



HORIZON ECO
N° 290 - OCTOBRE 2019

L'industrie automobile :
une filière structurante
pour l'économie des
Hauts-de-France

le marché de l'automobile dans le monde et en France

La crise financière et économique a eu des effets importants sur l'ensemble de la chaîne de valeur automobile : des constructeurs et des fournisseurs jusqu'au transport de marchandises et la vente des véhicules. Dix ans après la crise, l'industrie automobile a réussi à se restructurer et à retrouver sa croissance.

Une croissance de la production mondiale après la crise

La crise de l'année 2008 a touché l'industrie automobile de plein fouet provoquant une baisse importante des immatriculations, des faillites et des réductions d'emplois.

Avec les mesures prises par les Etats pour soutenir l'industrie automobile et favoriser les immatriculations, la situation du secteur s'est améliorée.

D'après le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA), en 2017, plus de **97,4 millions de véhicules** ont été construits dans le monde ce qui représente une augmentation de 25% depuis 2010, soit 19,7 millions d'unités supplémentaires. Les 10 premiers constructeurs, parmi lesquels se trouvent les groupes français PSA et Renault, contrôlent 70% de la production mondiale.

2

le marché de l'automobile dans le monde et en France

8

les Hauts-de-France : un carrefour européen

9

la filière automobile en Hauts-de-France

16

Hauts-de-France : région exportatrice des produits automobiles

17

enjeux technologiques et avenir de la filière

19

les projets régionaux

21

les réseaux d'excellence

24

méthodologie

Les trois grands pôles automobiles mondiaux



La Chine : le 1^{er} pays producteur de véhicules au monde avec 29 millions de véhicules construits en 2017, soit une progression de +227% depuis 2007.

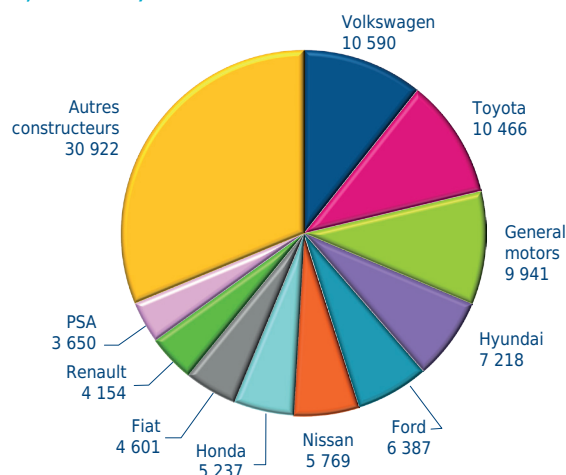


L'Union Européenne : le 2^{ème} producteur mondial de véhicules a construit plus de 19 millions de véhicules en 2017.



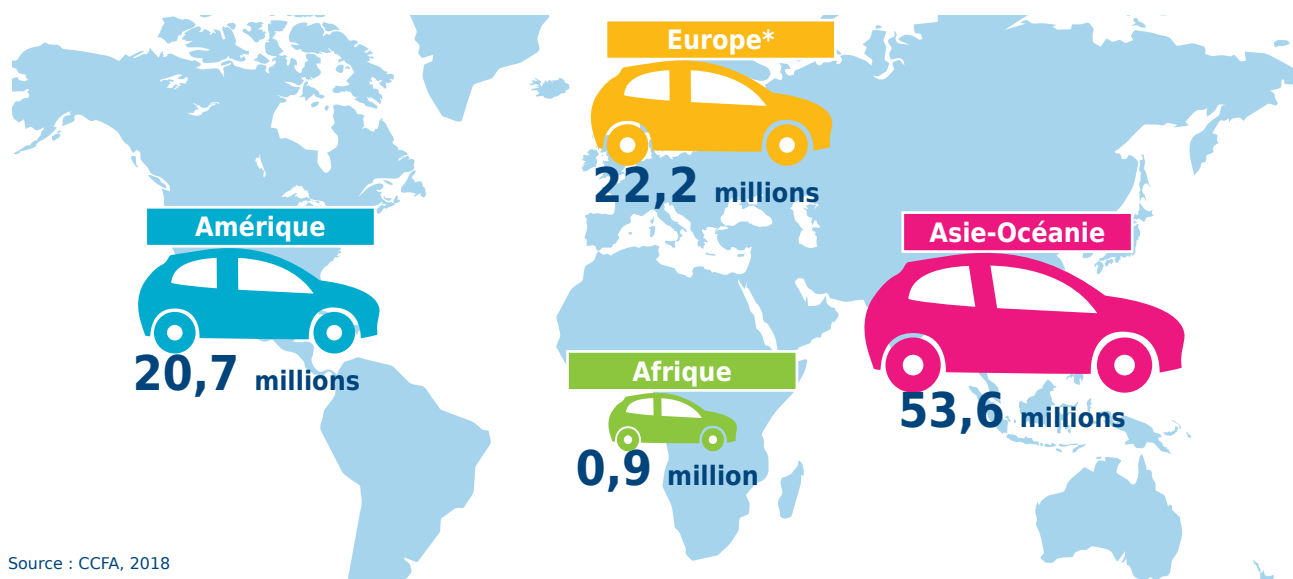
L'Amérique du Nord : le 3^{ème} producteur mondial fait face à une baisse légère de la production (17 millions d'unités en 2017, soit 1 million de moins qu'en 2016).

Production mondiale de véhicules par groupe (2017, en milliers)



Source : CCFA, 2018

La production de véhicules dans le monde en 2017







Source : CCFA, 2018

* La production de véhicules en Europe correspond à l'Europe occidentale (l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, la France, l'Italie, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Suède) et l'Europe centrale et orientale (la Turquie).

D'après l'OMC, entre 2008 et 2016, les échanges mondiaux de produits automobiles ont progressé de 11% et ont atteint un total de **1 362 milliards de dollars** en 2016. Les produits automobiles représentent 9% des exportations mondiales et 12% de tous les produits manufacturés. Les zones ayant des soldes positifs (la différence entre les exportations et les importations) sont l'Union Européenne (+142 milliards de dollars) et le Japon (+124 milliards de dollars), alors que les déficits des échanges automobiles se poursuivent aux Etats-Unis et en Chine (respectivement -168 milliards de dollars et -27 milliards de dollars).



L'Union Européenne et le Japon, les plus grands exportateurs automobiles (2016, en milliards de dollars)

Pays	Exportations	Importations	Solde
 Union Européenne	682,2	540,1	+142,1
 Japon	145,1	21,5	+123,6
 Chine	48,2	75,5	-27,3
 Etats-Unis	126,3	294,6	-168,3

Source : CCFA 2018

L'Union Européenne est la seule zone qui enregistre depuis 2010 une croissance continue des échanges commerciaux de produits automobiles. Les exportations et les importations sont en hausse de plus de 25%. La part de la France dans les échanges mondiaux est de 4%.

L'Allemagne et l'Espagne seules avec un solde commercial « automobile » positif

Echanges commerciaux des pays de l'Union Européenne (2016, en milliards de dollars)

Pays	Exportations	Importations	Solde
Allemagne	278,6	133,6	+145
Espagne	68,9	48,3	+20,6
Italie	41,6	47,8	-6,2
France	59,5	72,1	-12,6
Royaume-Uni	50,1	73,5	-23,4

Avec 279 milliards de dollars d'exportations de produits automobiles, l'Allemagne reste bien devant les autres pays européens. Même si les échanges commerciaux français sont en hausse depuis 2010, l'écart entre les exportations et les importations est de plus en plus important. En 2016, le solde commercial était de -12,6%.

Source : CCFA 2018

Forte densité des parcs de véhicules dans les marchés matures

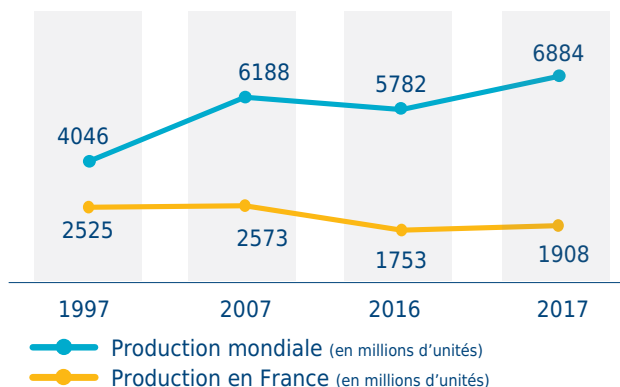
Selon le rapport du CCFA, le parc mondial de véhicules a compté 1,3 milliard d'unités en 2015, soit une augmentation annuelle de +4%. La densité mondiale d'automobiles a atteint une moyenne de 182 véhicules pour 1 000 habitants, sachant que ce chiffre peut varier de 42 véhicules en Afrique à 500 véhicules pour 1 000 habitants de l'Union Européenne. Les groupes français ont des sites de production dans le monde entier. Suite à l'ouverture des marchés des pays émergents, les implantations se multiplient. En Europe de l'Est, les groupes français possèdent depuis plusieurs années des implantations industrielles, notamment PSA en Slovaquie, en Pologne et en Tchéquie, et Renault en Slovénie et en Roumanie. En 2017, la voiture russe Lada a intégré le Groupe Renault et la voiture allemande Opel a rejoint le Groupe PSA ce qui leur a permis de pénétrer les nouveaux marchés et d'élargir la gamme d'offres.

Hors Europe, les constructeurs français s'orientent vers les nouveaux marchés en pleine croissance telle que la Chine, l'Inde et la Turquie.

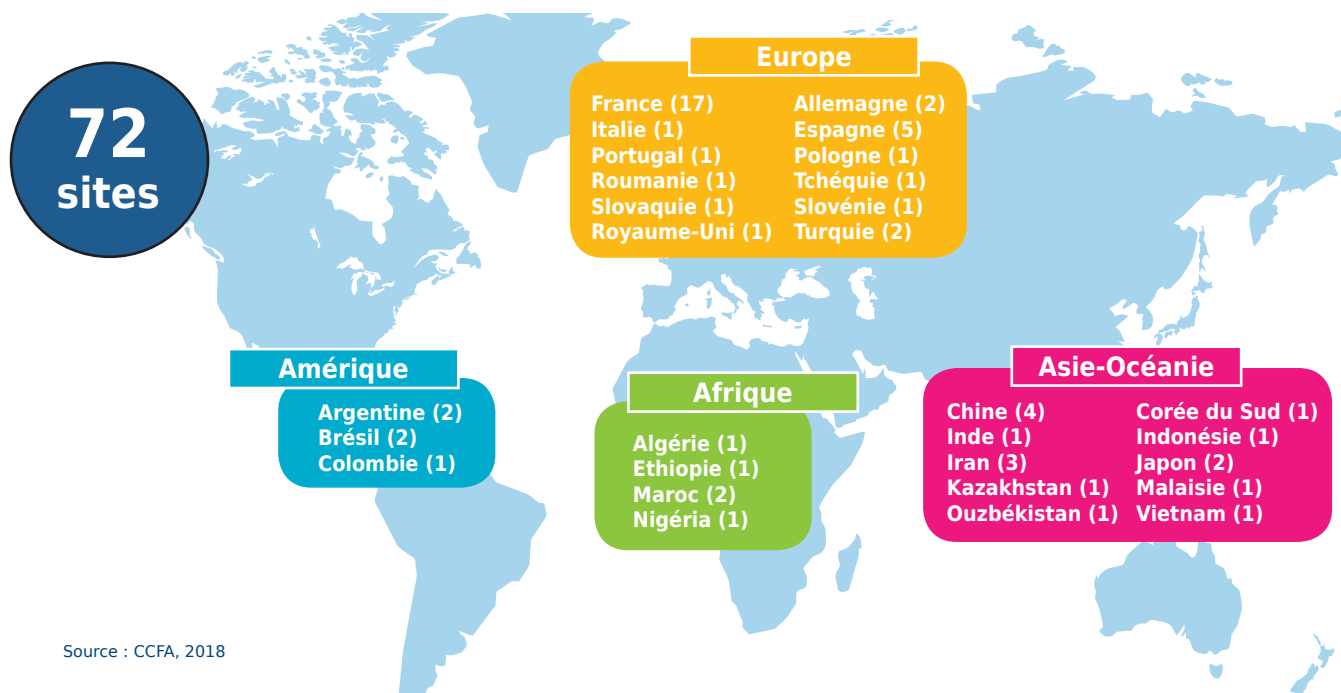
7 véhicules sur 10 des groupes français sont construits à l'étranger

En 2017, Renault et PSA ont produit 7,8 millions d'unités dont 6,9 millions (78 %) à l'étranger. La part de ces groupes français dans la production mondiale de véhicules a atteint 8%. De 2009 à 2015, la crise a touché fortement les pays émergents où les groupes français se sont implantés. En effet, les livraisons de voitures particulières hors de France ont baissé.

