

## VOTRE CONTACT

**Christophe Hortus**

Responsable Pôle Etudes Territoriales

Tél. +33 1 30 84 73 27

Courriel : [chortus@cci-paris-idf.fr](mailto:chortus@cci-paris-idf.fr)

## CCI Versailles-Yvelines

21, avenue de Paris 78000 Versailles

## Pour plus d'information :

✉ [cci78@cci-paris-idf.fr](mailto:cci78@cci-paris-idf.fr)

🌐 [cci78-idf.fr](http://cci78-idf.fr)

🐦 [@CCI\\_78](https://twitter.com/CCI_78)



# L'industrie automobile en Ile-de-France et dans les Yvelines : établissements et emplois

Etude - Mars 2019



Une étude financée dans le cadre des fonds de revitalisation PSA,  
encadrée par la DIRECCTE UT 78



# Contexte et présentation de l'étude

## Contexte

La CCI Versailles-Yvelines avait pour objectif de mettre à jour en 2018 le rapport sur la Filière automobile en Ile-de-France, élaboré en 2013 par le Centre Régional d'Observation du Commerce, de l'Industrie et des Services de la CCI Paris Ile-de-France (CROCIS).

Cette action s'est déroulée dans le cadre de la convention de revitalisation conclue entre l'Etat et PSA AUTOMOBILES, encadrée par la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (Dirccte UT 78), qui stipule que la CCI Versailles-Yvelines doit mener une étude sur le niveau d'emploi et sur l'évolution des métiers du secteur.

Pour mener à bien cette étude, la CCI Versailles-Yvelines s'est associée à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France (IAU). Elle s'est également appuyée sur les données du Réseau automobilité et véhicules en Ile-de-France (RAVI), du Centre régional d'observation du commerce, de l'industrie et des services de la CCI Paris Ile-de-France (CROCIS), de la Caisse nationale des URSSAF (ACOSS) et de l'Observatoire de la Métallurgie.

## L'étude

- ▶ La première partie est consacrée au contexte international et national de la filière automobile et sa déclinaison en Ile-de-France et dans les Yvelines.
- ▶ La deuxième porte sur l'emploi dans les établissements du cœur de l'activité, la troisième sur l'emploi dans les établissements du halo liés à l'automobile.
- ▶ La dernière partie vise à établir une bonne connaissance des établissements du halo, notamment en discernant la part des salariés travaillant pour le secteur de l'automobile, et en mettant en avant les problématiques RH de ces entreprises, grâce aux résultats d'une enquête menée en juillet 2018 auprès de celles-ci.

## Les raisons d'un focus sur les PME/TPE du halo liées à l'automobile

- ▶ Sur 1 600 établissements franciliens travaillant dans le secteur automobile, 3/4 sont des PME/TPE (moins de 100 salariés) dont l'activité principale ne relève pas du secteur de l'automobile\*. S'ils font partie de ce que l'on appelle communément le « halo », ces établissements représentent un élément essentiel du tissu industriel de la région capitale.
- ▶ Aucune étude n'ayant jamais été réalisée sur cette catégorie d'entreprises, la CCI Versailles-Yvelines a donc décidé de lancer une étude quantitative permettant de définir le profil de ces établissements très spécifiques.



## ▶ Auteurs

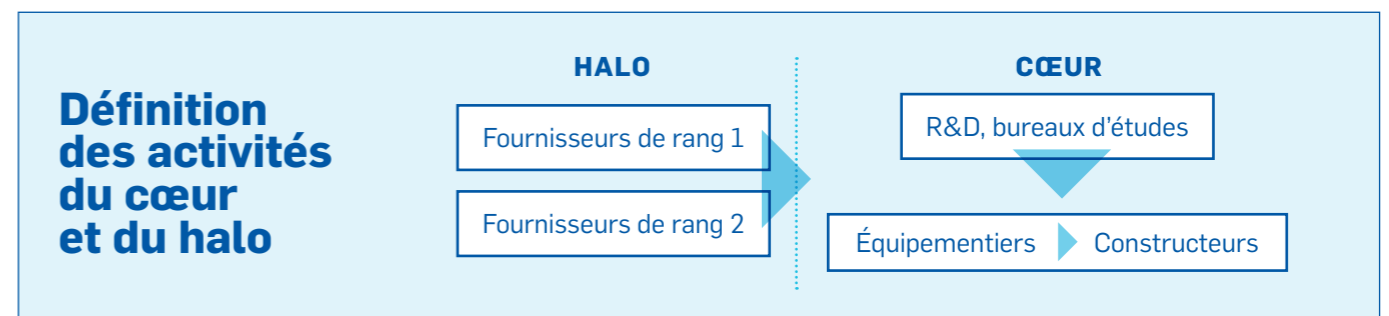
L'étude a été conduite par Florence Corolleur (chargée d'études) et Christophe Hortus (responsable du Pôle études territoriales) de la CCI Versailles-Yvelines.

## ▶ Remerciements

Les auteurs souhaitent remercier pour leur concours à l'étude Isabelle Savelli et Yves Burfin du Centre Régional d'Observation du Commerce, de l'Industrie et des Services (CROCIS – CCI Paris-Ile-de-France), Thierry Petit et Dina Rakotomalala de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région Ile-de-France (IAU), Esthel Kobrosli de la CCI Versailles-Yvelines, Francesca Hill (ENA), ainsi que Sophie Tour du Réseau automobilité et véhicules en Ile-de-France (RAVI).

© CCI VERSAILLES-YVELINES 2019

Reproduction autorisée moyennant mention de la source



\*Ces données sont issues du fichier adhérent du RAVI qui comprend les entreprises dont l'activité principale est dédiée à l'automobile mais aussi celles dont cette activité n'est pas majoritaire

# Contexte national et international

## Une production mondiale en hausse

Entre 2010 et 2017, la production mondiale de véhicules (95,3 millions) s'est accrue de 25 % soit 19,7 millions d'unités.

Dans les zones ou pays émergents (Chine, Europe centrale ou orientale, Amérique du Sud, Inde), cette production s'est globalement accrue de 13 millions de véhicules entre 2010 et 2017 (une hausse qui ne concerne cependant pas l'Amérique du Sud).

**La Chine représente 30 % de la production mondiale en 2017** (+10,8 millions) contre 24 % en 2010.

En Europe centrale et orientale, le dynamisme observé dans les nouveaux Etats membres de l'Union européenne est également très fort. On note néanmoins un sévère repli de la production en Russie.

**Dans les zones ou pays matures** (Europe occidentale, Canada, USA, Mexique, Japon, Corée du Sud), la production a crû globalement de plus 6 millions de véhicules depuis 2010, atteignant un niveau de 46 millions d'unités **(+15 %)** en 2017.

