaco)	Ostwald	264 560
Spitzer Eurovac	2920Z	Fabrication de carrosseries et remorques	100-200	Elztal-Dallau (Allemagne)	Fegersheim	17 270
The Timken Company	2815Z	Fabrication d'engrenages et d'organes mécaniques de transmission	100-200	Ohio City (USA)	Strasbourg	-
Vivametal	2550B	Découpage, emboutissage	20-30	Holtzheim	Ostwald	6 650
NS Démentèlement	2550B	Découpage, emboutissage	20-30	Schiltigheim	Schiltigheim	-
Etablissements Heidinger et Ebel	2550B	Découpage, emboutissage	20-30	Hochfelden	Hochfelden	6 530
Vivirad SA	2899B	Fabrication d'autres machines spécialisées	20-30	Handschuheim	Handschuheim	2 634
Schwing Stetter SE	2920Z	Fabrication de carrosseries et remorques	20-30	Memmingen (Allemagne)	Souffelweyersheim	36 430
Carrosserie industrielle Kapp	2920Z	Fabrication de carrosseries et remorques	20-30	Erstein	Erstein	3 320
Erstein Engrenages	2815Z	Fabrication d'engrenages et d'organes mécaniques de transmission	20-30	Erstein	Erstein	3 240

SOURCES : INSEE, SIRENE, 2012 (en gras les équipementiers de rang 2)

Un tissu économique qui se rétracte

Le parc d'établissements se réduit

Le nombre d'établissements de l'industrie automobile a diminué de 10 % en Alsace depuis 2007, ce qui représente une disparition de huit établissements entre 2007 et 2011. Toutes les zones d'emplois sont touchées, perdant chacune un à deux établissements sur la période. La zone d'emploi de Strasbourg s'inscrit dans ce schéma. **Seule la zone d'emploi de Molsheim-Obernai échappe à cette réduction** en gagnant un nouvel établissement sur la période.

Si le nombre des établissements de constructeurs automobiles sont restés constants sur la période (6 établissements comptabilisés en Alsace en 2007 et 2011), les équipementiers sont l'objet de fluctuations. En Alsace, leur nombre passe ainsi de 48 à 41 pour les fabricants de carrosseries et de 26 à 24 pour les fabricants de remorques.

Pour les équipementiers de rang 2, le parc alsacien reste stable entre 2007 et 2011 (perte d'un seul établissement). Dans la zone d'emploi de Strasbourg, ce sont même quatre nouveaux établissements qui ont été créés sur la même période.

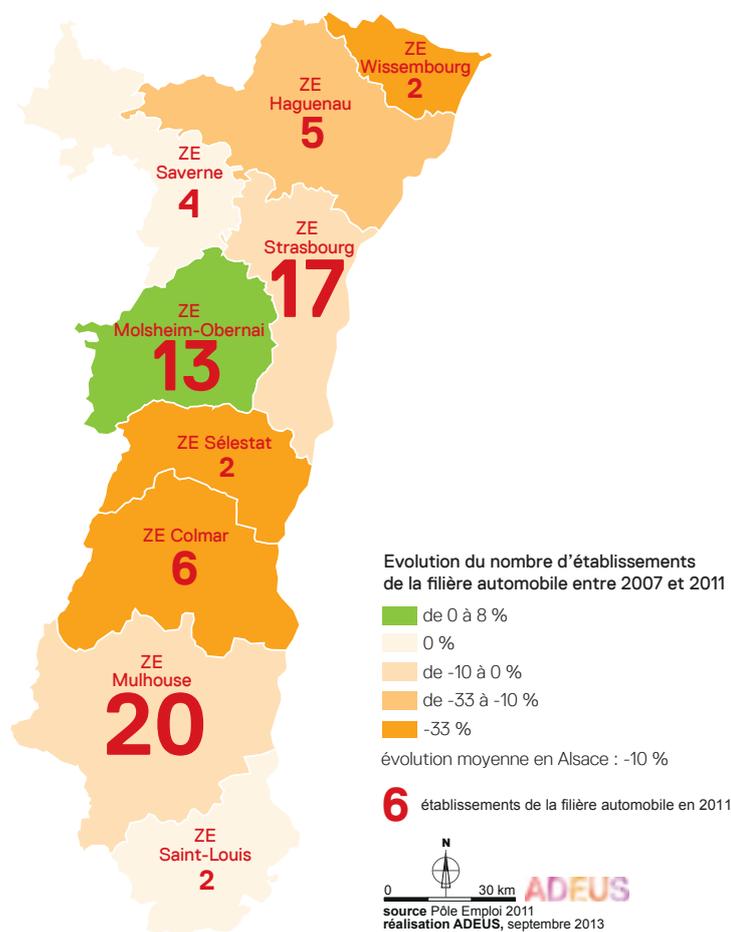
Une filière qui ne se renouvelle plus...