Source : CCFA 2018



Les sites de production et d'assemblage des groupes français



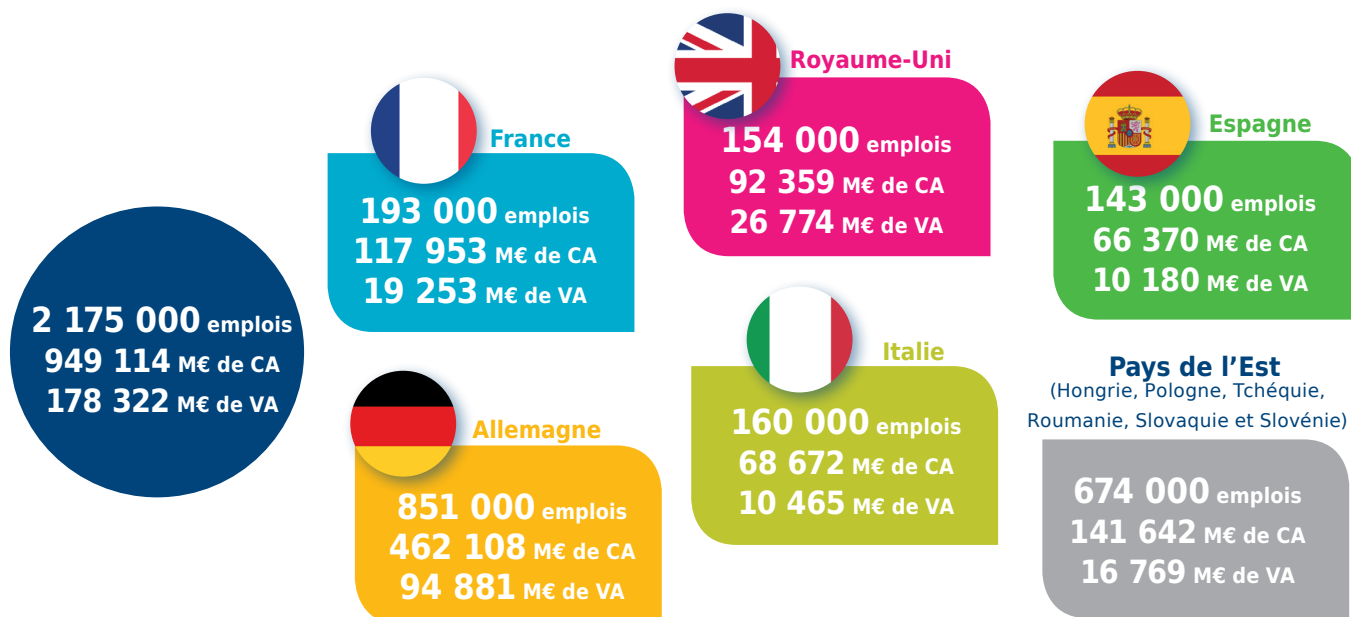
Source : CCFA, 2018

L'industrie automobile européenne géographiquement concentrée

En 2015, les constructeurs et les équipementiers automobiles situés dans l'Union Européenne employaient **2,4 millions de personnes**. La plupart de ces effectifs se trouve en Allemagne (35%) et dans les pays de l'Europe de l'Est (28%) notamment en Hongrie, Pologne, Tchéquie, Roumanie, Slovaquie et Slovénie. Concernant les chiffres d'affaires et la valeur ajoutée, **l'industrie automobile allemande se positionne devant** les autres pays européens avec 45% de l'ensemble des chiffres d'affaires et 47% de l'ensemble de la valeur ajoutée européenne.

Chiffres clés de l'industrie automobile* dans l'Union Européenne (2015)

CA : Chiffre d'Affaires
VA : Valeur Ajoutée



Source : CCFA 2018, INSEE 2016, URSAFF 2017

* La nomenclature de l'industrie automobile comprend des secteurs de la construction de véhicules automobiles, de la fabrication de carrosseries, de remorques et d'équipements automobiles.

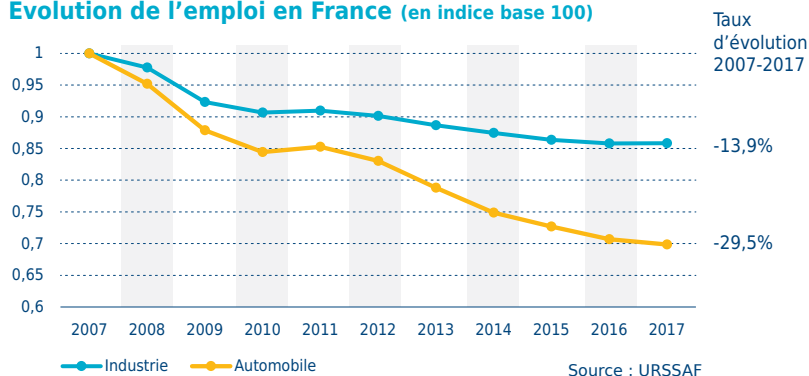
L'évolution de l'emploi dans l'industrie automobile* en France depuis 2007

Dix ans après la crise économique, l'industrie française a **perdu plus de 430 000 emplois**, soit -13,9% d'emplois depuis 2007. En 2017, le secteur industriel compte près de **2,7 millions d'emplois** contre 3,1 millions d'emplois industriels. En 2007, les régions du Grand Est, des Hauts-de-France et de Bourgogne-Franche-Comté ont été particulièrement touchées par cette crise. En 10 ans, **l'emploi industriel a reculé de 20%** dans chacune de ces trois régions.

L'industrie automobile suit cette trajectoire. En 2017, l'industrie automobile compte près de **193 000 emplois**, soit 81 000 emplois de moins qu'en 2007 (-29,5% en 10 ans). L'Île-de-France, les Hauts-de-France et le Grand Est sont les trois régions ayant le plus d'effectifs automobiles en France. Depuis 2007, elles ont perdu en moyenne 13 000 emplois dans l'automobile.

* La nomenclature de l'industrie automobile comprend des secteurs de la construction de véhicules automobiles, de la fabrication de carrosseries, de remorques et d'équipements automobiles.

Evolution de l'emploi en France (en indice base 100)

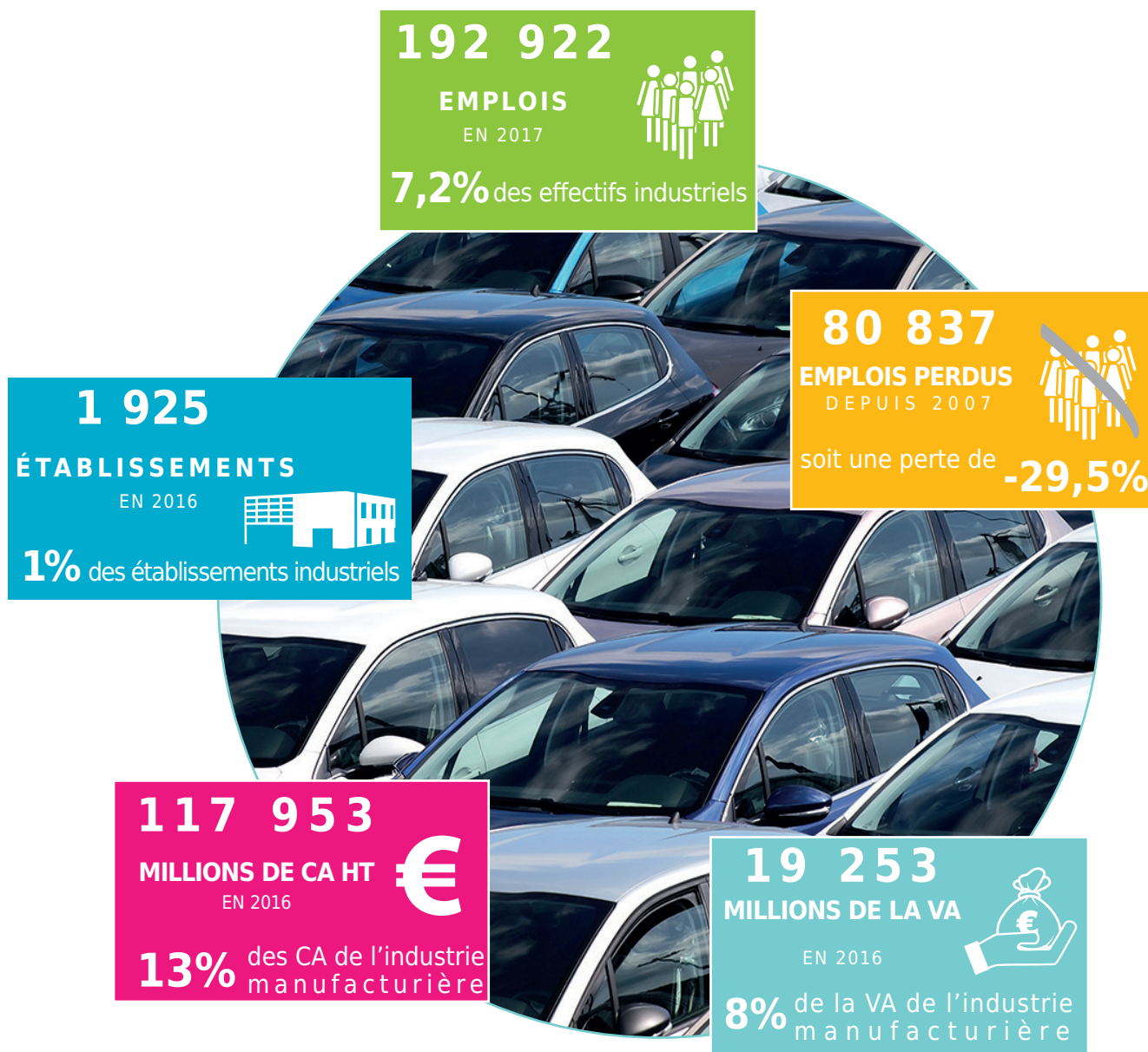


Les constructeurs automobiles français présents en France

Marque	Commune	Nbre emplois	Nbre véhicules 2018	Type de production
	Dieppe	405	7 236	Clio IV sport, Alpine A110
	Douai	3 180	120 000	SCENIC 4, Espace 5, Talisman
	Maubeuge	1 639	158 600	Kangoo 2 Citan, Kangoo 2 ZE
	Sandouville	466	426 227	Trafic 3, Nissan NV300, Talento (Fiat)
	Batilly	2 049	136 619	Master 3, Master ZE, Nissan NV400
	Aubergenville (Flins)	2 642	196 044	Clio 4, Zoé, Micra (Nissan)
	Limoges (2 sites)	400	véhicules militaires	
	Marolles-en-Hurepoix	300	véhicules militaires	
	Saint-Nazaire	170	véhicules militaires	
	Hordain	2 800	134 400	Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Toyota ProAce
	Rennes	4 000	94 000	Citroën e mehari, Peugeot 5008, CS Aircross
	Poissy	4 200	175 252	Peugeot 208, Citroën DS 3
	Mulhouse	6 000	272 000	Peugeot 508, 508 SW, DS 7
	Sochaux	9 000	347 000	Peugeot 3008, Peugeot 308, Citroën DS5
	Bourg-en-Bresse		25 000	
	Blainville	1 550	cabine de camions	

Source : CCFA 2018

Chiffres clés de l'industrie automobile* française



Source : URSAFF 2017, INSEE 2016

* La nomenclature de l'industrie automobile comprend des secteurs de la construction de véhicules automobiles, de la fabrication de carrosseries, de remorques et d'équipements automobiles.

