

# NOTE RAPIDE

DE L'INSTITUT PARIS REGION N° 816



Dominique Pizzalla/Group PSA - direction de la communication

ÉCONOMIE

Septembre 2019 • [www.institutparisregion.fr](http://www.institutparisregion.fr)

## L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANCILIENNE EN ROUTE POUR LE VÉHICULE DU FUTUR

**1 600**

ÉTABLISSEMENTS DANS LA FILIÈRE AUTOMOBILE FRANCILIENNE.

**73 200**

SALARIÉS DIRECTEMENT IMPLIQUÉS.

LA FILIÈRE AUTOMOBILE EN ÎLE-DE-FRANCE REPRÉSENTE UN EMPLOI AUTOMOBILE FRANÇAIS SUR CINQ ET 17 % DE L'EMPLOI INDUSTRIEL FRANCILIEN. DEPUIS 2008, ELLE A SUBI D'IMPORTANTES TRANSFORMATIONS, AVEC UNE BAISSSE DE SES EFFECTIFS, LA POURSUITE DE SON REPOSITIONNEMENT GÉOGRAPHIQUE ET, SURTOUT, L'AVÈNEMENT DU VÉHICULE DU FUTUR AUTOUR DUQUEL LES ACTEURS S'ORGANISENT. POUR CELA, ILS CRÉENT DE NOUVELLES STRUCTURES ET DÉVELOPPENT DES ALLIANCES TECHNOLOGIQUES AU SEIN DE LA RÉGION.

**L**a filière automobile constitue un des principaux piliers de l'industrie francilienne par son poids économique, mais aussi par la variété des activités présentes sur le territoire, son impact sur les exportations, sur la R&D et, plus généralement, son effet d'entraînement sur les autres filières. Aujourd'hui plus qu'hier, l'industrie automobile fait face à de nouveaux enjeux de taille. Elle construira son avenir grâce à l'innovation, à une plus grande ouverture vers des acteurs qui étaient à l'origine très éloignés de son cœur de métier, condition de son renouveau et de sa pérennité. Cette filière francilienne compte 73 200 emplois directs en 2018, dont 51 000 (70 % des effectifs) sont employés par les acteurs du cœur de la filière, constructeurs (principalement Renault et PSA) et équipementiers (Faurecia, Valeo, Continental, Robert Bosch, Delphi, etc.).

Par ailleurs, 22 000 emplois supplémentaires sont issus des fournisseurs industriels et des bureaux d'études technologiques pour la part d'activité qu'ils consacrent à l'automobile. Il s'agit de fournisseurs de rang 1 (verriers, pneumatiques, matériaux de plasturgie), et surtout de rang 2 (sous-ensembles mécaniques ou électroniques). Ces fournisseurs constituent une masse de plus de 900 établissements, dont 70 % emploient moins de dix salariés, avec une part de chiffre d'affaires consacré à l'automobile de 46 % en moyenne.

Enfin, les bureaux d'études technologiques et SSII participent de manière croissante à la conception des véhicules et à leur industrialisation, avec de grands noms comme Alten, Assystem, Akka Ingénierie, Bertrandt. Cette catégorie d'acteurs est également composée pour moitié de petites structures de moins de dix salariés.

L'INSTITUT  
PARIS  
REGION



**En couverture**

Le site de production de PSA à Poissy.

1. Avec Renault, Peugeot est l'autre grand constructeur automobile francilien. Il a récemment opéré un regroupement géographique de ses activités dans les Yvelines, faisant de Grand Paris Seine & Oise la première intercommunalité automobile francilienne.

2. Cette filière s'adapte aux mutations technologiques, avec une forte intégration de la connectivité, prélude à une évolution des véhicules vers plus d'autonomie...