Le nombre d'établissements est en recul en cause : les fermetures qui ne sont désormais plus compensées par la création de nouveaux établissements. En 2011, seuls deux établissements ont été créés en Alsace dont un seul dans le Bas-Rhin. Le taux de création des territoires alsaciens se situe ainsi bien en-dessous de la moyenne française.

Cette atonie dans les créations est, de plus, un phénomène inscrit sur la durée puisque, depuis 2007, le nombre de créations n'a quasi pas évolué (seule une création en moins est à noter à l'échelle de l'Alsace). L'industrie automobile n'attire plus de nouveaux entrepreneurs en France et ce fait est accentué en Alsace où ne se créent plus de nouveaux établissements dans cette filière.

La zone d'emploi de Strasbourg n'échappe pas à ce phénomène : **aucun établissement de l'industrie automobile n'y a été créé depuis 2009**, année exceptionnelle puisqu'aucune autre création n'avait été enregistrée depuis 2007.

Chez les équipementiers de rang 2, les territoires alsaciens sont plus dynamiques que dans le reste du territoire français au vu du taux de création. Ce nombre de création est toutefois resté stable entre 2007 et 2011.



CRÉATIONS DANS L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

	2007			2011		
	Nombre	Taux	Part du total des créations	Nombre	Taux	Part du total des créations
ZE Strasbourg	0	0,0	0,00	0	0,0	0,00
Bas-rhin hors ZE Strasbourg	1	3,8	0,04	1	3,8	0,03
Alsace	3	4,2	0,03	2	2,8	0,01
France	150	5,3	0,04	130	4,8	0,02

Sources : INSEE SIRENE 2007-2011

CREATIONS DANS LES EQUIPEMENTIERS DE RANG 2

	2007			2011		
	Nombre	Taux	Part du total des créations	Nombre	Taux	Part du total des créations
ZE Strasbourg	3	9,4	0,08	4	11,1	0,07
Bas-rhin hors ZE Strasbourg	2	3,6	0,08	3	5,8	0,08
Alsace	11	7,0	0,11	11	7,1	0,07
France	208	5,4	0,05	195	5,0	0,03

Sources : INSEE SIRENE 2007-2011

... dominée par les grands groupes multinationaux

Depuis une dizaine d'années, le tissu économique de la filière automobile connaît une concentration autour de grands groupes internationaux.

Dans la zone d'emploi de Strasbourg, ce sont ainsi **les six établissements les plus importants qui dépendent d'un centre de décision situé hors de France et trois d'entre eux sont situés hors d'Europe** (85 % des emplois de la filière automobile, 83 % des emplois des équipementiers de second rang).

Depuis 2001, ce phénomène a particulièrement touché la filière alsacienne, déjà marquée par la présence de grands groupes internationaux dont les sièges sont situés sur d'autres territoires voire à l'étranger (le français PSA Peugeot-Citroën à Mulhouse, l'américain Daimler-Chrysler-Stribieg à Wissembourg, l'allemand Behr à Rouffach, Général Motors à Strasbourg...).

On notera également un nombre important de rachats : la société alsacienne Roth Frères par le géant américain Johnson Controls en 2003, Bugatti par l'allemand Volkswagen en 1998, en 2006 d'ADIFIL (dont le client unique était Johnson Controls) à Munster par l'Allemand Staufen Plastics qui a fermé le site en 2009, et tout récemment le rachat de Général Motors par Punch Metals International (groupe belge).

Un emploi salarié qui s'effondre

Des emplois qui disparaissent...