Les Hauts-de-France : un carrefour européen

Situés sur un bassin de consommation de 80 millions de personnes et à proximité des 3 capitales mondiales, Paris, Londres et Bruxelles, les Hauts-de-France bénéficient d'un positionnement géographique très favorable aux échanges commerciaux et au développement de l'activité automobile pouvant desservir de nombreux marchés européens.

Un positionnement géographique exceptionnel

Les Hauts-de-France bénéficient d'un positionnement géographique exceptionnel et privilégié. Situés en plein milieu du triangle Paris-Londres-Bruxelles, les Hauts-de-France sont un carrefour stratégique entre les régions les plus riches d'Europe (l'Ile-de-France, l'Europe du Nord et le Rhin-Ruhr).

Un important bassin de consommation

Avec une superficie de 31 814 km² et plus de 6 millions d'habitants, la région Hauts-de-France est la plus dense des régions françaises et la 3^{ème} région la plus peuplée en France (derrière l'Ile-de-France et l'Auvergne-Rhône-Alpes).

Les Hauts-de-France sont la 2^{ème} région la plus urbanisée en France (après l'Ile-de-France). Près de 90% de la population vit dans une grande aire urbaine. Amiens et Lille représentent les principaux moteurs économiques de la région dont les fonctions rayonnent sur une large partie du territoire régional.

L'industrie, le 1^{er} secteur employeur

Malgré une perte de vitesse de l'industrie (au profit du secteur tertiaire), la région Hauts-de-France reste la 4^{ème} région industrielle française, avec 16 800 établissements et 267 300 salariés, soit 10% de l'effectif industriel national. L'industrie est le 1^{er} secteur employeur en Hauts-de-France.

Fortement présente dans le commerce international, la région Hauts-de-France est la 2^{ème} région importatrice et la 5^{ème} région exportatrice en France ! Les articles chimiques, sidérurgiques et produits automobiles en Hauts-de-France sont échangés en grande partie avec les pays voisins (la Belgique, l'Allemagne et le Royaume-Uni).

Les véhicules et les pièces automobiles représentent une marchandise importante pour le commerce international et l'investissement pour les Hauts-de-France. Le matériel de transport représente 14,7% des exportations et 15,3% des importations de la région.

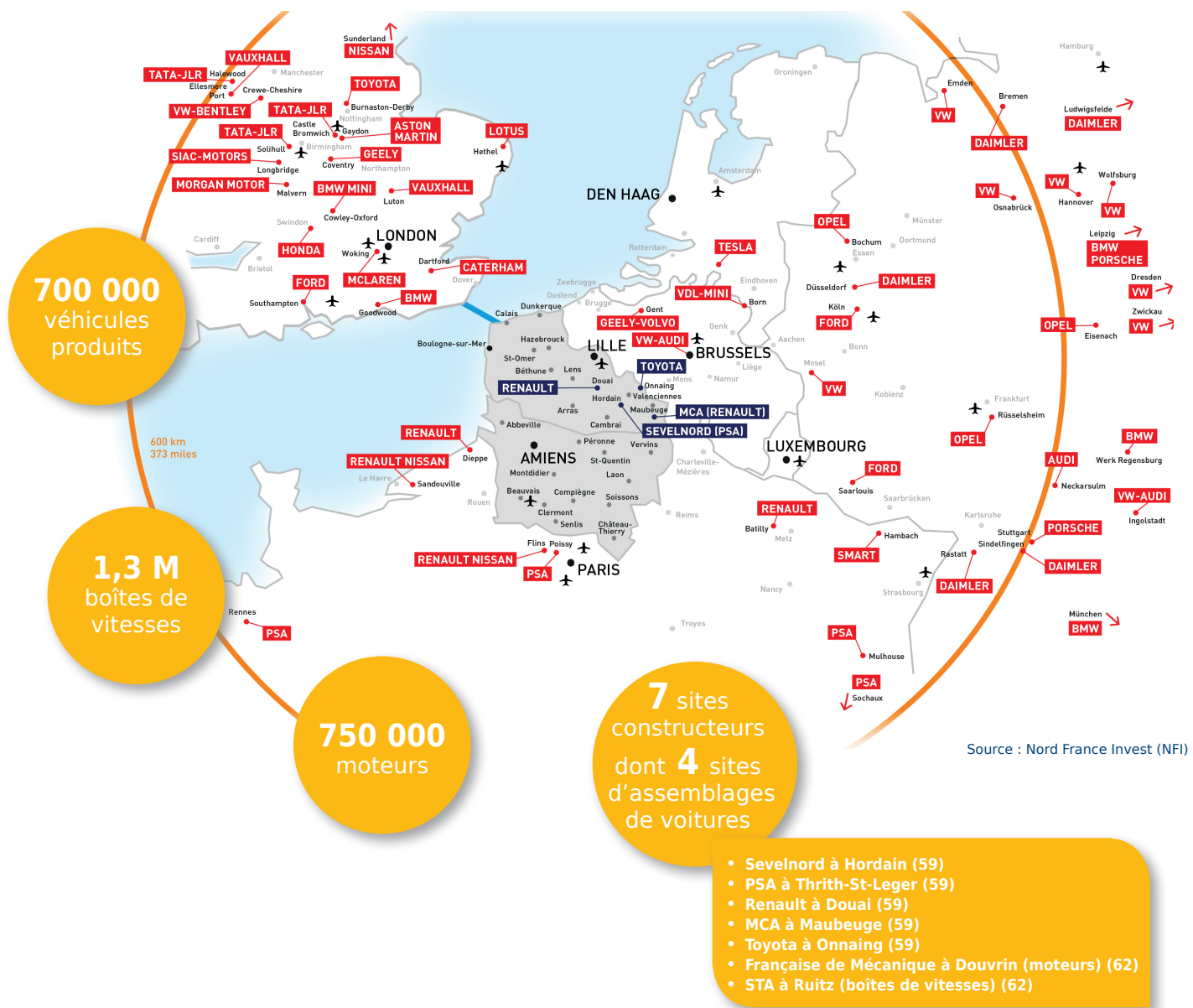


La filière automobile en Hauts-de-France

Afin d'avoir une meilleure connaissance de la filière automobile en région, la CCI de région Hauts-de-France, l'Association Régionale de l'Industrie Automobile (ARIA), la DIRECCTE et le pôle de compétitivité i-Trans ont collaboré à la mise en place d'un fichier commun qualifié des entreprises de la filière. Cette collaboration unique permet d'aboutir à un état des lieux de la filière automobile le plus proche possible de la réalité économique.

Le fichier est réalisé sur la base d'un recensement de l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur en commençant par des constructeurs et des équipementiers jusqu'aux fournisseurs de matières premières, des produits intermédiaires et des services de soutien.

Les Hauts-de-France : la 1^{ère} région française en termes de production de véhicules et de boîtes de vitesses



Les Hauts-de-France : la 3^{ème} région française de l'automobile en termes d'emplois



L'écosystème automobile régional est composé d'environ 800 établissements dont 7 constructeurs, 157 équipementiers et 625 autres fournisseurs sous-traitants. Les plus grandes entreprises en termes d'emplois : RENAULT (Cuincy), TOYOTA (Onnaing), FRANÇAISE DE MECANIQUE (Douvrin), SEVELNORD (Hordain), PSA (Trith-Saint-Léger) et MCA (Maubeuge).

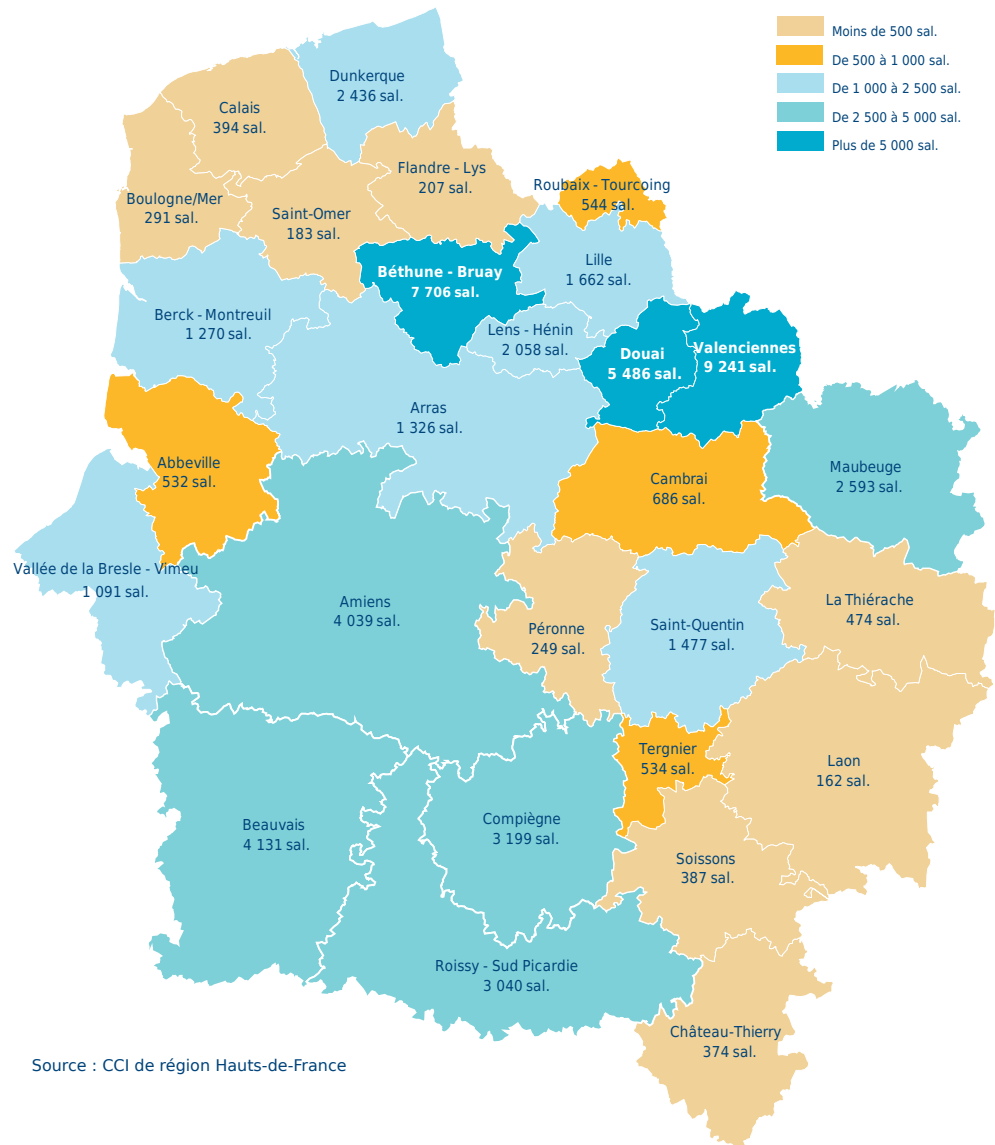
Les emplois dans la filière automobile par territoire

Les constructeurs et les équipementiers regroupent près de 30 200 salariés, soit 53% des emplois de la filière.