**17% DE LA PRODUCTION FRANÇAISE DE VÉHICULES**

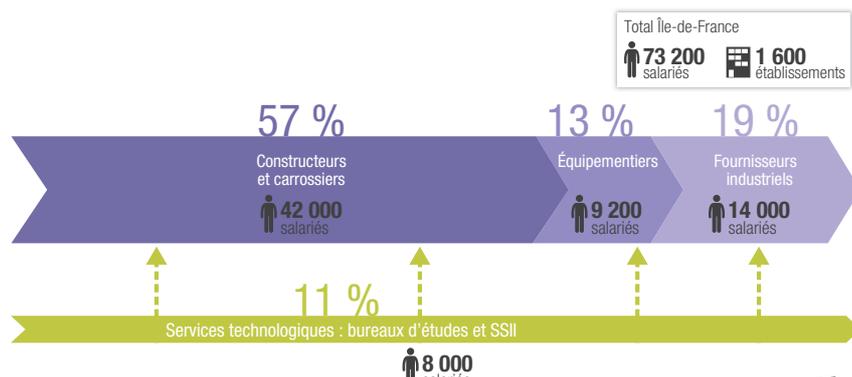
L'Île de France a pour particularité d'accueillir l'ensemble des fonctions des grands acteurs de la filière : les centres de décision et de recherche des deux constructeurs français, ainsi que deux sites d'assemblage de véhicules qui ont produit 360 000 véhicules en 2018. Elle accueille aussi ceux des principaux équipementiers français, Faurecia et Valeo, ainsi que plusieurs sièges, centres de R&D et sites de production de grands acteurs mondiaux : Continental et Bosch (Allemagne) ; Visteon, Lear, Delphi et Adient Seating (États-Unis) ; Akebono, Denso et Yazaki (Japon) ; Telma (Chine) et SMR (Inde).

Si elle reste une grande région de production avec 1/6 de la production finale française de véhicules, l'Île-de-France accueille majoritairement les équipes de recherche des acteurs du cœur de la filière (constructeurs et équipementiers). Nous estimons que sur les 51 000 emplois de ce cœur de filière, les effectifs liés à la recherche (chercheur, et autre personnel) en constituent la moitié, tandis que ceux liés aux sièges, aux fonctions administratives supports et administration des ventes en représentent un tiers. La production emploie un salarié sur cinq.

**23% DES EFFECTIFS LIÉS À UN GROUPE ÉTRANGER**

Les étrangers sont particulièrement présents dans cette filière et emploient 23 % des effectifs selon notre estimation, soit près de 17 000 emplois. En rappel, pour l'ensemble de l'économie francilienne, 17 % de l'emploi est contrôlé par un groupe étranger. Les groupes allemands (5 000 emplois) sont les premiers employeurs, suivis par les groupes américains (3 500 emplois), puis japonais (1 300 emplois). Cette répartition est relativement conforme à la hiérarchie des constructeurs automobiles mondiaux, avec aussi une plus forte représentation des acteurs européens. Les investissements étrangers automobiles identifiés sur la période 2014-2018 ont de leur côté ajouté ou consolidé 800 emplois en Île-de-France. La hiérarchie des principaux acteurs étrangers n'est pas modifiée avec la prédominance des investissements allemands, américains et japonais, respectivement 258, 151 et 137 emplois. Cependant, on note la montée en puissance de nouveaux acteurs principalement venus de Chine, occupant la quatrième position, avec 8 % des investissements (65 emplois), alors qu'ils ne représentent que 0,5 % des emplois de la filière francilienne. Enfin, on dénombre trois investissements de groupes indiens, dont l'extension d'un site de production. Concernant la typologie de ces investissements, 17 % d'entre eux portent sur des activités de production, soit le même niveau que les emplois liés à des centres de décision. Les activités de R&D constituent 19 % des investissements, tandis que les activités de services, y compris la commercialisation de véhicules en représentent 40 %.

**Chaîne de valeur de l'industrie automobile francilienne**



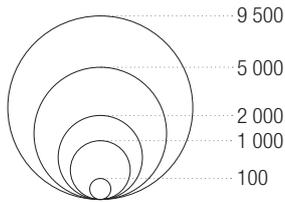
**UN IMPACT SIGNIFICATIF DE LA CRISE DE 2008**

Entre 2007 et 2017, l'emploi salarié francilien du cœur de la filière a perdu 30 % de ses effectifs, soit un niveau comparable à ce que l'on observe au niveau national<sup>1</sup>. En Île-de-France, les constructeurs subissent l'essentiel des pertes, mais la catégorie « autres équipementiers » a proportionnellement connu la perte la plus importante (-49 %), tandis que celle des équipementiers spécialisés dans