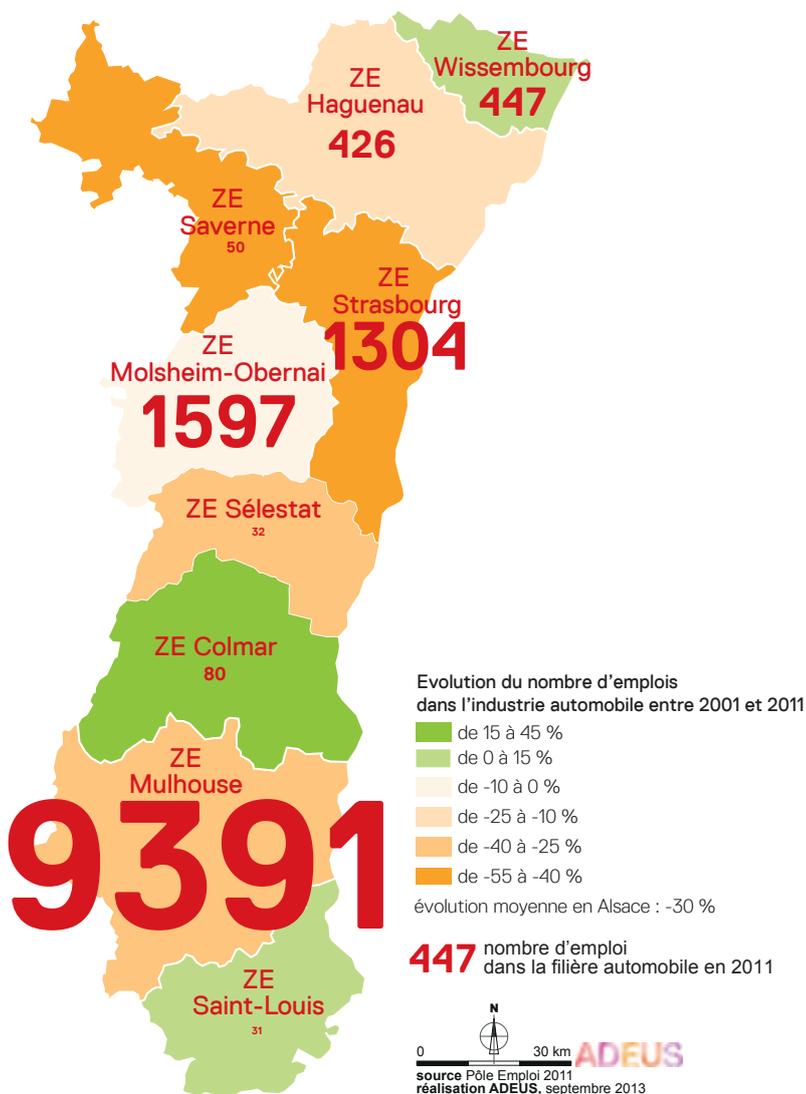
L'industrie automobile a perdu près du tiers de ses emplois entre 2001 et 2011 en Alsace : ce sont près de **6 000 emplois qui ont été détruits** durant cette période. Cette perte est particulièrement sensible dans les zones d'emplois traditionnellement les plus employeuses du secteur : perte de 4 000 emplois à Mulhouse entre 2001 et 2011 (-30 %) et de 1 400 emplois à Strasbourg (-52 %).

L'emploi de la filière décline un peu plus rapidement en Alsace (-30 % en 10 ans) qu'en France (-25 % en 10 ans). Dans la zone d'emploi de Strasbourg, la perte d'emploi dans l'automobile (-52 % en 10 ans) est nettement plus marquée que celle de l'ensemble de l'emploi industriel dont l'évolution se situe dans la moyenne régionale.

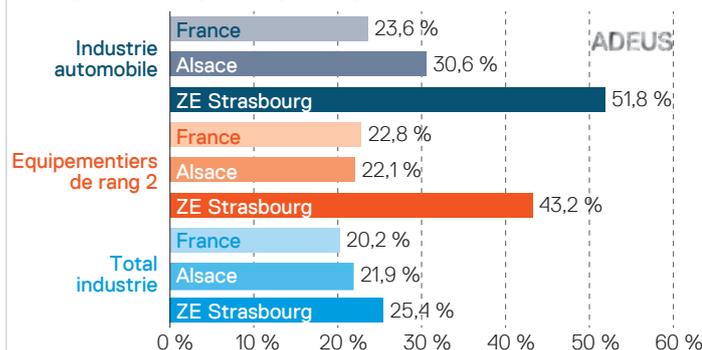
... entraînant un recul appuyé du poids de la filière dans l'emploi local

Principale conséquence de ce déclin, la filière recule largement dans l'emploi local.