Cette production des zones et pays matures représente néanmoins moins de la moitié de la production mondiale en 2017 contre 51 % en 2010. A noter que 16% de la production mondiale est réalisée en Europe occidentale.



## Un redéploiement industriel en faveur de la Chine et de l'Europe de l'Est

### Exemple européen du redéploiement industriel : la Slovaquie

La Slovaquie a fondé son développement économique sur la base du redéploiement industriel automobile. En effet, ce pays représente pour les constructeurs automobiles un très bon rapport qualité prix, avec moins d'obstacles culturels et des coûts de transports plus bas que ceux des pays émergents. La Slovaquie continue à développer sa capacité technique et sa productivité. PSA fait partie des principaux constructeurs en Slovaquie, avec les groupes Kia et Volkswagen.

### ZOOM SUR...

#### La production slovaque en chiffres

Plus d'**un million de voitures** ont été fabriquées en Slovaquie en 2016, ce qui représente une augmentation de 60% depuis 2011 et de 400% depuis 2006.

La Slovaquie affiche une production automobile annuelle de **192 voitures pour 1 000 habitants**, contre 69 en Allemagne, 51 en Espagne, 26 au Royaume-Uni et **24 en France**.

Même si la main d'œuvre slovaque devient légèrement plus coûteuse suite à son développement économique, **les coûts salariaux restent faibles** : le salaire mensuel brut moyen d'un soudeur est de 1 000€.

## Filière automobile en Allemagne : un modèle en matière de développement en Europe de l'Ouest

Malgré une lourde tendance de redéploiement industriel à travers le monde, certains pays d'Europe occidentale ont bénéficié d'une augmentation de leurs effectifs entre 2013 et 2015 (+49 000 salariés) : l'Espagne et le Royaume-Uni (+11 000 salariés chacun), la Suède (+4 000 salariés) et surtout l'Allemagne (+36 000 salariés).

La filière automobile allemande, grâce à sa domination sur le marché haut de gamme et son innovation technique importante, a réussi à maintenir 35% de la production de véhicules de marques allemandes sur le territoire national en 2017 (24% en France). En effet, ces leviers entraînent des marges plus importantes, permettant d'absorber des coûts opérationnels élevés, et dégagent un fort potentiel de croissance.

### ZOOM SUR...

#### L'industrie automobile allemande en chiffres

80% des voitures de **marque premium** en Europe sont produites par les constructeurs allemands, dont **70% fabriquées en Allemagne**. Le marché premium à l'international devrait s'accroître à un rythme plus rapide que le marché total.

En 2017, les constructeurs automobiles allemands ont investi près de **22 milliards d'€ pour des projets de R&D**.

98% des entreprises de la filière automobile allemande veulent maintenir ou augmenter leur budget R&D dans l'avenir.

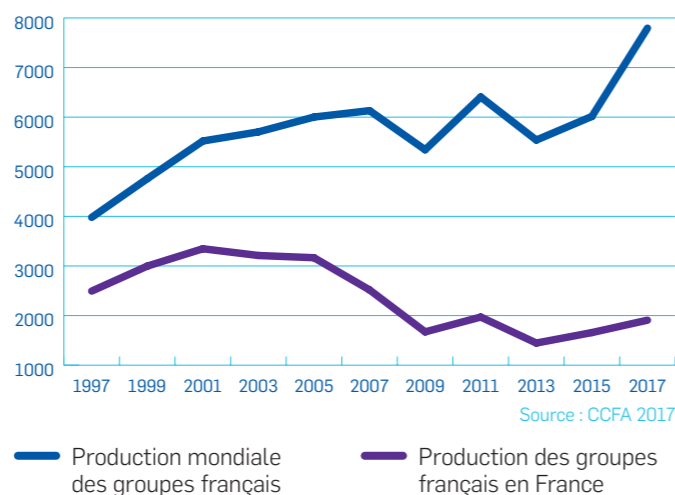
## Les groupes français ont augmenté leur production mondiale de véhicules légers mais la production nationale décline

Les groupes automobiles français ont produit **7,8 millions de véhicules légers** dans le monde en 2017 (dont 88% de véhicules particuliers), soit 27% d'augmentation par rapport à 2007.

Cependant, **la proportion de véhicules légers fabriqués en France est en baisse importante** (-17 points en 10 ans), ce qui a occasionné la perte de 30% des effectifs dans l'Hexagone sur la période.

Cette tendance est la conséquence d'un **redéploiement industriel des groupes automobiles français dans le monde et en particulier vers les pays émergents pour augmenter leur compétitivité. En 1997, 1,5 millions de véhicules français étaient produits hors de l'Hexagone. En 2017, ce chiffre s'élève à 5,9 millions de véhicules.**

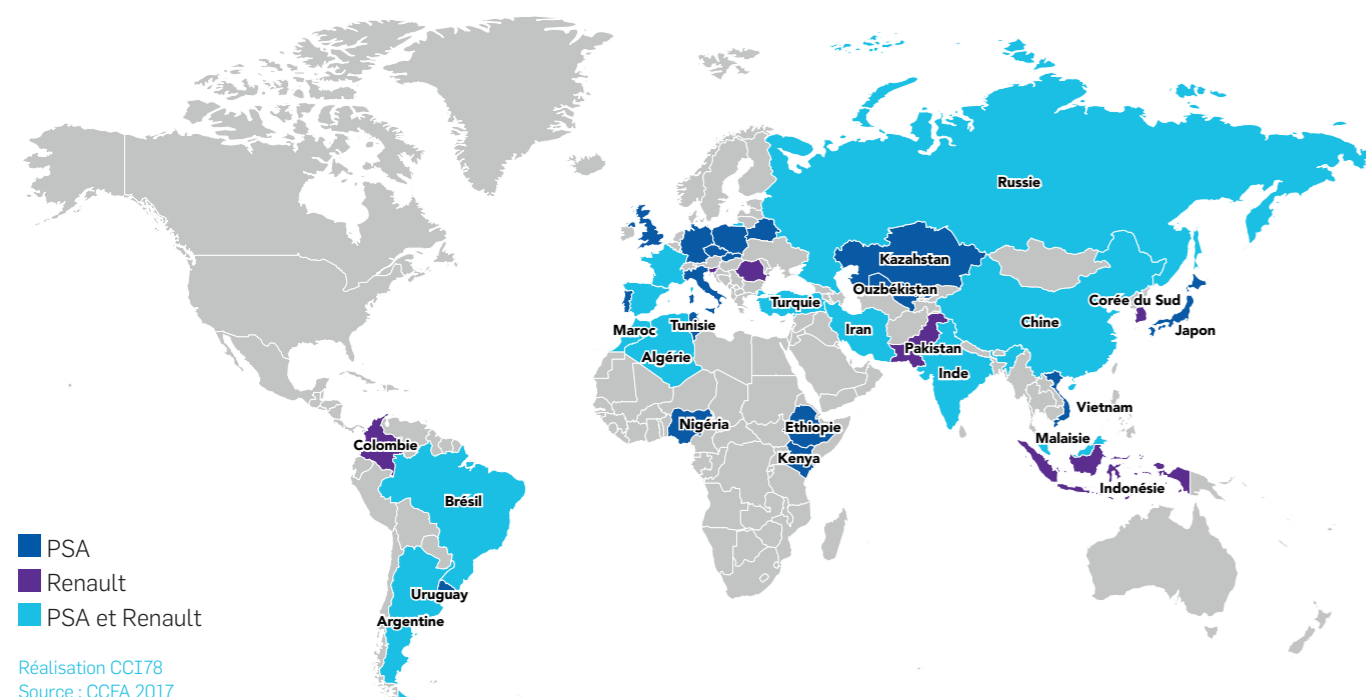
**Évolution de la production de véhicules légers**  
(en milliers)