Les sous-traitants (fournisseurs de matériaux, produits intermédiaires et services de soutien) représentent plus de 26 300 salariés, soit 47% des emplois de la filière automobile.

Les zones d'emploi concentrant le plus d'emplois dans l'automobile sont situées dans le Nord-Pas de Calais : la zone d'emploi de Valenciennes (9 241 emplois, soit 17%), la zone d'emploi de Béthune-Bruay (7 706 emplois, soit 13%) et la zone d'emploi de Douai (5 486 emplois, soit 9%).

En Picardie, les zones d'emploi ayant le plus d'effectifs dans l'automobile : la zone d'emploi de Beauvais (4 131 emplois), la zone d'emploi d'Amiens (4 039 emplois), et la zone d'emploi de Compiègne (3 199 emplois).



Source : CCI de région Hauts-de-France

Constructeurs de la filière automobile



La région accueille 7 sites constructeurs qui emploient 15 200 salariés, soit 27% des effectifs automobiles et 1% de l'ensemble des emplois en Hauts-de-France.

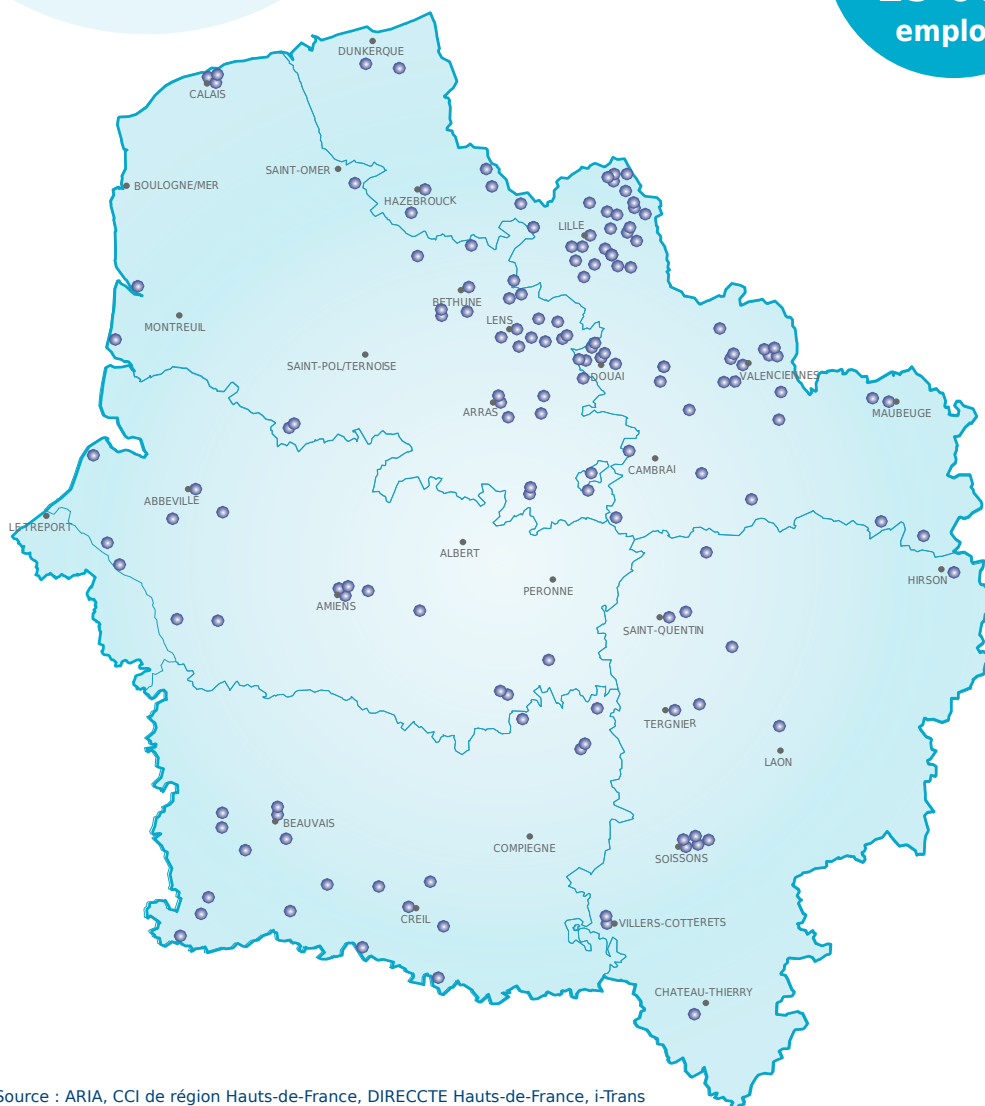
7 sites constructeurs
15 400 emplois

Source : ARIA, CCI de région Hauts-de-France, DIRECCTE Hauts-de-France, i-Trans

<p>TOYOTA Valenciennes (Onnaing - 59)</p>	<p>RENAULT Douai (Cuincy - 59)</p>	<p>MCA (Maubeuge - 59)</p>	<p>PSA SEVELNORD (Hordain - 59)</p>
<p>Toyota s'est implantée dans la région en 1999 pour produire la Yaris. La première voiture est sortie de l'usine en 2001. Seul site de production du groupe en France.</p> <p>3 900 salariés 270 000 voitures par an</p>	<p>Renault s'est implantée à Douai en 1970. Le premier véhicule a été assemblé en 1974. Le site produit les monospaces SCENIC et les véhicules Espace et Talisman.</p> <p>3 400 salariés 156 000 voitures par an</p>	<p>Cette entreprise est une filiale de Renault qui a été créée en 1969. Les premières voitures sont sorties de l'usine en 1971. L'usine est spécialisée dans la fabrication du Kangoo.</p> <p>2 200 salariés 164 240 véhicules par an</p>	<p>Créé en 1992, le site est dédié à la fabrication de véhicules utilitaires légers et de véhicules de transport de personnes : Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Toyota ProAce, Peugeot Traveller, Citroën SpaceTourer et Toyota ProAce Verso.</p> <p>2 800 salariés</p>
<p>PSA Valenciennes (Trith St. Leger - 59)</p>	<p>FRANÇAISE DE MÉCANIQUE Bethune (Douvrin - 62)</p>	<p>RENAULT STA (Ruitz - 62)</p>	<p>SECMAS (Aniche - 59)</p>
<p>Le site est créé en 1980 pour la production des boîtes de vitesses. L'usine représente la référence européenne dans la production de boîtes de vitesses de qualité à prix compétitif.</p> <p>1 900 salariés 5 400 boîtes vitesses par jour</p>	<p>Le site est créé en 1969 pour la production de moteurs (essence et diesel) pour des véhicules légers. Le site assure la production de 5 grandes familles de moteurs (4 pour PSA et 1 pour Renault).</p> <p>1 973 salariés 900 000 moteurs par an</p>	<p>Créé en 1970, le site est spécialisé dans la fabrication de boîtes de vitesses automatiques. L'usine assure la production des boîtes de vitesses pour des Clio, Captur et Megane hybride.</p> <p>460 salariés</p>	<p>Constructeur de petites séries de véhicules légers (cabriolets, roadsters, quads) 30 000 véhicules fabriqués depuis 1995.</p>

Équipementiers de la filière automobile

157
équipementiers
15 000
emplois



Près de 160 équipementiers automobiles localisés en Hauts-de-France représentent 15 000 emplois. Parmi les plus grands équipementiers : PSA à Haisnes (fabrication de moteurs), VALEO à Etaples et à Amiens (production d'alternateurs et d'embrayages), FAURECIA à Hénin-Beaumont et Flers-en-Escrebieux (fabrication de panneaux de portes et de sièges), SCHAEFFLER CHAIN DRIVE SYSTEMS à Calais (fabrication de chaînes de transmission) et NOVARES à Lens et à Amiens (fabrication de composants moteurs).

Source : ARIA, CCI de région Hauts-de-France, DIRECCTE Hauts-de-France, i-Trans

VALEO EMBRAYAGES
VALEO EQUIPEMENTS
ELECTRIQUES MOTEUR
(Amiens, Abbeville - 80 / Etaples - 62)

Depuis les années 1950, le site de Valeo à Amiens est spécialisé dans l'embrayage boîte manuelle pour l'automobile. Depuis 2016, l'usine produit un double embrayage humide afin de diminuer les émissions de CO2 des véhicules. Les usines d'Etaples et d'Abbeville sont parmi les plus grands sites du groupe. Depuis 2003, les sites ont transformé l'alternateur standard de la voiture en un alerno-démarrreur permettant de couper le moteur au feu rouge et de le redémarrer instantanément au feu vert.

2 300 salariés

FAURECIA INDUSTRIES
FAURECIA INTERIEUR INDUSTRIE
FAURECIA SEATING
(Hénin-Beaumont - 62 ; Méru - 60 ;
Auchel - 62 ; Saint-Quentin - 02 ;
Flers-en-Escrebieux - 59)

Le Groupe Faurecia est créé en 1998 par la fusion des équipementiers automobiles français ECIA et Bertrand Faure. L'entreprise apporte des solutions innovantes aux défis de l'automobile à travers ses quatre activités stratégiques : Seating (de différents systèmes composant un siège), Interiors (des systèmes d'intérieur complets tels que des surfaces intelligentes, consoles centrales, planches de bord, etc.), Clarion Electronics (des solutions audio digitales, de connectivités, de cloud, etc.) et Clean Mobility (de solutions pour une industrie et une mobilité zéro émission).

2 100 salariés

NOVARES
(Lens, Bruay-la-Buissière - 62 ;
Villers-Bretonneux - 80)

L'entreprise est créée en 2017 suite à la fusion des groupes Mecaplast et Key Plastics. Novares est spécialisée dans la conception-design, la fabrication et l'assemblage de composants en plastique ainsi que l'intégration de systèmes élaborés pour les véhicules automobiles. Le site de Lens est un centre d'excellence du groupe spécialisé dans des composants moteurs.