# LES PRINCIPAUX ÉTABLISSEMENTS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANCILIENNE

## Établissements de l'industrie automobile

### ▶ Effectifs salariés



### ▶ Fonctions présentes

- Siège et activités liées
- Production
- Bureau d'études
- R&D
- Logistique

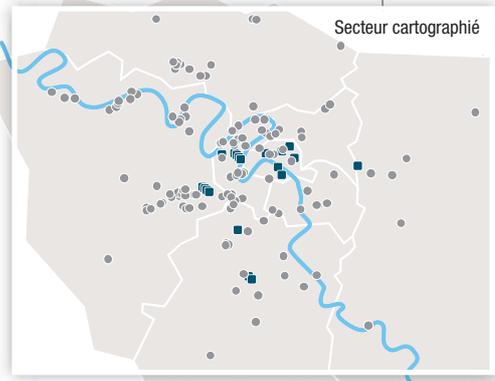
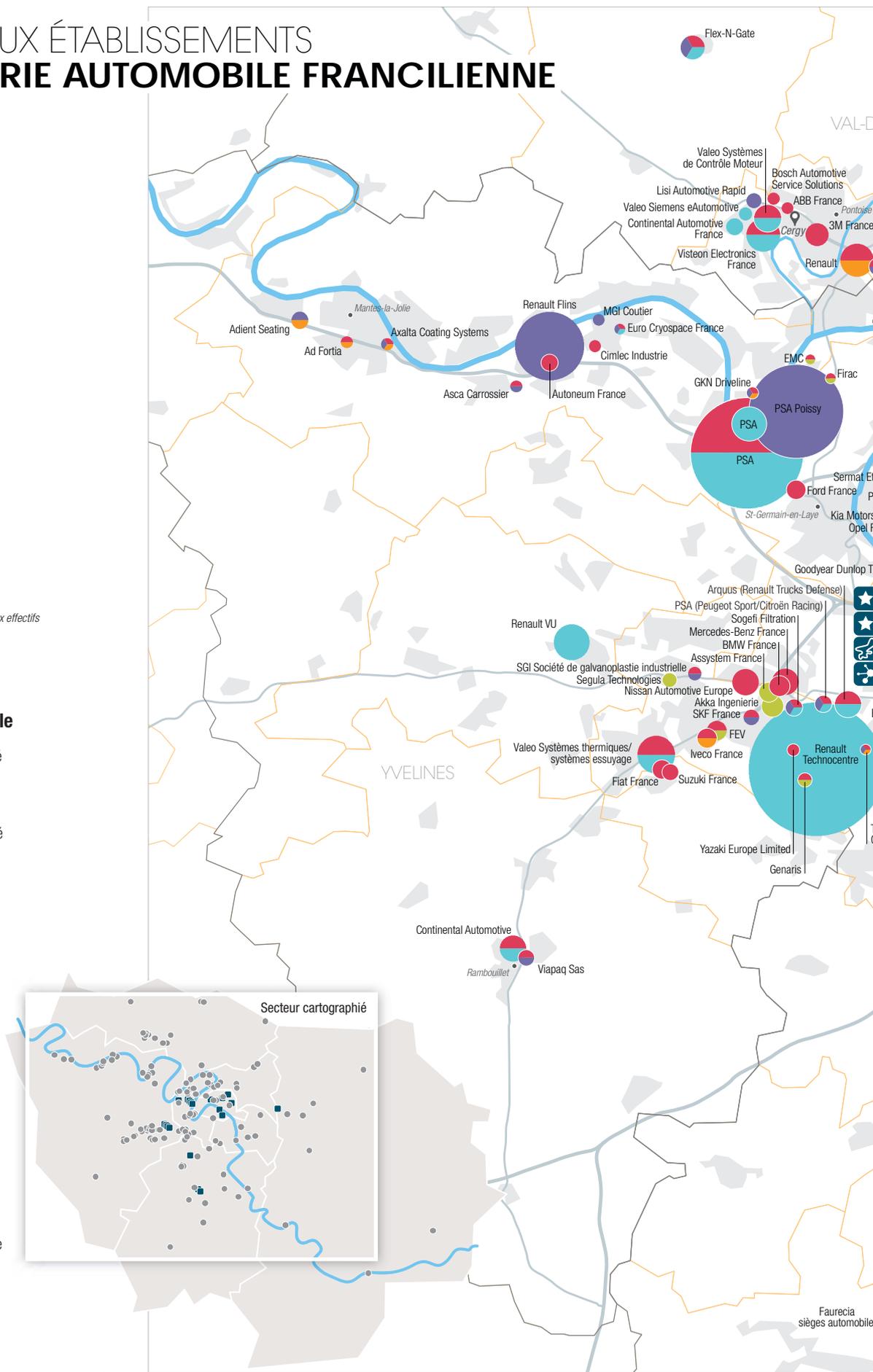
*La part des couleurs n'est pas proportionnelle aux effectifs réellement impliqués dans chaque fonction*

### Autres acteurs de l'écosystème automobile

- Centre de recherche spécialisé dans l'automobile-mobilité
- Organisme de certification et homologation
- Incubateur automobile-mobilité
- Organisme professionnel
- Pôle de compétitivité
- Réseau
- Équipement remarquable (piste d'essais mutualisée)

### Fond de plan

- Espace urbain
- Emprise aéroportuaire
- Hydrographie principale
- Réseau routier primaire
- Limite de département
- Limite d'intercommunalité
- Préfecture et sous-préfecture







Laure Wassen, L'Institut Paris-Region



Renault

l'électronique connaissait une hausse de 20 % de leurs effectifs. Cette progression est à mettre sur le compte des investissements importants consentis par les équipementiers dans leurs activités de R&D en Île-de-France.