**REMARQUE :** Parallèlement, la production de véhicules légers utilitaires par les groupes français dans l'Hexagone a pratiquement doublé sur les 20 dernières années (+84%) à l'image de la production mondiale. Les sites de production établis en France en conçoivent toujours la moitié.

## Renault et Peugeot, des constructeurs largement implantés à l'international

**Les pays de production des groupes automobiles français en 2017**



**À NOTER...** 78 sites de production et d'assemblage utilisés par les groupes français dans le monde dont 13 en projets

## Le positionnement stratégique des constructeurs français dans les Yvelines : choix du premium et de l'électrique

### Des modèles haut de gamme

**Pour PSA, la production en France et en particulier dans les Yvelines s'oriente vers des modèles plus haut de gamme** avec des marges plus importantes.

Cette stratégie vise à renforcer l'image de qualité du constructeur français. La production de la DS3 Crossback à Poissy en est un bel exemple.

### Des véhicules électriques...

**La production de véhicules électriques constitue également un enjeu majeur pour les constructeurs français :** Renault a ainsi décidé de produire un véhicule entièrement électrique depuis 2012 sur son site de Flins-Aubergenville (Zoé) et se présente aujourd'hui comme un des leaders européens sur ce segment. PSA pourrait envisager également la construction de son prochain véhicule électrique dans les Yvelines, sur le site de Poissy.

### ... et hybrides

Par ailleurs, Renault et PSA orientent désormais leur production vers des versions hybrides (exemple : la DS3 Crossback, dont une version hybride rechargeable devrait sortir fin 2019), pour répondre à la demande croissante du marché.

Ce choix de l'électrique et de l'hybride répond également à la nouvelle politique industrielle de l'Etat en faveur de la production de véhicules à très faible émission.



### ZOOM SUR...

#### Le Marché du véhicule électrique

Selon le CCFA, les immatriculations de voitures particulières électriques ont crû de 15% en France en 2017 pour atteindre 24 900 unités. Les aides de l'Etat aux particuliers (bonus) pour l'achat d'un véhicule électrique dopent ce marché.

Les constructeurs français ont signé en 2018 avec l'Etat un contrat stratégique de la filière automobile qui vise à multiplier par cinq les ventes de véhicules électriques à court terme. Objectifs : 100 000 bornes rechargeables installées et 150 000 véhicules électriques vendus en France en 2022.



© photos DS Automobiles

## Les sites de production des constructeurs français dans les Yvelines



### L'usine Renault à Flins-sur-Seine - Aubergenville

- Création en 1952 - **2 437 salariés**
- 237 ha dont 67 ha de bâtiments couverts
- Modèles produits et année de lancement : **Clio IV** en 2012, **ZOE** en 2012, **Micra** en 2017

Le site historique de la Renault Clio est l'usine de Flins.

La gamme a failli être totalement délocalisée en Turquie à l'arrivée de la 4<sup>ème</sup> génération du véhicule en 2012, mais 15% de la production a toutefois été maintenue à Flins.

La Zoé, la voiture 100% électrique la plus vendue en Europe, est entièrement fabriquée dans l'usine de Flins.

L'usine de Flins est chargée de la production de la Nissan Micra depuis 2017. Mais cet exemple de relocalisation (Inde) n'est pas à la hauteur des espérances.

En effet, les ventes de Nissan ont baissé de 10% sur les 10 premiers mois de 2018 dans l'Hexagone, alors que le groupe Renault a vu les ventes des véhicules de sa marque progresser de 6,5%.

### L'usine PSA à Poissy

- Création en 1938 - **4 200 salariés**
- 156 ha dont 555 000 m<sup>2</sup> d'ateliers
- Modèles produits et année de lancement : **C3** en 2009, **DS3** en 2010, **208** en 2012, **DS3 Crossback** en 2018

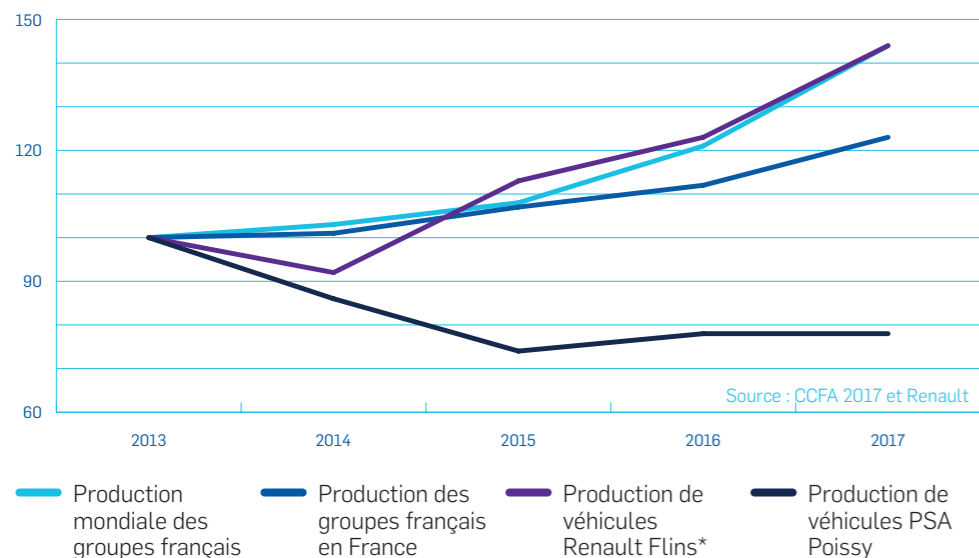
Les modèles produits à Poissy sont la DS3 (lancée en 2010), la Peugeot 208 (lancée en 2012) et la nouvelle DS3 Crossback produite depuis fin 2018 et qui sera commercialisée au 4<sup>ème</sup> trimestre 2019. 80 000 DS3 Crossback sont prévues annuellement. La Citroën C3 (lancée en 2009), historiquement produite à Poissy est fabriquée en Slovaquie depuis 2017.