400 salariés

SCHAEFFLER CHAIN DRIVE SYSTEMS
(Calais - 62)

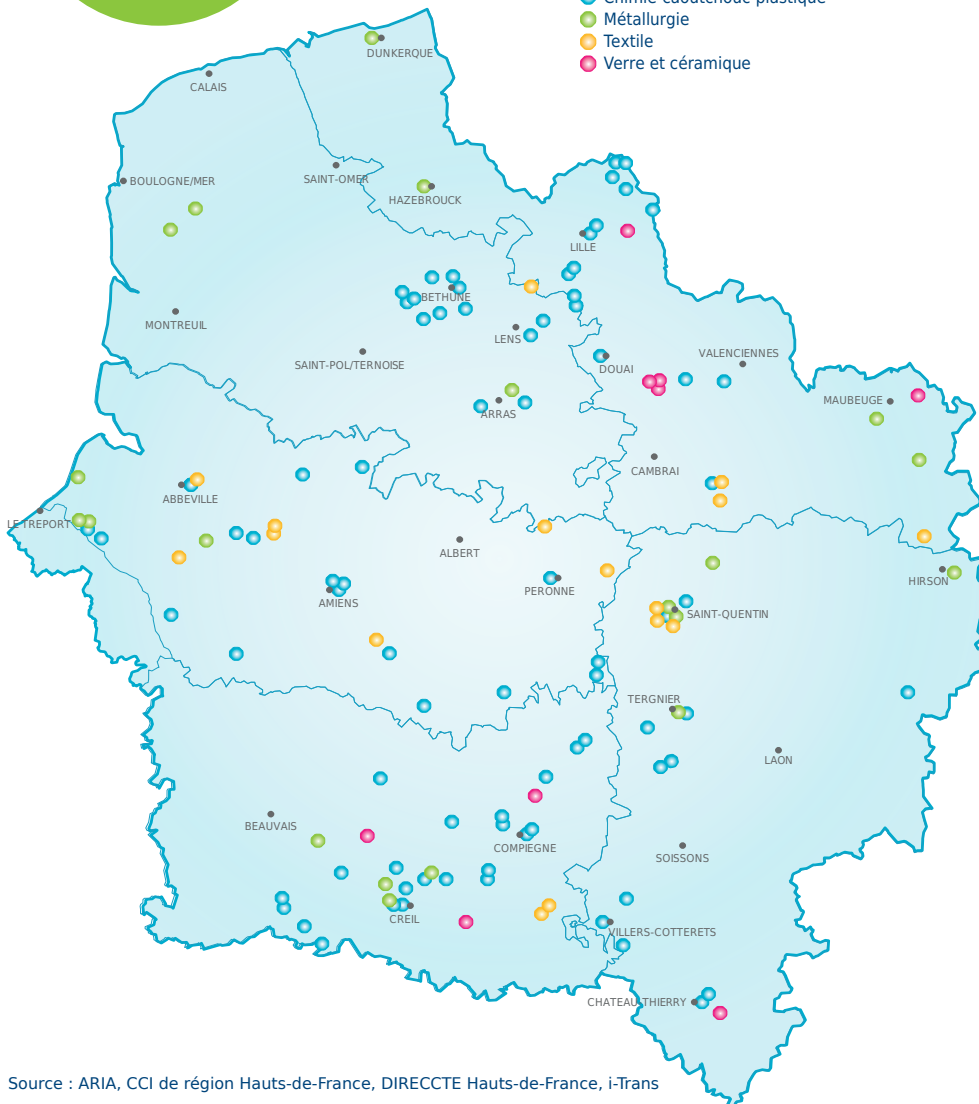
Le fabricant de chaînes de transmission pour automobile a investi dans le site calaisien ayant pour vocation de devenir chef de file de toutes les usines du groupe dans le monde.

300 salariés

127
sous-traitants
fournisseurs
14 300
emplois

fournisseurs de matériaux*

- Chimie-caoutchouc-plastique
- Métallurgie
- Textile
- Verre et céramique



* (Produits chimiques, plastiques, métallurgiques, textile, en verre et en caoutchouc)

Plus de 120 fournisseurs de matériaux pour les constructeurs et les équipementiers automobiles sont présents en Hauts-de-France. Ils emploient 14 292 salariés. Les plus importants sous-traitants dans cette catégorie en termes d'emploi sont les fabricants de peintures, vernis, encres et mastics. SOFICOR MADER à Lille et BASF à Douai, BRIDGESTONE à Béthune (fabrication et rechapage de pneumatiques), DUNLOP GOODYEAR à Amiens (fabrication et rechapage de pneumatiques), PLASTIC OMNIUM (fabrication de pièces techniques à base de matières plastiques) et AGC FRANCE à Maubeuge (fabrication du verre plat).

Source : ARIA, CCI de région Hauts-de-France, DIRECCTE Hauts-de-France, i-Trans

BRIDGESTONE (Béthune - 62)

L'usine a ouvert en 1961 et produit des pneus de la marque Bridgestone et Firestone. Le site est aussi le centre de stockage pour l'Europe.

1 200 salariés

PLASTIC OMNIUM AUTO INERGY ET COMPOSITES (Ruitz - 62 ; Amiens - 80 ; Venette - 60 ; Flers-en-Escrebieux - 59)

L'entreprise est leader des pièces et modules de carrosserie, systèmes à carburant et dépollution. Construite en 2006, l'usine de Ruitz est spécialisée dans la production des pare-chocs et des hayons pour PSA, Opel, Renault et Volvo. Le site de Venette à Compiègne est un centre R&D international Alphatech du groupe dédié à la fabrication des systèmes d'alimentation en carburant. L'usine de Flers-en-Escrebieux fabrique des hayons, du plancher et des portes latérales.

1 100 salariés

DUNLOP GOODYEAR (Amiens - 80)

Le site est créé à Amiens en 1959 pour la fabrication de pneus pour les automobiles, les avions et les poids lourds.

950 salariés

AGC (Aniche, Boussois - 59)

L'entreprise produit, transforme et distribue du verre plat. Le site d'Aniche est spécialisé dans la production des vitrages de grande dimension et à forme complexe (pare-brise et toit). L'usine de Boussois fabrique deux types de verre : le verre clair et le verre extra-clair largement plus prisé aujourd'hui.

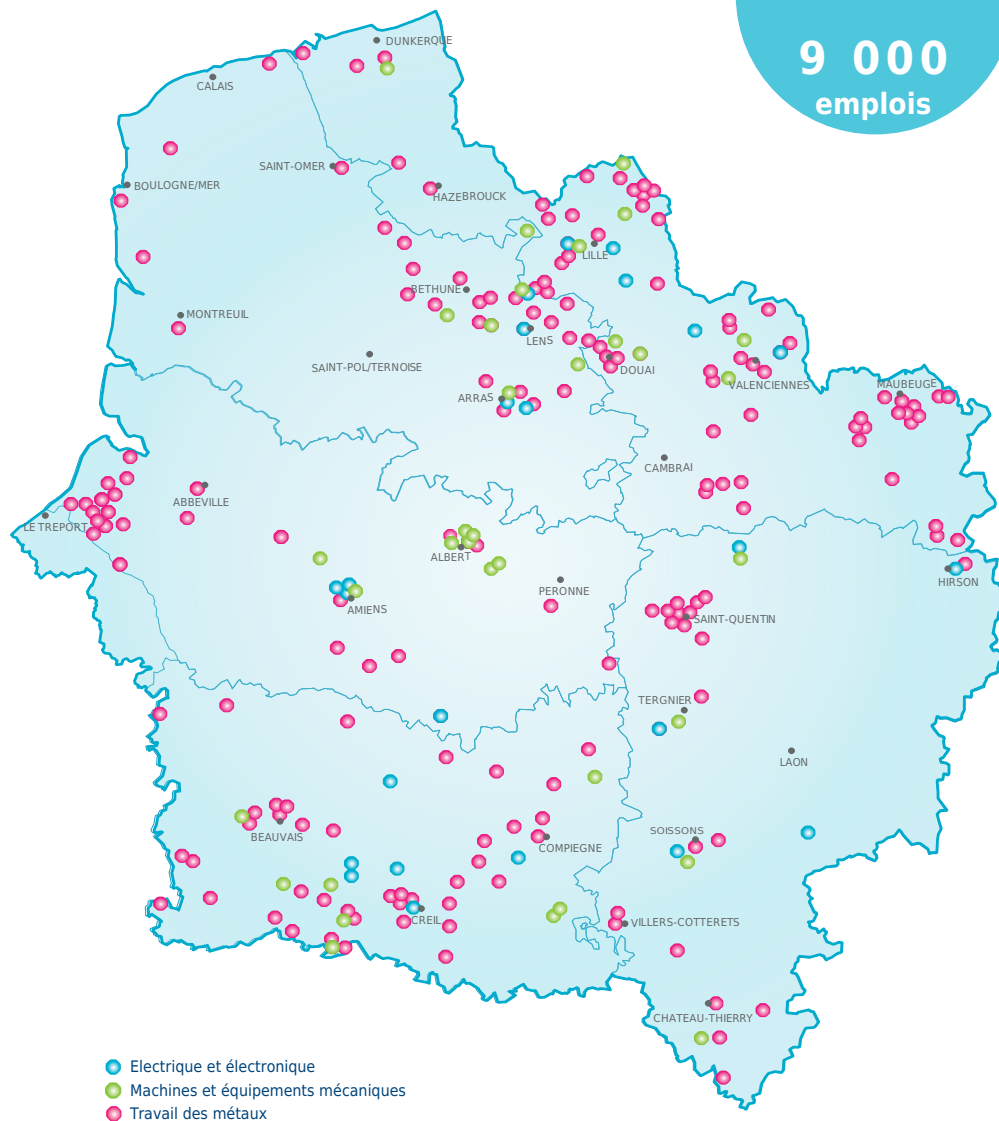
350 salariés

Fournisseurs de produits intermédiaires*

*(Produits préfabriqués électriques, électroniques, métalliques et mécaniques)

262
sous-traitants
fournisseurs

9 000
emplois



Les plus nombreux sous-traitants de la filière automobile fournissent les produits métalliques (204 établissements employant 5 275 salariés).

Parmi les 24 fournisseurs de matériels électriques et électroniques pour l'automobile, les plus importants sont ENERSYS à Arras (62) fabriquant des piles et des accumulateurs électriques, ou MATRA ELECTRONIQUE à Compiègne (60) produisant des cartes électroniques assemblées.

Les Hauts-de-France accueillent 34 fournisseurs de machines et d'équipements mécaniques pour l'automobile dont les plus grands sont SKF AEROENGINE à Rouvignies (59) fabricants d'engrenages et d'organes mécaniques de transmission et MAHLE FILTERSYSTEME à Seboncourt (02) producteur de machines d'usage général.

Source : ARIA, CCI de région Hauts-de-France, DIRECCTE Hauts-de-France, i-Trans

AGRATI
(Vieux-Condé - 59)

Le site de Vieux-Condé a été acheté en 2010 par le groupe italien et leader mondial en solutions de fixation (vis, AFP, écrous). Le groupe lance chaque année 850 nouveaux produits.

250 salariés

AML SYSTEMS
(Hirson - 02)

Le site est spécialisé dans la fabrication et la commercialisation de modules relatifs à l'éclairage automobile, l'assiette de projecteurs, le nettoyage des projecteurs et le contrôle de la direction et de la hauteur du faisceau lumineux.

200 salariés

MAHLE FILTERSYSTEME
(Seboncourt - 02)

Le groupe allemand Mahle est un équipementier automobile de renommée internationale, qui travaille pour les plus grands constructeurs, comme Peugeot-Citroën, Renault mais aussi BMW, Suzuki, Volvo, Mercedes.

200 salariés

LUCHARD INDUSTRIE
(Beauvais (Grandvilliers) - 60)

Installée à Grandvilliers depuis 1962, l'entreprise est spécialisée dans la conception et le développement de pièces techniques pour l'industrie automobile.