Dans la **zone d'emploi de Strasbourg**, ce phénomène est amplifié par l'importante proportion d'emplois perdus. Ainsi, le poids des emplois de la filière passe respectivement, entre 2001 et 2011, **de 0,8 % de l'emploi salarié départemental à 0,4 %, et de 0,4 % à 0,3 % pour l'emploi salarié régional.**



PERTES D'EMPLOIS SALARIÉS PRIVÉS ENTRE 2001 ET 2011



En 2001, l'emploi de la filière automobile de la zone d'emploi de Strasbourg représentait 50 % des emplois de la filière départementale ; en 2011 il ne représente plus que 33 %.

Des emplois soumis aux fluctuations du marché automobile

La filière automobile a souvent recours à l'emploi intérimaire pour faire face aux aléas des commandes : en France, **8 % des emplois de l'industrie automobile seraient ainsi des emplois intérimaires** (DARES, 2011). L'intérim constitue de plus en plus un élément essentiel de la flexibilité du marché du travail et permet de préserver les emplois pérennes. En 2010, le site de PSA Mulhouse a ainsi annoncé la suppression de 500 postes d'intérimaires.

Au cours des 10 dernières années, la filière automobile alsacienne a connu de nombreuses mutations impactant directement l'emploi de la filière.

Les plus notables sont les fermetures en cascade : en 2007, celles du site de Johnson-Controls Roth de Schweighouse-sur-Moder, entraînant la suppression de 330 emplois en 2007, et de Wimetel à Wissembourg, avec une suppression de 181 emplois ; en 2009, celle de Staulen (150 emplois supprimés) ; en 2010, celle de Steering France (ex Delphi) à Strasbourg, impliquant une suppression de 280 emplois.

Les restructurations ont également modifié la structure de l'emploi dans la filière : en 2002, Roth Frères (futur Johnson Controls Roth) supprime un tiers des 2 000 emplois de ses sites alsaciens ; en 2007, PSA Mulhouse supprime 500 postes ; en 2003 et 2007, l'usine de Sony de Ribeauvillé, produisant des autoradios pour Volkswagen, supprime 113 puis 230 emplois ; en 2009, Plastic Omnium supprime 2 000 emplois de ses sites alsaciens (La Wantzenau, Colmar et Pfastatt)...

L'impact total de ces restructurations et fermetures de site sur l'emploi est en réalité difficilement mesurable, car mis à part le cœur de la filière (constructeurs et équipementiers sous-traitants de rang 1, voire de rang 2), il existe de nombreuses entreprises sous-traitantes plus éloignées qui dépendent de la filière sans en faire pleinement partie, dont les emplois dépendent des évolutions de la filière automobile.

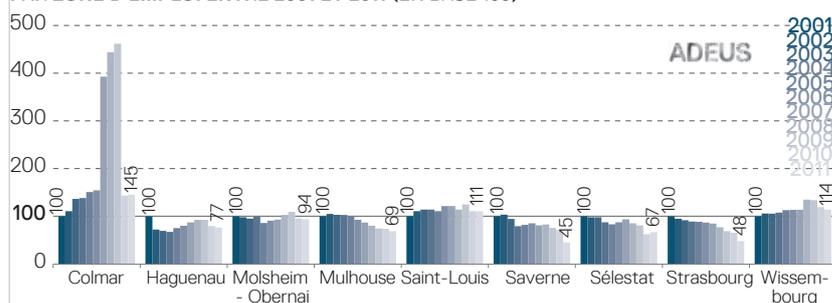
ÉVOLUTION DE L'EMPLOI SALARIÉ DANS L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Poids de l'industrie automobile dans l'emploi salarié total		
	2001	2011
ZE Strasbourg	1,4 %	0,7 %
Bas-Rhin hors ZE Strasbourg	2,2 %	2,0 %
Haut-Rhin	6,7 %	4,9 %
Alsace	3,7 %	2,6 %

Poids de l'emploi salarié dans l'industrie automobile en France		
	2001	2011
ZE Strasbourg	0,9 %	0,6 %
Bas-Rhin hors ZE Strasbourg	1,0 %	1,1 %
Haut-Rhin	4,7 %	4,2 %
Alsace	6,6 %	6,0 %