La Peugeot 208 a connu un regain d'intérêt fin 2017. Elle était le 3<sup>ème</sup> modèle de voiture particulière neuve le plus vendu en France en 2017, selon le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA).

La DS3, entièrement produite à Poissy, a vu quant à elle, sa production diminuer depuis 2013.

## L'usine Renault-Flins suit la tendance haussière de la production mondiale, à l'inverse du site PSA-Poissy

### Évolution de la production d'automobiles françaises dans les Yvelines, en France et dans le monde (base 100=2013)



Les sites yvelinois de production ont connu des évolutions contrastées entre 2013 et 2017 :

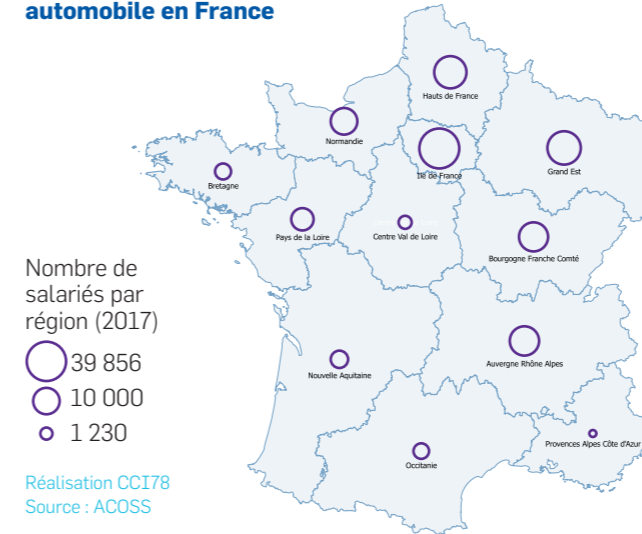
- ainsi le site **Renault-Flins** a suivi la tendance mondiale avec une **hausse de sa production de plus de 40 %**,
- tandis que le site de **PSA-Poissy décrochait de plus de 20 %** sur la même période.

# Mesure de l'emploi du cœur de l'activité liée à la construction automobile

L'Ile-de-France : 1<sup>ère</sup> région en termes d'effectifs salariés dans l'industrie automobile

Les Yvelines : 1<sup>er</sup> département en termes d'effectifs salariés dans l'industrie automobile

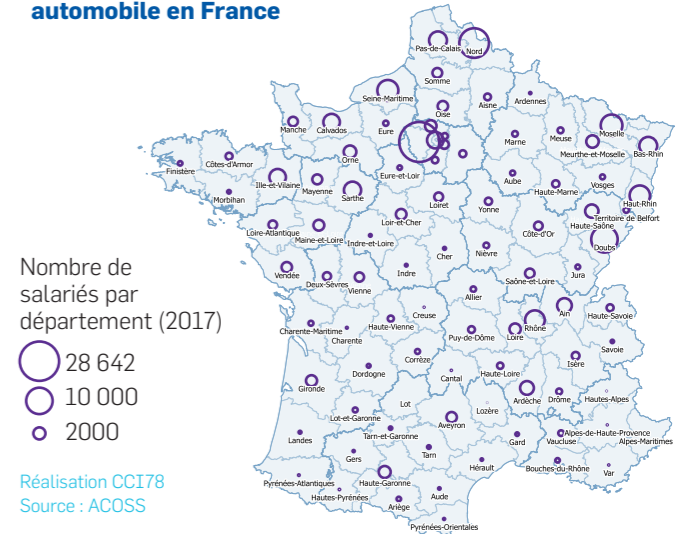
### Les salariés de la filière automobile en France



L'Ile-de-France est la région qui compte le plus de salariés au sein de la filière automobile avec **40 000 emplois**, devant le Grand Est (28 000 emplois) et les Hauts de France (26 000 emplois).

Ces trois régions concentrent à elles-seules **la moitié des effectifs français (193 000 emplois)**.

### Les salariés de la filière automobile en France

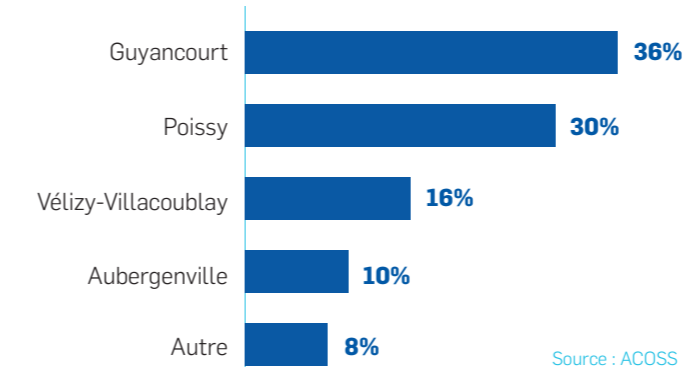


Les emplois du cœur de la filière automobile sont essentiellement **concentrés dans les Yvelines** (près de 29 000 salariés), dans le département du **Nord** (16 000 salariés) et le **Doubs** (13 000 salariés).

Ces trois départements regroupent **29% des effectifs français (sur 7% du parc des constructeurs français)**.

## Dans les Yvelines, quatre communes concentrent 92% des salariés de la filière

### Répartition des emplois de l'industrie automobile sur les sites Yvelinois



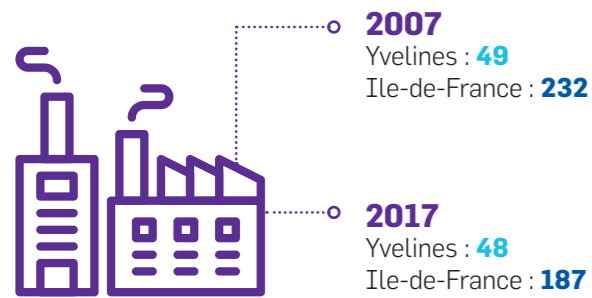
### ZOOM SUR...