161 salariés

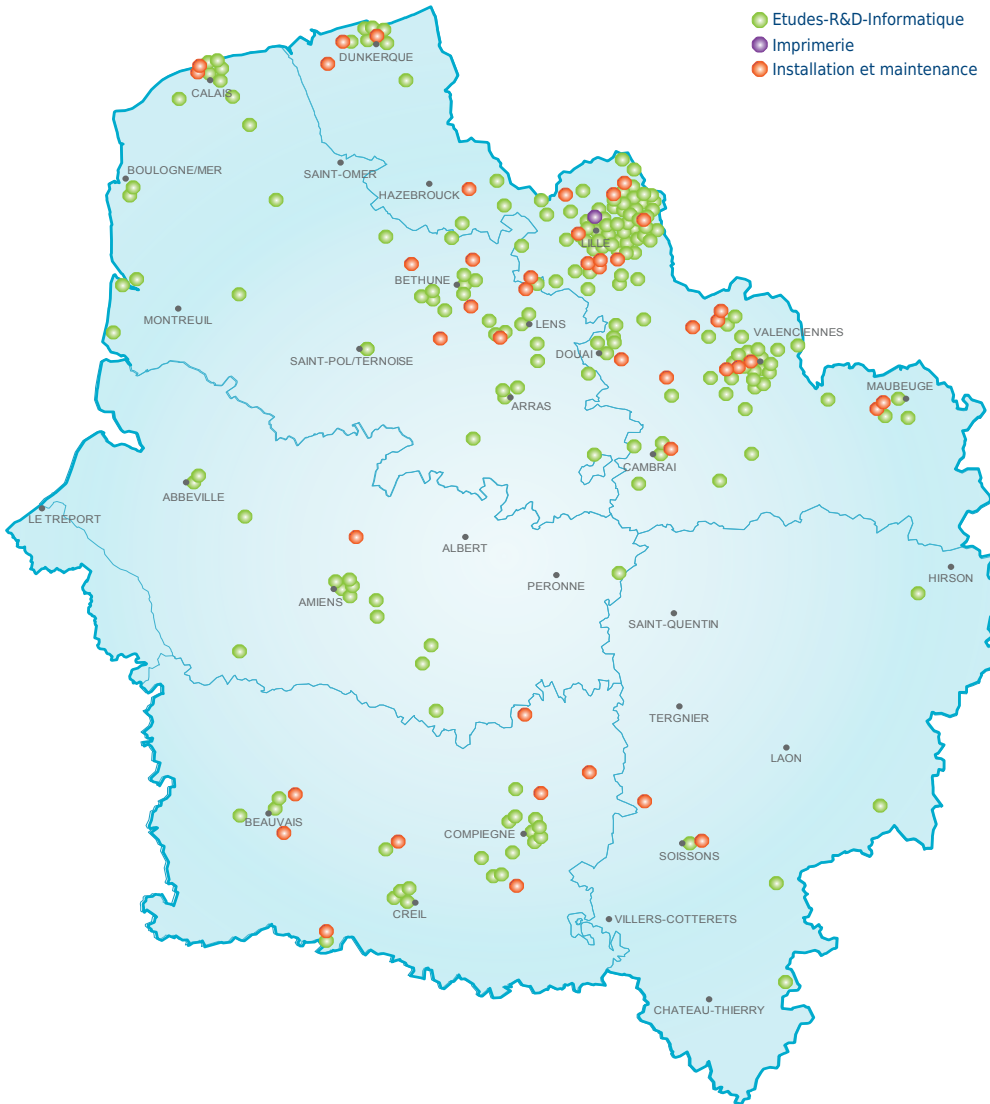
Fournisseurs de biens et de services de soutien*

236
sous-traitants
fournisseurs

3 000
emplois

* (services d'installation, de la maintenance, services informatiques, R&D et d'autres services techniques)

- Etudes-R&D-Informatique
- Imprimerie
- Installation et maintenance



La région bénéficie également de la présence de nombreux fournisseurs de biens et de services de soutien pour l'automobile notamment dans les domaines des études, du digital, de la R&D, de l'impression, et de la maintenance.

POCLAIN HYDRAULICS à Verberie (60), ABYLSSEN SIGMA NORD à Lille (59) et ATEIM à Dunkerque (59) sont les plus grands fournisseurs de services d'ingénierie et d'études techniques en termes d'emploi.

FRIEDLANDER à Douvrin (62), CMI MCF à Grande-Synthe (59) et TEAM à Valenciennes (59) fournissent les services d'installation et de réparation de structures métalliques et mécaniques.

Source : ARIA, CCI de région Hauts-de-France, DIRECCTE Hauts-de-France, i-Trans

ELYSIS CONSULTING (Lille - 59)

ELYSIS est un cabinet d'ingénierie, fondé en 2011 par un ingénieur lillois, spécialisé dans le management de projets pour l'industrie. Depuis peu, le cabinet en pleine expansion, dispense des formations dédiées à l'industrie automobile.

80 salariés

ABYLSSEN SIGMA NORD (Lille - 59)

Fondée en 2005, cette entreprise offre des conseils en ingénierie, notamment du domaine de développement de la stratégie de commande de moteurs pour des véhicules, le pilotage de l'intégration des nouvelles fonctions innovantes de mobilité, etc.

200 salariés

FRIEDLANDER (Béthune (Douvrin) - 62)

L'entreprise est créée en 1936. Elle propose des services d'accompagnement des projets de la maintenance, des travaux neufs, des services à l'environnement, de l'ingénierie et l'assistance à maîtrise d'ouvrage.

74 salariés

DOURDIN (Lille - 59)

Créé en 1958, cet imprimeur est devenu le leader du marché automobile dans la décoration par film adhésif. 70 employés sont localisés au siège lillois. Le groupe est localisé au Portugal, en Turquie, en Russie, en Chine, à Taïwan et en Roumanie.

70 salariés

Hauts-de-France : région exportatrice des produits automobiles

A l'échelle nationale, les Hauts-de-France sont la 3^{ème} région exportatrice de véhicules et d'équipements automobiles. En 2018, les exportations régionales de l'automobile ont atteint 7,3 milliards d'euros.

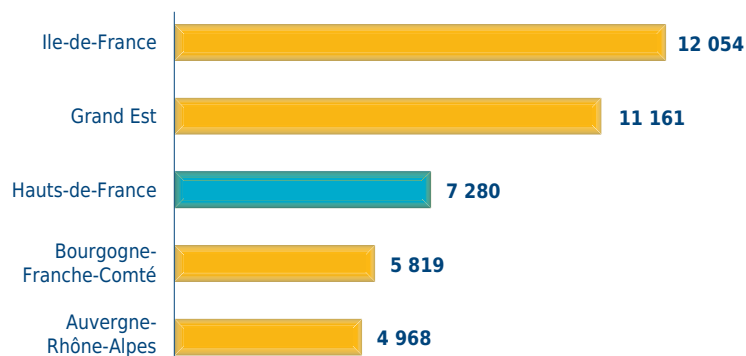
Des échanges commerciaux de l'automobile en pleine croissance

L'industrie automobile est un secteur majeur en Hauts-de-France. En 2018, la région représente 14% des exportations nationales de produits automobiles.

Les exportations régionales de véhicules sont en hausse (4,4 milliards en 2016, puis 4,9 milliards en 2017 et 5,6 milliards d'euros en 2018). En 2018, les Hauts-de-France maintiennent leur rang de **3^{ème} région exportatrice de véhicules** en France derrière l'Ile-de-France et le Grand Est. L'exportation régionale d'équipements pour l'automobile reste stable depuis quelques années (1,7 milliard d'euros depuis 2016).

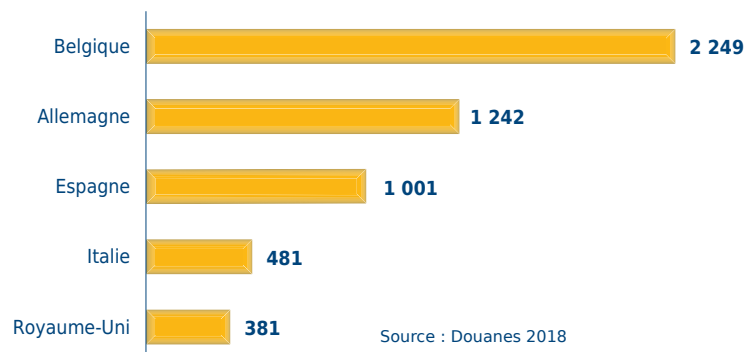
Les principaux pays clients de produits de la construction automobile et d'équipements pour l'automobile des Hauts-de-France sont ses pays voisins. La région a notamment exporté des produits automobiles vers la Belgique (2,2 milliards d'euros), l'Allemagne (1,2 milliard d'euros), l'Espagne (1 milliard d'euros), l'Italie (481 millions d'euros) et le Royaume-Uni (381 millions d'euros).

Les 5 premières régions exportatrices de l'automobile en 2018 (en millions d'euros)



Source : Douanes 2018

Les 5 premiers clients de produits automobiles des Hauts-de-France en 2018 (en millions d'euros)



Source : Douanes 2018

Hauts-de-France :

14%

des exportations
nationales
de l'automobile

Influencés par la problématique de la pollution, mais aussi par les politiques mises en place pour une mobilité propre, les constructeurs se tournent de plus en plus vers la production de véhicules électriques et hybrides, mais aussi de véhicules connectés et autonomes.

Les tendances majeures de la filière automobile

D'après l'étude de l'Observatoire de la métallurgie sur la prospective des impacts des mutations de la construction automobile, la pression réglementaire en faveur des véhicules propres, l'affaiblissement de la croissance des économies européennes et les incertitudes macro-économiques importantes auront un impact significatif sur l'industrie automobile dans les années à venir.

Selon cette étude, le parc mondial en 2030 sera composé de 1,470 milliard de véhicules avec un marché annuel de 111 millions de véhicules. La majorité du parc sera constituée de véhicules électrifiés alors que les moteurs diesel représenteront seulement 5% du parc mondial. En conséquence, la demande d'énergie pour les motorisations électrifiées explosera à plus de 800 GWh en 2030 contre 17 GWh en 2016 (à noter que 1 GWh correspond à la production moyenne d'un réacteur nucléaire).

Aussi, la progression technologique pour alléger les batteries et accroître leur puissance est au cœur du développement de l'électromobilité. La France et l'Europe (l'alliance SAFT-Siemens-Solvay-Umicore) se sont déjà positionnées comme des leaders de la production des batteries de traction de 4^{ème} génération. Cette nouvelle génération de batteries permettra le renouvellement de 60% de l'investissement de production.

Enfin, d'après l'Observatoire de la métallurgie, la filière hydrogène ne sera pas compétitive avant 2030-2040 due aux freins importants notamment aux coûts de stockage et des détenteurs, au déploiement des bornes de recharge et à la nécessité d'une technologie d'électricité bas carbone. Cependant, la filière hydrogène continuera d'avoir quelques « applications à plus brève échéance sur des marchés spécifiques », notamment pour des véhicules utilitaires.

La transition écologique et énergétique

La filière fait ainsi face à une révolution sans précédent en raison des objectifs ambitieux fixés au niveau européen pour réussir la transition écologique et énergétique. Bruno Le Maire, Ministre de l'Economie et des Finances, et Agnès Pannier-Runacher, Secrétaire d'Etat auprès du Ministre de l'Economie et des Finances, ont reçu le 11 mars 2019 des constructeurs automobiles, des équipementiers, des Présidents de Région, des représentants syndicaux, et des organisations professionnelles pour échanger sur ce sujet.

Le Ministre de l'Economie et des Finances a appelé à une « mobilisation générale pour accompagner les évolutions », en particulier pour le suivi des sites industriels menacés par les évolutions de motorisation. Différents outils (appels à projets, aides au conseil...) ont été mis en place spécifiquement par l'Etat. Il est important que les industriels concernés se mettent en relation avec les Commissaires aux Restructurations et à la Prévention des difficultés des entreprises (CRP) au sein de la DIRECCTE.

Les restrictions d'entrée dans les grandes villes pour des voitures à essence, les aides financières à l'achat et l'amélioration technologique liée à l'allongement de l'autonomie et à l'installation des bornes et des stations de recharge sont mises en place pour encourager les ventes de véhicules propres qui renforceront la filière.

La problématique de la protection de l'environnement reste toutefois d'actualité car la production d'un véhicule électrique nécessite deux fois plus d'énergie que celle d'un véhicule thermique. De plus, lors de l'utilisation, les véhicules électriques émettent moins de CO₂, mais leur rejet n'est pas nul (la production d'électricité, l'usage des pneus, etc.). Enfin, la fabrication des batteries nécessite le recours à des éléments fossiles rares (cobalt, lithium et graphite) et une grande partie des usines se trouvent en Asie, notamment en Chine, en Corée du Sud et au Japon.