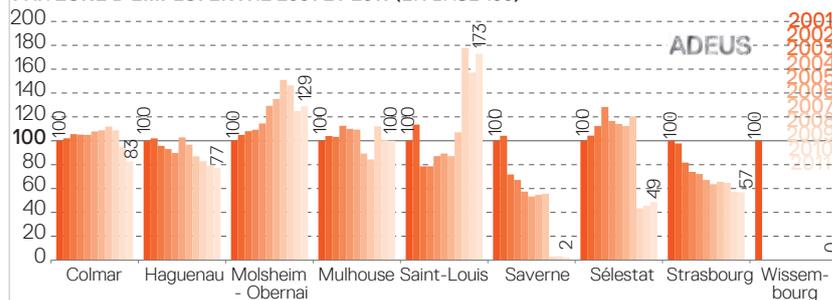
Source : Pôle Emploi 2001-2011

ÉVOLUTION DE L'EMPLOI SALARIÉ DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE PAR ZONE D'EMPLOI ENTRE 2001 ET 2011 (EN BASE 100)

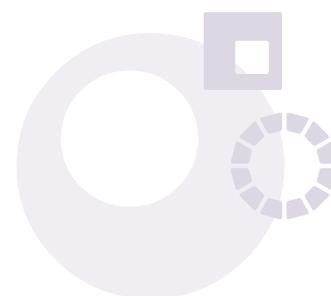


Source : Pôle Emploi 2001-2011

ÉVOLUTION DE L'EMPLOI SALARIÉ DES ÉQUIPEMENTIERS DE RANG 2 PAR ZONE D'EMPLOI ENTRE 2001 ET 2011 (EN BASE 100)



Source : Pôle Emploi 2001-2011



La filière automobile dans les métropoles françaises

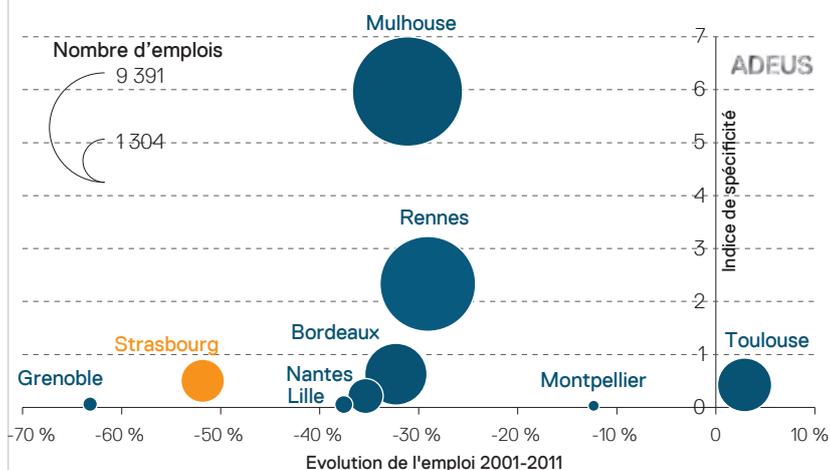
Une filière à la peine

Depuis 10 ans, la filière automobile a perdu près du quart de ses emplois en France. On retrouve largement ce phénomène dans les métropoles françaises qui, à part l'exception toulousaine, perdent toutes massivement des emplois sur la période.

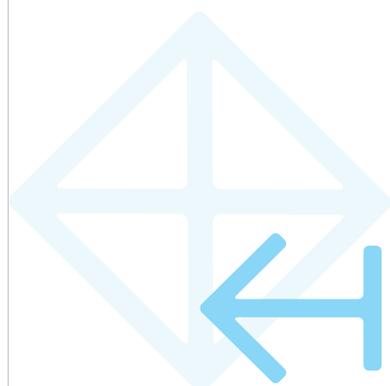
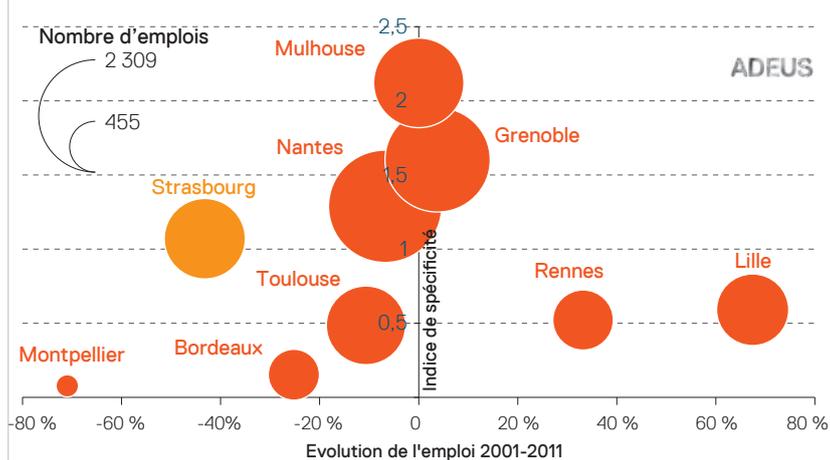
La zone d'emploi de Strasbourg est mal positionnée, que ce soit dans les activités centrales de la filière ou dans les équipementiers secondaires. La décennie 2001-2011 l'a laissée en retrait au niveau de l'emploi automobile avec plus de 50 % des emplois de la filière détruits sur la période.