#### Les principaux employeurs

- Guyancourt** : Technocentre Renault (11 000 salariés)
- Poissy** : Usine PSA (4 200 salariés), FAURECIA SYSTEMES D'ECHAPPEMENT (fabricant de systèmes d'échappement pour automobile), SOCIETE NOUVELLE WM (pièces automobiles)
- Vélizy-Villacoublay** : Centre Technique PSA (5 400 salariés)
- Flins-Aubergenville** : Usine RENAULT (2 437 salariés), AUTONEUM (fabricant de solutions de gestion acoustique et thermique de véhicules)

## Les Yvelines ont mieux résisté à la crise automobile que l'ensemble de la France et le reste de l'Ile-France

### Établissements



### Emplois



► **Perte de 2% des établissements dans les Yvelines entre 2007 et 2017** (-19% en IDF et -15% en France)

Tandis que le nombre d'établissements du cœur de la filière automobile a fondu de 19% entre 2007 et 2017 en Ile-de-France (passant de 232 à 187 établissements en 10 ans) et de 15 % en France (passant de 2 090 à

1 778 établissements sur la même période), il est resté pratiquement **stable dans les Yvelines** (perte de 2% des établissements).

► **Perte de 7% des emplois dans les Yvelines entre 2007 et 2017** (-30% en IDF et en France)

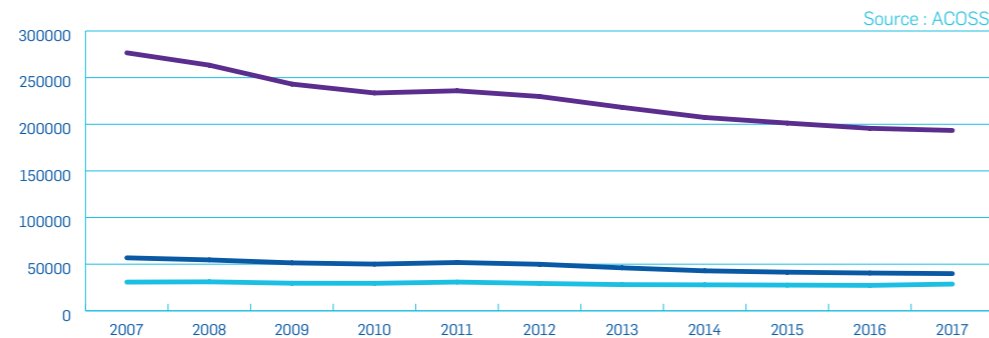
Selon les données Acoss, l'activité dédiée à l'automobile regroupe un peu moins de 29 000 emplois en 2017 dans les Yvelines. La quasi-totalité de ces emplois relève de la construction de véhicules automobiles.

Alors que les effectifs du cœur de la filière automobile ont fondu de 30% entre 2007 et 2017 en France (passant de 276 596 à 193 373 emplois de 2007 à 2017) et en Ile-de-France (56 800 à 39 856 emplois en 10 ans), **les Yvelines ont réussi à se maintenir avec une perte mesurée de 7%.**

### Une baisse du nombre d'emplois moins importante dans les Yvelines

Evolution des effectifs en France, Ile-de-France et Yvelines

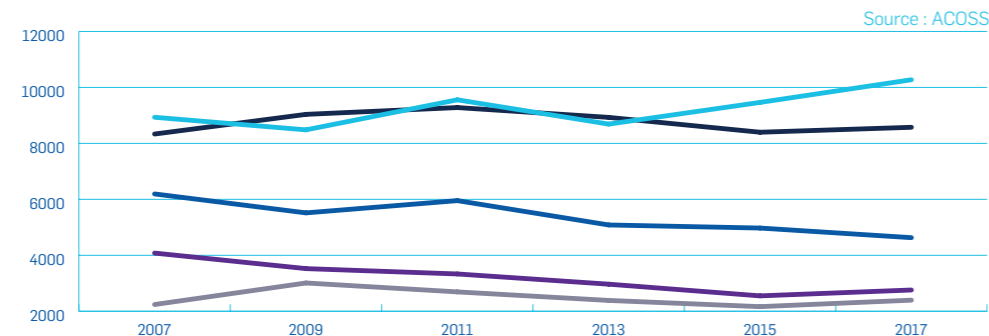
— France  
— Ile-de-France  
— Yvelines



### Une hausse des emplois observée sur la commune de Guyancourt

Evolution des effectifs dans les communes des Yvelines accueillant les principaux sites de l'industrie automobile

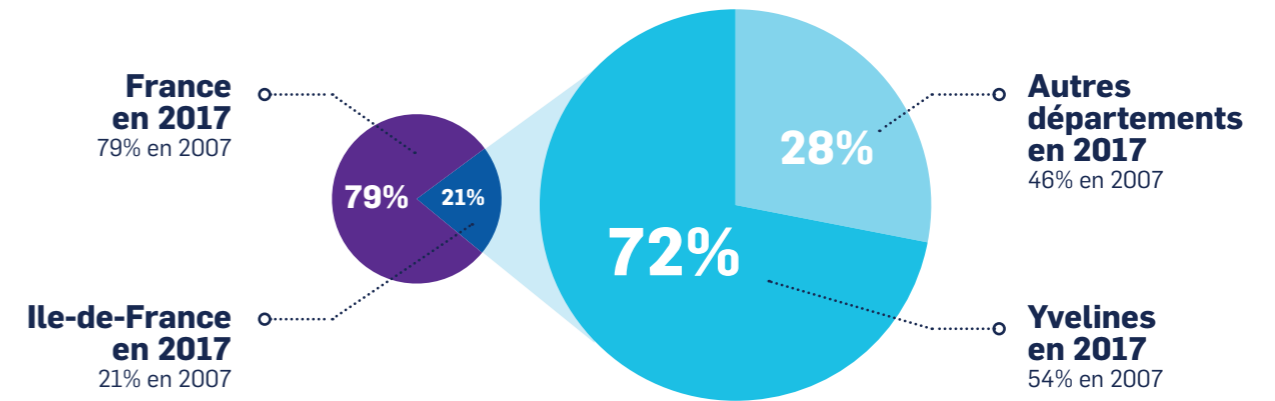
— Guyancourt  
— Poissy  
— Vélizy Villacoublay  
— Aubergenville  
— Autre



## Près des 3/4 des effectifs franciliens se concentrent désormais dans les Yvelines

En 2017, comme en 2007, **21% des effectifs de la filière automobile sont concentrés en région Ile-de-France.**

Mais la localisation des emplois franciliens a changé : **72% sont désormais situés dans le département des Yvelines**, soit une hausse de 18 points depuis 2007.