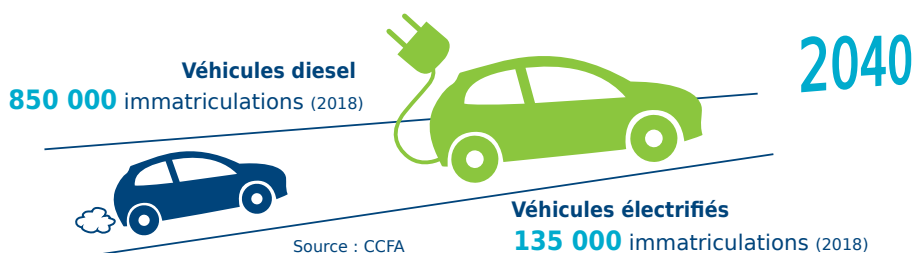
Les innovations à suivre

L'effort technologique spécifique à l'hybridation orientera le futur développement des moteurs thermiques, notamment vis-à-vis de leurs impacts environnementaux. Les innovations qui verront le jour dans les années qui suivent seront liées à la combustion diluée, aux carburants alternatifs, à l'élimination des polluants à basse température et à la décomposition des oxydes d'azote à basse température.

Les nouvelles technologies s'annoncent également dans le domaine de transmission, notamment l'automatisation du changement de vitesses et l'adaptation de l'embrayage à la motorisation hybride.

L'objectif : véhicules propres à l'horizon 2040

Depuis une dizaine d'années, trois types de véhicules se développent fortement sur le marché français : les véhicules hybrides non-rechargeables, les véhicules hybrides rechargeables et les véhicules électriques. En France, près de 31 000 véhicules particuliers neufs électriques (+25% par rapport à 2017 ; 1,4% de part de marché (PdM)), 90 000 véhicules hybrides non-rechargeables (+31% par rapport à 2017 ; 4,2% de PdM) et 14 000 véhicules hybrides rechargeables (+22% par rapport à 2017 ; 0,7% de PdM) ont été immatriculés en 2018 en France. A contrario, la part des nouvelles immatriculations de véhicules diesel est passée en-dessous de 40% en 2018 (47% de PdM en 2017 ; 73% en 2012).



Les véhicules autonomes : révolution de la mobilité

Visant l'amélioration de la mobilité des citoyens et la diminution des véhicules sur la route, les véhicules autonomes commencent à voir le jour. Selon Allianz, un tiers des véhicules sera partiellement ou totalement automatisé d'ici à 2035. Les premiers prototypes ont déjà été testés en conditions réelles aux Etats-Unis (Google Cars, Lexus et Tesla) et en Corée du Sud (Hyundai).

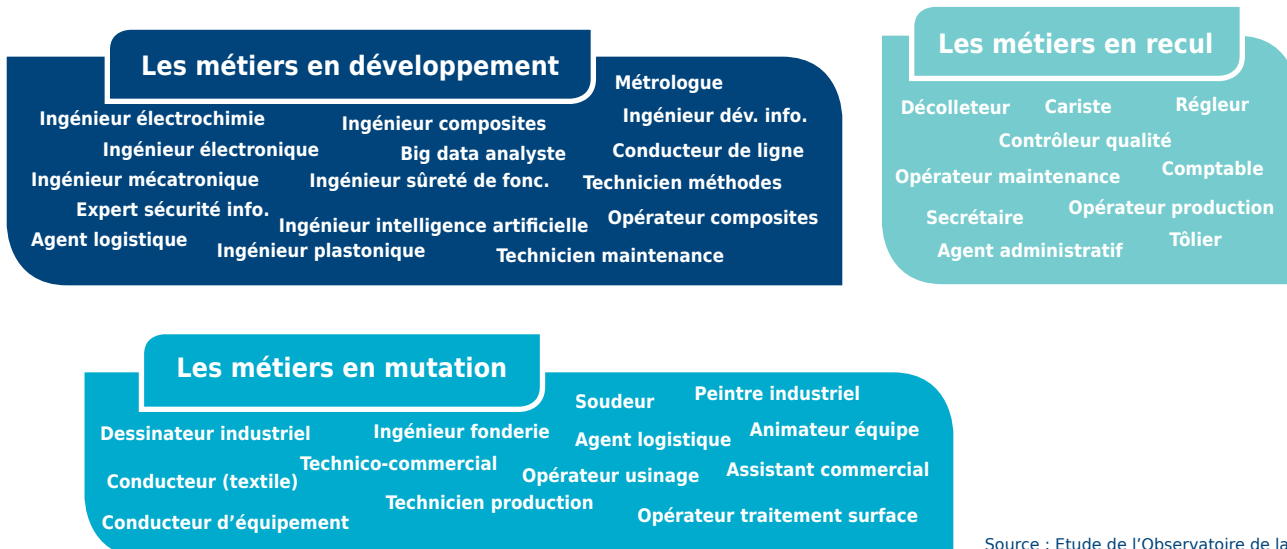
Au-delà de la révolution technologique, la voiture sans chauffeur aura des conséquences sur la filière. Equipés d'une série de technologies innovantes, les véhicules autonomes nécessitent une collaboration proche entre des constructeurs et des leaders du numérique, notamment des spécialistes des réseaux sociaux (Facebook, Twitter, Groupon), des éditeurs de logiciels (Microsoft, Google, SAP), d'objets high-tech (Apple, Samsung, Sony, Huawei), des fournisseurs de services en ligne (Deezer, Whatsapp, Airbnb), d'infrastructures (Vinci, Siemens) et de données liées à la mobilité (Cisco, Telefonica, Vodafone).

La voiture autonome pourrait, selon Boston Consulting Group, baisser les émissions de gaz polluant, et le nombre d'accidents sur la route, mais aussi rendre la conduite plus confortable grâce à la technologie virtuelle et au design conçus pour prendre soin des passagers (wifi rapide, café, lit, isolation sonore et visuelle, etc.).

Les compétences et les métiers de demain

Face aux mutations technologiques, la filière automobile verra l'arrivée de nouvelles compétences et le déclin d'autres. La baisse du diesel et la poursuite du développement de l'électrification du parc automobile demanderont de nouvelles compétences en conception et production automobile, notamment dans les domaines de l'électronique, du big data, de la cyber-sécurité et de la sûreté de fonctionnement. Par contre, les compétences en usinage, traitement de surface des métaux, fonte d'acier et en montage mécanique seront de moins en moins en demande dans les années à venir.

Les métiers de l'automobile à l'horizon 2020-2025



Source : Etude de l'Observatoire de la métallurgie

En France, de nombreuses politiques environnementales sont menées visant la filière automobile directement ou indirectement. Parmi les plus importantes : le Plan Automobile en 2013, la Loi sur la transition énergétique pour la croissance verte en 2015, la Loi de finances en 2018 et le Contrat de la filière Automobile en 2019.

Le coup de pouce de la politique nationale et régionale

En France, de nombreuses politiques environnementales sont menées visant la filière automobile directement ou indirectement. Parmi les plus importantes : le Plan Automobile en 2013, la Loi sur la transition énergétique pour la croissance verte en 2015 et la Loi de finances en 2018.

Afin d'encourager, d'un côté, des constructeurs à produire des véhicules à faible émission de carbone et de l'autre, inciter des consommateurs à changer leur comportement, l'Etat français a mis en place plusieurs dispositifs : des bonus écologiques pour des véhicules électriques et hybrides, le renouvellement « vert » du parc public, des aides financières pour le déploiement de bornes de recharge, etc.

Le déploiement des bornes de recharge électrique en Hauts-de-France

Le Conseil Régional des Hauts-de-France a élaboré une stratégie d'électromobilité qui prévoit l'appui financier des projets territoriaux durables, la charte régionale et un plan régional de développement de la mobilité électrique.

En partenariat avec l'ADEME et l'Etat, la Région pilote aussi un programme de déploiement de bornes de recharge. L'objectif fixé est d'atteindre, d'ici 2020, la barre des 20 000 bornes.

En Hauts-de-France, deux sociétés sont spécialisées dans la mise à disposition de l'infrastructure de recharge électrique.

Le groupe DBT (Brebrières) est un pionnier de la borne de recharge pour des véhicules électriques en Europe. Ces premières installations datent des années 1990 à La Rochelle et à Paris. Aujourd'hui, l'entreprise développe des solutions de recharge rapide avec des chargeurs universels et aux standards internationaux. Aussi, l'entreprise s'est lancée dans la réflexion de la station-service du futur qui utiliserait de diverses technologies de recharge ultra-rapide (panneaux solaires, volant à inertie, recharge par induction, etc.).

Expert en protection contre la foudre, **Indelec Mobility** (Douai) est un spécialiste du BTP et notamment d'installation de bornes de recharge pour des véhicules électriques. L'entreprise propose des solutions d'installation de bornes de recharge électrique à destination des stationnements pour les entreprises, le commerce et les particuliers. La société est titulaire des qualifications AFNOR pour la conception, l'installation et la maintenance d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVAE).



Les mutations en marche chez les constructeurs

La façon dont on utilise la voiture est en train de se transformer. Hybridation, moteur électrique, nouveaux matériaux, informatique embarquée, conduite autonome, traitement des données et économie d'énergie sont venus au centre de la conception et de la production automobile. En effet, les constructeurs se tournent vers de nouvelles compétences telles que les spécialistes des moteurs alternatifs, l'ingénierie des radars et détecteurs, les développeurs de logiciels et les spécialistes de l'impression 3D. Face à la concurrence des géants de la technologie (Google) qui pénètre de plus en plus le marché automobile (véhicules autonomes), la mutation des vieux constructeurs vers de nouvelles compétences est d'une importance ultime.

De nouveaux investissements dans la fabrication de véhicules

Grâce à la disponibilité de la main d'œuvre, de l'offre foncière et d'une tradition industrielle ancrée, les Hauts-de-France sont devenues la 1^{ère} région française en production de véhicules. L'excellence de la filière régionale est garantie par de nouveaux investissements dans le matériel, les technologies et les compétences du personnel.

Construction d'une nouvelle plateforme de Renault (59) : pour accueillir ses deux nouveaux modèles de voitures électriques en 2021, Renault construira une nouvelle plateforme sur le site de Douai en 2021. Il s'agit de modèles de voitures dans un segment supérieur à l'actuelle Zoé.

Nouveau véhicule pour MCA (59) : l'usine de Renault à Maubeuge a annoncé un investissement de 450 millions d'euros et 200 embauches en 5 ans avec l'objectif de produire un nouveau véhicule utilitaire pour Nissan N250 sur la base du Kangoo actuel.

Nouveau véhicule pour Toyota (59) :

l'année dernière, Toyota a annoncé l'investissement de 300 millions d'euros dans son usine à Valenciennes afin d'augmenter la capacité de production (300 000 véhicules par an dans les années à venir). Environ 20 millions d'aides publiques ont été accordés par l'Europe, l'Etat, le Conseil Régional et Valenciennes Métropole. 700 nouveaux recrutements sont prévus sur le site.

Techcentre de Montupet (60) :

le producteur de culasses automobiles, Montupet a inauguré, en 2018, son Techcenter qui héberge 150 techniciens et ingénieurs chargés de créer de nouveaux produits et procédés. Il s'agit d'un investissement de près de 4,5 millions d'euros avec l'aide de l'Europe, l'Etat, le Conseil Régional et le Conseil Départemental.