La zone d'emploi de Toulouse est peu spécialisée par rapport à ses comparses mais bénéficie d'un meilleur positionnement, autour des équipements électroniques de pointe sur l'automobile (Continental Automotive est le plus gros employeur de la filière avec 2 000 emplois). La filière s'est d'ailleurs constituée en cluster, Automotech Cluster, depuis mars 2012.

AUTOMOBILE : ACTIVITÉS CENTRALES



AUTOMOBILES : ACTIVITÉS SECONDAIRES



Des créations atones

Les métropoles françaises ont connu très peu de créations d'établissements en 2011 dans la filière automobile. Strasbourg n'a connu aucune création en 2011 dans la filière, à l'image de Mulhouse et de Lille. Les métropoles ayant le plus de créations en 2011 sont Nantes et Rennes, avec respectivement 4 et 3 créations d'établissements relevant de l'industrie automobile.

Les créations sont plus dynamiques chez les équipementiers secondaires mais peu de métropoles possèdent un taux de créations dépassant les 10 % : seulement Strasbourg (11,1 %) et Rennes (17,9 %).

Cette perte d'attractivité de la filière a pour conséquence une sous-représentation dans les tissus économiques métropolitains. Si le nombre d'établissements de la filière a évolué de façon très différenciée selon les métropoles, celui-ci reste assez faible. Ainsi, la part des établissements de la filière dans le tissu économique de ces métropoles ne dépasse pas 0,1 %.

Des zones d'emplois très différenciées en fonction de la taille des établissements automobiles

Les zones d'emploi métropolitaines les plus spécialisées dans l'automobile (Mulhouse et Rennes) sont celles qui présentent aussi proportionnellement les plus grands établissements en termes d'effectifs. Ainsi, Mulhouse, qui est très spécialisée dans l'industrie automobile, possède plus de 50 % de ses établissements qui ont plus de 10 salariés et 10 % qui ont plus de 1 000 salariés.

Au contraire, Lille, Montpellier et Grenoble, dont l'indice de spécificité est largement en dessous de la normale, ont plus de 75 % de leurs établissements de la filière automobile qui ont moins de 10 salariés. Ces métropoles ne disposent d'ailleurs pas d'établissements de plus de 250 salariés.

AUTOMOBILE : ACTIVITÉS CENTRALES

	Etablissements en 2011	Evolution 2007-2011	Créations 2011	Taux de création 2011	Poids de la filière dans le tissu économique
Strasbourg	17	-5,6 %	0	0,0 %	0,05 %
Grenoble	27	8 %	2	7,4 %	0,05 %
Nantes	51	34,2 %	4	7,8 %	0,09 %
Rennes	36	-16,3 %	3	8,3 %	0,09 %
Mulhouse	20	-9,1 %	0	0 %	0,09 %
Lille	25	19 %	0	0 %	0,06 %
Montpellier	16	6,7 %	1	6,3 %	0,03 %
Bordeaux	45	-2,1 %	1	2,2 %	0,06 %
Toulouse	43	4,9 %	2	4,7 %	0,05 %