## Les départements de la Seine-Saint-Denis, des Hauts-de-Seine et Paris ont été les plus impactés depuis 2007

Département	Effectifs 2017	Evolution 2007-2017
Seine Saint-Denis	671	-5 330
Hauts-de-Seine	4 968	-5 210
Paris	45	-2 532
Yvelines	28 642	-2 138
Seine-et-Marne	877	-947
Val d'Oise	2 436	-729
Essonne	773	-187
Val de Marne	1 444	129
Ile-de-France	<b>39 856</b>	<b>-16 944</b>

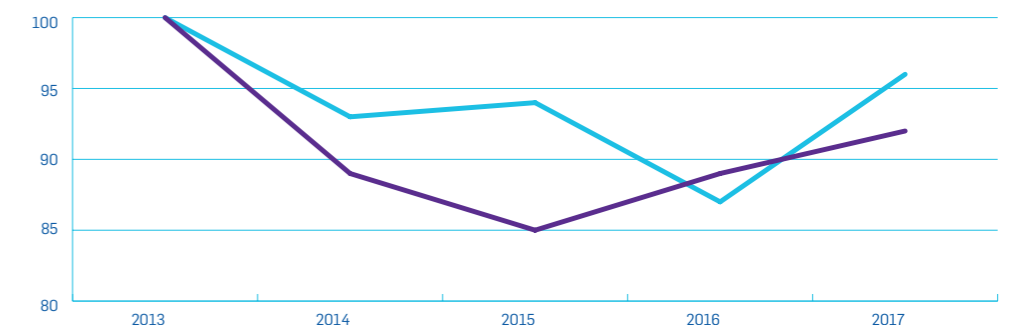
Entre 2007 et 2017, **Paris a perdu 98% de ses effectifs**, la Seine-Saint-Denis près de 90%, les Hauts-de-Seine et la Seine-et-Marne environ 50%. Le dernier site de PSA en Seine-St-Denis, situé à St-Ouen, fermera ses portes en 2021.

Source : ACOSS

### Les effectifs sont repartis à la hausse à partir de 2017 à Poissy et Flins-Aubergenville

Evolution de l'emploi à Poissy et Flins-Aubergenville (base 100=2013)

— Commune de Poissy  
— Commune d'Aubergenville





## Le département des Yvelines a bénéficié du transfert de salariés depuis les autres départements franciliens

### En Seine-Saint-Denis :

- la fermeture du site PSA d'Aulnay sous Bois en 2014 a entraîné la perte de 3 000 emplois. Une partie de ces effectifs a été transférée sur le site de Poissy.

### Dans les Hauts-de-Seine :

- La fermeture du centre technique Renault de Rueil-Malmaison en 2014 a entraîné le transfert de 1 500 salariés au Technocentre de Guyancourt.
- La fermeture du site PSA de Meudon-la-Forêt a eu pour conséquence le transfert d'environ 200 salariés à Poissy, 200 à Vélizy-Villacoublay et d'environ 170 à Versailles Satory (Peugeot Sport).
- La fermeture du centre technique et R&D de PSA de la Garenne-Colombes en 2018 a entraîné le transfert progressif d'environ 2 000 salariés vers les Yvelines (environ 1 000 salariés à Poissy et Carrières-sous-Poissy en 2017, puis environ 1 000 salariés en 2018).

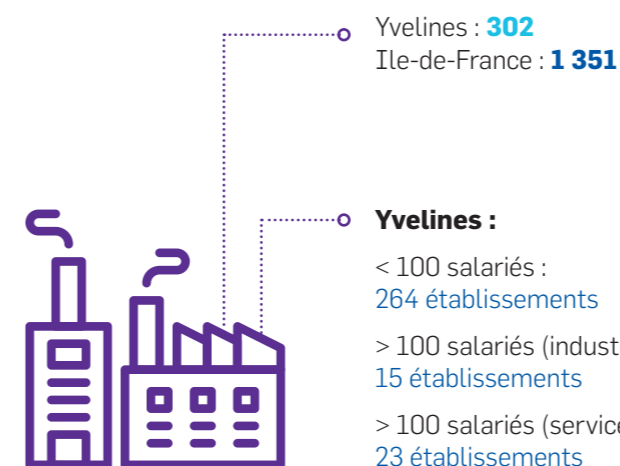
### À Paris :

- Suite à la fermeture du siège social historique de PSA avenue de la Grande Armée en 2017, une partie du personnel a été transférée à Rueil-Malmaison (direction administrative, 600 salariés) et une autre partie à Poissy (direction achats et industrie, environ 1 500 salariés).
- **Les communes de Poissy et Flins-Aubergenville, où sont situés les usines PSA-Poissy et Renault-Flins ainsi que plusieurs équipementiers, concentrent 40% des emplois de l'industrie automobile des Yvelines.**

# Mesure de l'emploi du halo lié à l'industrie automobile

Un quart des établissements et des emplois franciliens du halo sont concentrés dans les Yvelines

## Établissements



Source : CCI-IAU 2018

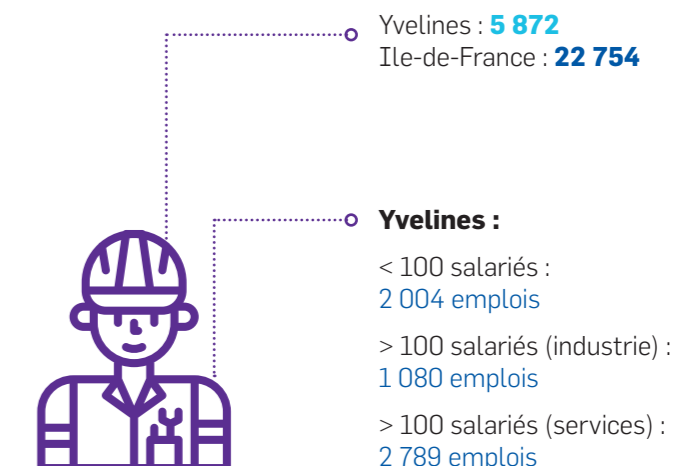
➤ **22,4% des établissements franciliens sont situés dans les Yvelines**

L'Ile-de-France concentre **1 351 établissements fournisseurs de rang 1 et 2** en 2017, contre 1 616 en 2007, soit une baisse de 16%.

Parmi ceux-ci, plus de **302 sont situés dans les Yvelines**, soit près d'un quart. 38 comptent plus de 100 salariés.

Au sein de ces établissements yvelinois, **35 % des effectifs travaillent pour la filière automobile** (38 % au niveau régional). Plus les entreprises sont de petite taille, plus elles sont tournées vers cette activité (45 % parmi les entreprises de moins de 100 salariés d'Ile-de-France).

## Emplois



➤ **25,8% des emplois franciliens sont situés dans les Yvelines**

En Ile-de-France, près de **23 000 salariés des établissements du halo** travaillent exclusivement pour le secteur de l'automobile.

Parmi ceux-ci, **6 000 salariés appartiennent à des entreprises yvelinoises**, soit plus d'un quart des effectifs franciliens du halo.

Au sein de ce halo, les Yvelines accueillent une part importante de salariés travaillant dans le **domaine des services** (ingénierie, R&D, services administratifs et financiers, informatique...) : ainsi un salarié francilien sur deux du domaine des services travaille dans ce département.