Nouveau site d'AGCO (60) : en septembre 2018 AGCO, le constructeur américain de matériel agricole a inauguré un 3^{ème} site de 30 000 m² destiné au stockage. Le projet dont le coût est estimé à 10 millions d'euros, a été soutenu par la Communauté d'agglomération du Beauvaisis pour un montant de 103 000 euros d'aide à l'immobilier d'entreprise.

Nouvelle famille de moteurs diesel à la Française de Mécanique (62) :

lancé en 2014, le moteur EB Turbo PureTech a reçu trois années de suite (2015-2017) le titre de « Moteur de l'Année » dans sa catégorie. Depuis 2017, une nouvelle famille de moteurs diesel (DV-R) est produite qui remplacera l'actuelle famille HDi. Le moteur diesel DV-R a été lancé avec la nouvelle Peugeot 308.

Nouvelle boîte de vitesses de PSA (59) : le site de Valenciennes a été retenu pour la fabrication de la boîte de vitesses automatique EAT6 jusqu'à présent produite au Japon. A partir de 2020, 300 000 nouvelles boîtes seront produites en Hauts-de-France. Le site produira aussi les réducteurs de chaîne de traction électrique pour les véhicules électriques.

De nombreux acteurs de la recherche, du développement et des réseaux de partenariats sont présents dans la région ayant pour but de renforcer la filière automobile.

C2E (Centre d'Essais Électriques)

IDENTITÉ DU PROJET

- Nom du projet : C2E « Nouveaux bancs pour des essais d'électrification et d'hybridation des véhicules »
- Porteur : CRITT M2A
- Budget du projet : 18 M€
- Guichet de financement : FEDER (par le Conseil Régional) et fonds propres
- Aide accordée : 8 M€
- Durée du projet : 36 mois
- Année de labellisation i-Trans : 2014 et relabellisé en 2018

RÉSUMÉ DU PROJET

Centre de recherche indépendant implanté sur plus de 9 000m², le CRITT M2A s'impose aujourd'hui comme acteur majeur et outil structurant pour l'industrie automobile régionale, dans la réalisation d'essais en recherche et développement. Organisé en 4 pôles d'activités : moteur, acoustique et vibration, turbocompresseur et dernièrement électrique.

CONTACT

Jérôme BODELLE - PDG
Parc de la Porte Nord - 62700 BRUAY-LA-BUISSIÈRE
jbodelle@critt2a.com- +33 3 91 80 02 03

OBJECTIFS DU PROJET

- Une mutualisation de moyens et de compétences au service de l'industrie dans un domaine stratégique mondial (réduction des polluants et des émissions de CO₂) afin de renforcer la compétitivité des industriels en phase amont.
- Anticiper et répondre aux besoins forts de l'industrie automobile mais aussi des autres industries dans le domaine des moteurs électriques et du stockage d'énergie (aéronautique, sport automobile, poids lourds, high tech...).
- Développer une compétence complémentaire et créer ainsi une plate-forme régionale disponible pour l'industrie et les travaux en mode collaboratif.

RETOMBÉES

- Mutation des besoins R&D de l'industrie du transport et proposer une vitrine technologique au service de l'industrie automobile régionale et européenne.
- Développer l'attractivité régionale.
- Recrutement de 5 personnes.

Transalley

- Un technopôle international de 34 hectares qui réunit entreprises, laboratoires de recherche et établissements de formation pour innover dans les mobilités et les transports durables.
- Un environnement propice au développement des entreprises, au cœur d'un écosystème réunissant les acteurs de la filière mobilité et transports, connecté à l'Université Polytechnique Hauts-de-France et dans l'un des territoires les plus dynamiques en matière d'automobile, de ferroviaire et de nouvelles mobilités.
- Une multitude d'espaces adaptés aux professionnels : incubateur, pépinière et hôtel d'entreprises, équipements et espaces mutualisés (salles de réunion, coworking, amphithéâtre, showroom, salle immersive, piste extérieure, etc.).
- Une équipe d'experts qui accompagne les porteurs de projet, start-ups et entreprises dans le développement de leurs activités.
- Un cadre de vie agréable et de nombreux avantages offerts aux résidents du technopôle : architecture, espaces verts, infrastructures, commerces et services.



L'Institut des Mobilités et des Transports Durables

- A la croisée des dynamiques de l'Université Polytechnique Hauts-de-France et du technopôle Transalley.
- Vocation : colloques, séminaires, présentation de travaux ou de produits, expositions (temporaires et permanentes), conférences...

Les espaces

- ✓ **Grand showroom 400 m²** : exposition autour des thèmes métiers, innovations et attractivité, en lien avec les industriels du territoire.
- ✓ **Showroom Recherche** : état des lieux en temps réel des avancées des travaux des laboratoires de l'UPHF.
- ✓ **Amphi** : 200 places rétractables, équipement vidéo projection, micro, cabines de traduction...
- ✓ **2 salles des commissions** : modulables, 40 places chacune, équipement vidéo projection, micro, mur inscriptible...
- ✓ **salles immersives** : 40 places, écran de 7,20m, vidéo projecteur 3D/4K, tracking.
- ✓ **Fablab** : accompagnement des porteurs de projets de l'émergence d'une idée à sa réalisation.
- ✓ Salle de restauration, office équipé, patio...



financement État, FEDER, Région Hauts-de-France

La piste de démonstration et d'expérimentation

- À quelques mètres de l'IMTD
- Longueur : 850 mètres, reproduction d'un environnement urbain
- Usages multiples : tests dans les domaines de la recherche et de la formation (systèmes de transports intelligents, des mobilités autonomes et connectées...), événements privés, manifestations ouvertes à tous...

financement État, FEDER, Valenciennes Métropole et l'Université Polytechnique Hauts-de-France



Le CREPIM

- Situé au cœur de l'Europe près de Béthune, le CREPIM développe, teste, et certifie des formulations résistantes au feu pour les entreprises travaillant dans les secteurs de transport de masse (automobile notamment mais aussi ferroviaire, aviation et naval), du bâtiment, de l'électricité et du textile.
- Le CREPIM assure également le maintien des connaissances relatives à la sécurité incendie et les matériaux.
- Afin de mieux répondre aux besoins conjoints de développement et d'essais, l'activité du CREPIM est organisée suivant 4 pôles : le pôle Essais, le pôle Certifications, le pôle Développement et le pôle Formation qui déclinent leurs métiers.



Le Campus ferroviaire, industries automobiles et éco-mobilité



Lancés en 2013, les Campus des métiers et des qualifications offrent une large gamme de formations professionnelles, technologiques et générales adaptées aux besoins des territoires. Ils regroupent des établissements d'enseignement secondaire et d'enseignement supérieur, de formation initiale ou continue.

Dotée de l'excellence industrielle et logistique, la région Hauts-de-France a inauguré le Campus ferroviaire, industries automobiles et éco-mobilité (FIAEM) ayant pour but de répondre aux besoins de nouveaux métiers et de nouvelles compétences dans ces domaines. Le Campus rassemble de nombreux acteurs de la formation professionnelle sur le territoire du Valenciennois, notamment les lycées, les centres de formation des apprentis, les universités, les écoles d'ingénieurs, les laboratoires de recherche, le technopôle Transvalley, le pôle de compétitivité i-Trans et les professionnels (Union des industries et métiers de la métallurgie, Association régionale de l'industrie automobile, Association des industries ferroviaires, Groupement des industries de la plasturgie et des composites).



Regroupant près de 200 acteurs publics et privés de la filière automobile, notamment des constructeurs, des équipementiers, des fournisseurs de biens d'équipements et des chercheurs, ARIA a pour missions de contribuer à accroître la compétitivité des entreprises de la filière, de porter son image en régions et de renforcer son attractivité.



Ancré dans la région Hauts-de-France, i-Trans est le pôle de compétitivité des transports, de la mobilité et de la logistique. La mission du pôle est de développer par l'innovation collaborative la compétitivité des entreprises comme moteur de croissance et d'emplois. Le pôle associe des grands groupes, ETI, PME et laboratoires de tous horizons dans des projets R&D&I ambitieux dans les domaines du ferroviaire, de l'automobile, de la mobilité et du fret.



TRANSALLEY fédère les acteurs de l'industrie, de la recherche, de l'innovation, de la formation et des pouvoirs publics. Il développe un écosystème afin de tout mettre en œuvre pour développer l'innovation dans les transports durables et accroître la compétitivité dans les industries automobiles et ferroviaires.



L'institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux est un établissement public à caractère scientifique et technologique, placé sous la tutelle conjointe du Ministère de la Transition écologique et solidaire et du Ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation. L'IFSTTAR conduit des travaux de recherche finalisée et d'expertise dans les domaines des transports, des infrastructures, des risques naturels et de la ville pour améliorer les conditions de vie de nos concitoyens et plus largement favoriser un développement durable de nos sociétés.

méthodologie

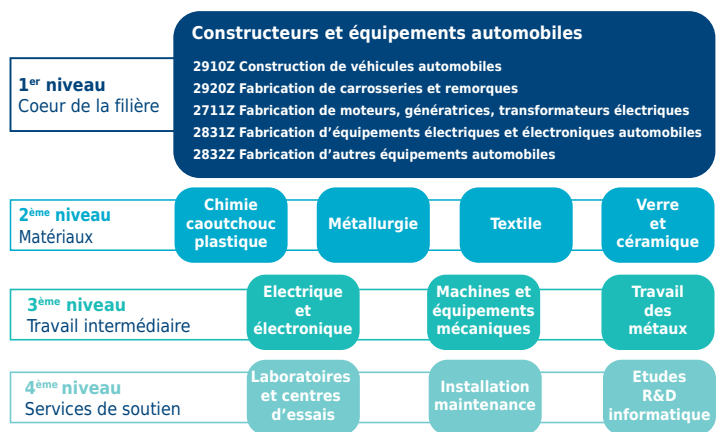
La constitution du fichier des établissements de la filière automobile en Hauts-de-France s'est déroulée en trois temps.

Tout d'abord, l'analyse des sources existantes a porté sur l'estimation du périmètre de la filière selon les codes NAF et à l'élaboration d'un premier « fichier global » comportant l'intégralité des établissements identifiés par les partenaires (CCI des Hauts-de-France, DIRECCTE, Pôle Automobile et i-Trans).

Dans un deuxième temps, ce fichier a été examiné, complété et mis à jour ce qui a permis d'éliminer les doublons, les établissements devenus inactifs et de vérifier les codes NAF, SIRET, les adresses et la taille des établissements.

Le Comité de pilotage a vérifié l'appartenance de chaque établissement à la filière automobile en partageant leurs connaissances du terrain.

Le fichier définitif compte 793 établissements en Hauts-de-France faisant partie de la filière automobile et répartis selon quatre niveaux de la chaîne de valeur.



Etude réalisée par
la direction des études
de la CCI de région Hauts-de-France
(Ksenija BANOVA et Grégory STANISLAWSKI)
en collaboration avec
la DIRECCTE
(Olivier MESUREUR),
l'ARIA
(Pierre-Marie PIERRARD),
i-Trans
(Jean-Maxime BOULANGER)

CCI de région
Hauts-de-France
Direction des études
T. +33 (0)3 20 63 79 97
299 bd de Leeds
CS 90028
59031 Lille Cedex



COMPRENDRE

l'économie des Hauts-de-France

- Chiffres clés et atlas
- Conjoncture
- Etudes filières ou thématiques



CIBLER

votre campagne marketing

- Le fichier des entreprises régionales



DÉVELOPPER

vos marchés

- La revue de presse économique quotidienne
- Les veilles spécialisées (Rev3, digital, etc.)



MESURER

les retombées économiques d'un évènement, d'un équipement



Retrouvez tous nos produits sur
hautsdefrance.cci.fr