Source : INSEE SIRENE 2007-2011

AUTOMOBILE : ACTIVITÉS SECONDAIRES

	Etablissements en 2011	Evolution 2007-2011	Créations 2011	Taux de création 2011	Poids de la filière dans le tissu économique
Strasbourg	36	12,5 %	4	11,1 %	0,10 %
Grenoble	82	-8,9 %	4	4,9 %	0,16 %
Nantes	74	7,2 %	3	4,1 %	0,13 %
Rennes	28	-3,4 %	5	17,9 %	0,07 %
Mulhouse	40	-4,8 %	2	5 %	0,19 %
Lille	26	-3,7 %	0	0 %	0,06 %
Montpellier	15	15,4 %	0	0 %	0,03 %
Bordeaux	46	-2,1 %	4	8,7 %	0,06 %
Toulouse	58	5,5 %	2	3,4 %	0,06 %

Source : INSEE SIRENE 2007-2011

RÉPARTITION DES ÉTABLISSEMENTS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN FONCTION DE LEUR TAILLE D'EFFECTIFS SALARIÉS



Source : INSEE SIRENE 2007-2011

Conclusion

La filière automobile en Alsace est caractérisée par l'industrie automobile proprement dite (constructeurs automobiles et autres fabricants de 1^{er} rang), qui concentre plus de 60 % de l'effectif salarié dans 71 établissements et par la présence de fabricants de machines et équipements (équipementiers de rang 2), qui représentent plus de 150 établissements. Au total, ce sont un peu plus de 21 200 emplois salariés qui sont concernés.

Le territoire alsacien est fortement polarisé par PSA Mulhouse, qui draine bon nombre de sous-traitants et

d'emplois. La crise que traverse l'industrie automobile française n'a pas épargné l'Alsace : perte d'un tiers des emplois en 10 ans et difficultés à renouveler le parc d'établissements. Cette baisse du nombre de salariés est continue depuis 2002 et ne cesse de s'amplifier depuis 2005.

La zone d'emploi de Strasbourg se place en retrait : bien que peu spécialisée dans la filière automobile, elle subit de plein fouet les effets des crises : perte de la moitié des emplois dans l'industrie automobile, réduction du parc d'établissements (-10 % en 5 ans) et absence de créations d'entreprises.

De nombreuses initiatives des collectivités locales et de l'Etat sont mises en œuvre pour soutenir les constructeurs automobiles et les PME dans la production et surtout dans la recherche. En Alsace, le pôle de compétitivité « Véhicule du futur » est un relais important pour encourager les progrès technologiques dans la filière, en particulier autour de la mobilité et des véhicules du futur.

Méthodologie

Sources : Les données entreprises sont issues des fichiers Sirène Démographie d'établissements de 2007 à 2011, comprenant tous les établissements marchands en NAF rev2 recensés au 1^{er} janvier.

Les données emplois sont celles mises à disposition par Pôle Emploi au 1^{er} janvier des années 2001 à 2011.

Nomenclatures : La filière automobile prise en compte dans l'analyse n'intègre pas les activités de commerce et de réparation liées à l'automobile. Les codes NAF retenus sont les suivants :

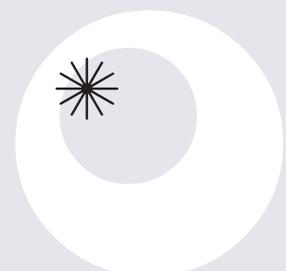
Filière automobile	
Industrie automobile (correspond à la division 29 de la NAF rév. 2 2008 - Niveau 2)	Équipementiers de rang 2
29.10Z : Construction de véhicules automobiles	22.29A : Fabrication de pièces techniques à base de matières plastiques
29.20Z : Fabrication de carrosseries et remorques	25.50B : Découpage, emboutissage
29.31Z : Fabrication équipements électriques & électroniques automobile	28.15Z : Fabrication d'engrenages et d'organes mécaniques de transmission
29.32Z : Fabrication d'autres équipements automobile	28.99B : Fabrication d'autres machines spécialisées

Bibliographie

Cham C. (pres), 2011, Plan de mobilisation générale sur les métiers liés à la croissance verte, Rapport n°2, Ministère de l'industrie, janvier

Syndex-Alpha, 2011, Gestion Prévisionnelle des emplois et des compétences dans les secteurs de l'industrie et de l'énergie dans le contexte d'une économie verte, Commissariat général au développement durable, avril

Archives DNA



L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale de l'ADEUS**
Équipe projet : **Colette Koenig (chef de projet), Julie Beaufrière (responsable du livrable), Virginie Muzart, Stéphane Martin**
N° projet : **1.1.7.21** - Photos et mise en page : **Jean Isenmann**

© ADEUS - Numéro ISSN : 2109-0149

Notes et actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org