# Étude sur les besoins en recrutement des établissements du halo

## Principaux résultats

### La filière automobile a été fortement impactée par la crise de 2008

- ▶ 66% des établissements franciliens et 72% des établissements yvelinois existaient avant la crise de 2008 (environ 30% ont plus de 20 ans d'existence).
- ▶ 75% des établissements estiment que la crise a eu des répercussions importantes, voire très importantes sur leur activité.
- ▶ Près de 70% des établissements déclarent avoir eu recours au licenciement depuis 10 ans. Dans les Yvelines, ce sont les établissements de plus de 20 ans qui ont été les plus touchés.

### 50% des établissements prévoient d'embaucher

- ▶ Si environ 10% des établissements interrogés en juillet 2018 prévoient de licencier dans les 12 prochains mois, **plus de la moitié déclare avoir l'intention d'embaucher au cours des 12 mois suivants.**
- ▶ Ces prévisions de recrutement concernent avant tout des **cadres et ingénieurs** (IDF : 59%, Yvelines : 66%), ainsi que des **techniciens** (IDF : 58%, Yvelines : 63%). 1/3 des établissements recherche également des ouvriers.
- ▶ Le principal canal de recrutement est le réseau de l'entreprise. Le recours aux réseaux sociaux est plus faible dans les établissements yvelinois que dans les établissements d'autres départements franciliens.

Les postes en tension concernent surtout les ouvriers

## Méthodologie d'enquête

- Enquête téléphonique réalisée du 18 juin au 4 juillet 2018 par un institut de sondage (Odity) auprès d'établissements franciliens du halo
- 101 réponses (taux de réponse de 21%)
- Panel : les établissements interrogés comptent moins de 100 salariés ; 2/3 sont des fournisseurs de rang 1 et 1/3 des fournisseurs de rang 2 ; 45% des salariés de ces établissements travaillent pour l'automobile
- Redressement des résultats par les équipes de la CCI Versailles – Yvelines selon le poids réel de la state d'appartenance des établissements. L'enquête est ainsi représentative sur le plan géographique et de la taille des établissements.

## Des tensions sur certains métiers

- ▶ **Plus de la moitié des établissements interrogés rencontre des difficultés de recrutement** : le principal problème évoqué est la pénurie de main d'œuvre. Plus d'1/3 des candidats n'aurait pas les diplômes ou la formation requis, et/ou le niveau d'expérience attendu. Ce manque d'expérience des candidats est particulièrement pointé par les établissements yvelinois (36%).
- ▶ **Les postes en tension concernent avant tout les ouvriers** (IDF : 20%, Yvelines : 26%), notamment dans les établissements de moins de 10 salariés. Il s'agit principalement de postes de câbleur, de chaudronnier (tôlier), de mécanique de précision et de tourneur-fraiseur.

## ZOOM SUR...

### Les métiers en développement et en tension à l'horizon 2020-2025\*

Le besoin en ouvriers 'Câbleurs' pourrait être pérenne : ce métier est en effet mentionné comme métier en développement et en tension à l'horizon 2020-2025 par l'Observatoire de la Métallurgie.

### ► Projections sur les métiers en recul à l'horizon 2025

En revanche, le besoin en ouvriers 'Chaudronniers-Tôliers', mentionné en 2018 par les entreprises franciliennes (notamment yvelinoises), pourrait être en recul à l'horizon 2020-2025, selon l'Observatoire de la Métallurgie, ce métier se transformant en raison de la robotisation croissante.

\*Source : Analyse prospective des impacts des mutations de la construction automobile sur l'emploi et les besoins de compétences - Observatoire de la Métallurgie - Novembre 2018



© CCI Paris Ile-de-France

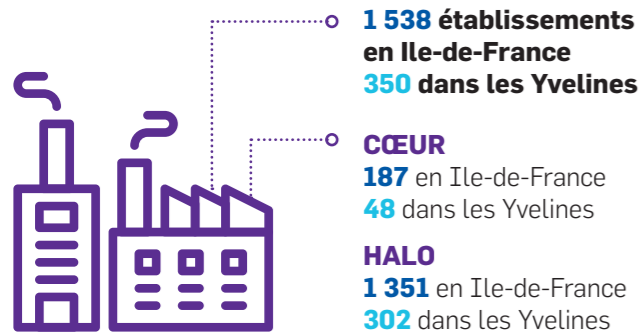
# Chiffres clefs à retenir

## L'industrie automobile en Ile-de-France et dans les Yvelines



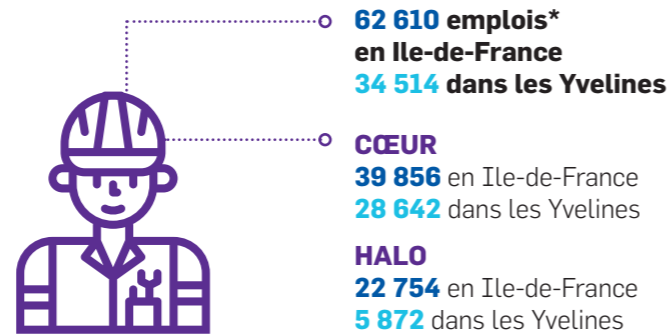
**Ile-de-France :**  
1<sup>ère</sup> région française en termes d'effectifs salariés (21%).

**Yvelines :**  
1<sup>er</sup> département français en termes d'effectifs salariés (15%).



Source : ACOSS

➤ **23%** des établissements franciliens sont **situés dans les Yvelines**



➤ **55%** des emplois franciliens sont **situés dans les Yvelines**

\*Dans les Yvelines, 12 établissements et 563 salariés (42 établissements et 1 445 salariés en IDF) relevant du cœur de l'activité en tant que « siège » ou « activité de R&D » n'ont pas été intégrés à ces données statistiques (car code NAF ≠ 29-10Z, 29-20Z, 29-31Z et 29-32Z) (source IAU-CCI)

## Principales tendances

### Production

- ✓ Une production mondiale en hausse (+25% entre 2010 et 2017, 95,3 millions de véhicules).
- ✓ Un redéploiement industriel en faveur de la Chine et de l'Europe de l'Est (Chine = 30 % de la production mondiale en 2017 contre 24 % en 2010)
- ✓ Une hausse de la production des groupes français au niveau mondial, mais une production nationale qui décline (hors véhicules utilitaires).
- ✓ Dans les Yvelines, une hausse de la production à Renault-Flins, une baisse à PSA-Poissy.
- ✓ Positionnement stratégique des constructeurs français : choix du premium, de l'électrique et de l'hybride.

### Emplois

#### CŒUR

- ✓ Si la région IDF concentre toujours 21% des effectifs salariés français (comme en 2007), la localisation des emplois franciliens a changé : 72% sont désormais situés dans les Yvelines, soit une hausse de 18 points depuis 2007.
- ✓ Alors que les effectifs du cœur de la filière automobile ont fondu de 30% entre 2007 et 2017 en France et en Ile-de-France, les Yvelines ont réussi à se maintenir avec une perte mesurée de 7%. Le département a bénéficié d'un large transfert de salariés depuis les autres départements franciliens.

#### HALO

- ✓ En 2017, l'Ile-de-France concentre 1 351 établissements fournisseurs de rang 1 et 2 en 2017, en baisse de 16% depuis 2010. 1/4 de ces établissements et des effectifs sont situés dans les Yvelines.
- ✓ Besoins en recrutement des entreprises du halo (résultat d'enquête) Prévisions de recrutement : cadres et ingénieurs (IDF : 59%, Yvelines : 66%), techniciens (IDF : 58%, Yvelines : 63%), ouvriers (IDF : 33%, Yvelines : 30%).  
Postes en tension : ouvriers (câbleur, chaudronnier, mécanique de précision, tourneur).

# Note méthodologique

## Définition des activités du cœur et du halo

La filière automobile se décompose schématiquement en deux catégories :

### La première dénommée « activité dédiée » ou « le cœur »

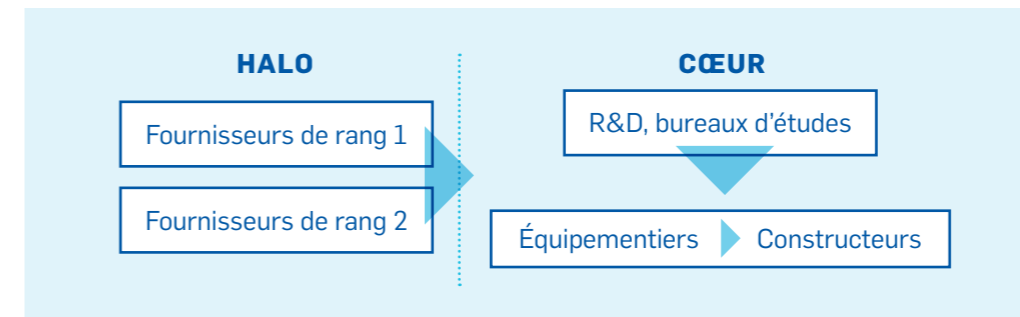
Elle est aisément identifiable par ses codes d'activité :

- 29.10Z - Construction de véhicules automobiles
- 29.20Z - Fabrication de carrosseries et de remorques
- 29.31Z - Fabrication d'équipements électriques et électroniques automobiles
- 29.32Z - Fabrication d'autres équipements automobiles

Ces établissements correspondent à ce que l'on nomme communément les constructeurs (Renault, Peugeot) et les équipementiers (Valeo, Faurécia). A minima 50% de leur CA est dédié à l'automobile.

### La seconde, dénommée « hors activité dédiée » ou « le halo »

Plus hétérogène, cette catégorie est composée de l'ensemble des établissements qui concourent à la conception et à la construction. Ces établissements sont de toutes tailles et toutes natures (industrie, commerce et services). Leur CA consacré à l'automobile est inférieur à 50 %. Ils ont été identifiés par enquête et approche directe par le RAVI (Le Réseau Automobilité et Véhicules en Ile-de-France).



## Partenaires et intervenants

### Le cabinet Odity

Le cabinet ODITY est un acteur de relation à distance avec une forte expérience dans l'univers automobile.

Il travaille pour Mercedes-Benz France, le Groupe Fiat, Renault, BMW, Peugeot, Volvo, tout récemment Toyota ... également pour des acteurs majeurs de la LLD (ALD Automotive, Leaseplan, Arval, ...) et pour un des acteurs de la Réparation Rapide automobile (Speedy).

### Le RAVI

Le Réseau Automobilité et Véhicules en Île-de-France – RAVI – est un réseau d'entreprises implantées en Ile-de-France de la filière automobile au sens large (constructeurs, équipementiers, fournisseurs et sous-traitants de rang 1 à n). Le RAVI travaille en lien étroit avec ses partenaires : pouvoirs publics, pôles de compétitivité, réseau consulaire et partenaires industriels.

### Le CROCIS

Le Centre Régional d'Observation du Commerce, de l'Industrie et des Services est le centre d'observation économique régional de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris Ile-de-France. Créé en 1994, il a pour principal objectif d'étudier l'économie francilienne et de produire des analyses chiffrées et commentées nécessaires à une meilleure connaissance de la région. Il met le savoir-faire de ses experts en analyse économique et territoriale à disposition des entreprises, organismes ou collectivités dans le cadre de prestations sur mesure.

### L'IAU

L'institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France élabore des études d'aménagement et d'urbanisme en France et à l'international, apporte une assistance technique au Conseil Régional de la région capitale, et fournit un service public documentaire (médiathèque régionale)

## Sources d'information

### Données statistiques

- Agence centrale des organismes de Sécurité sociale (ACOSS) 2018
- Chambre de commerce et d'industrie Paris Ile-de-France (CCI Paris Ile-de-France) - CROCIS 2018
- Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA) 2018
- Institut d'aménagement et d'urbanisme Ile-de-France (IAU) 2018

### Rapports

- « L'industrie automobile française, analyse et statistiques 2018 » - Comité des constructeurs français d'automobile (CCFA)
- « Industry Overview : The Automotive Industry in Germany 2018/2019 » - Germany Trade and Invest (GTAI)
- « Analyse prospective des impacts des mutations de la construction automobile sur l'emploi et les besoins en compétences », novembre 2018 - Observatoire de la métallurgie
- « L'électrification en marche », septembre 2018 - Groupe PSA
- « Automotive Sector in Slovakia 2017 » - Slovak Investment and trade development agency

### Articles

- « L'usine de Poissy en pole position pour fabriquer le véhicule électrique de PSA » - Le Parisien, février 2019
- « Automobile Nissan : l'allié de Renault à la peine en 2018 » - Le Monde, novembre 2018
- « PSA : un second nouveau véhicule pour l'usine de Poissy ? » - La Gazette des Yvelines, septembre 2018
- « L'Usine Renault de Flins investit pour pouvoir produire 100 000 Zoe par an » - Actu.fr, juin 2018
- « Moins de Renault Clio à Flins pour la 5ème génération » - L'Usine Nouvelle, mars 2018
- « Poissy : coup de frein sur la production à l'usine Peugeot » - Le Parisien, mars 2018
- « A Flins, la vie avec la Micra » - Les Echos, décembre 2017
- « Poissy : une page se tourne à l'usine PSA » - Le Parisien, mars 2017
- « Les usines PSA de Poissy et Trnava bénéficient de la fermeture d'Aulnay » - Usine Nouvelle, novembre 2013