### UN MOUVEMENT CENTRIFUGE VERS L'OUEST

On assiste par ailleurs à la poursuite de la part des constructeurs d'un recentrage de leur dispositif, déjà ancien, à l'ouest de la région, dans un mouvement centrifuge par rapport à Paris et à la boucle de Seine. Ce mouvement s'est récemment accéléré et s'accompagne de la poursuite de la spécialisation de la filière dans les fonctions de R&D. Cette nouvelle géographie répond à la fois à un objectif de rationalisation des implantations et de réduction des coûts dans un contexte économique difficile. Elle a été marquée par plusieurs événements et annonces récents :

- la fermeture du site de production de PSA Aulnay (93) en 2014, qui employait encore 3 500 salariés en 2012 ;
- le site de Renault à Rueil-Malmaison (centre technique moteurs, 92) a fermé à l'automne 2014 pour faire place à un projet d'aménagement. Ses 1 200 salariés ont été répartis entre le centre technique de Lardy (91) et le Technocentre de Guyancourt (78) ;
- la revente du siège de PSA à Paris, puis le transfert fin 2017 d'une partie des salariés (600) sur un site de taille réduite à Rueil-Malmaison, tandis que plus de 1 000 autres étaient relocalisés sur le site tertiaire de Poissy (78) en 2018 ;
- le centre technique de PSA à la Garenne-Colombes (92) a fermé ses portes fin 2018 et déménagé début 2019 ses 2 200 salariés entre les sites de Poissy, Carrières-sous-Poissy et Vélizy (78). Le site tertiaire de Poissy rebaptisé « centre d'expertise métiers et régions » concentre désormais 6 500 salariés à côté de l'usine (4 700 salariés). Soit près de 11 000 salariés du groupe.
- Le site d'emboutissage de PSA à Saint-Ouen (350 salariés, 93) est quant à lui appelé à fermer d'ici à 2021, du fait de la pression foncière.

Ces événements marquent la fin de la présence historique de la recherche automobile en boucle de Seine. Désormais, le département des Yvelines rassemble la majorité des effectifs de cette filière et totalise à lui seul 56 % des effectifs régionaux.

Trois agglomérations concentrent ainsi l'essentiel de ces effectifs : Grand Paris Seine & Oise (Poissy et Flins) avec 16 000 emplois ; Saint-Quentin-en-Yvelines (Guyancourt) avec 15 000 emplois ; Versailles Grand Parc (Vélizy) avec 9 000 emplois. Ces fortes concentrations s'expliquent par la présence des principaux sites d'activité des constructeurs : centres de R&D, sites de production, sites tertiaires. Elles ne doivent cependant pas masquer une autre réalité qui est une présence encore significative du tissu de sous-traitants industriels en cœur d'agglomération, notamment sur le territoire du nord des Hauts-de-Seine, selon un axe Paris-Cergy.

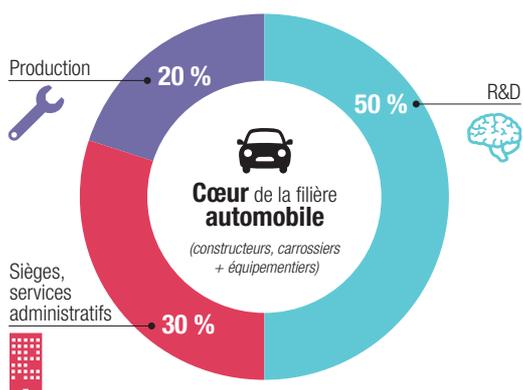
### UNE FILIÈRE À UN MOMENT CHARNIÈRE DE SON HISTOIRE

Depuis le début des années 2000, l'industrie automobile francilienne a connu d'importantes transformations, avec l'irruption concomitante

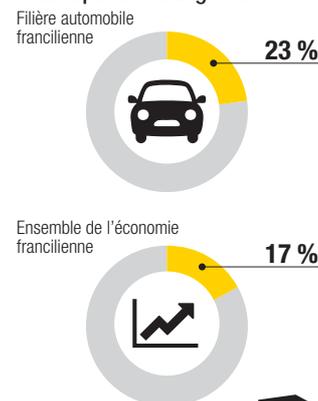
3. ... Par ailleurs, les marques françaises se positionnent sur le marché de la mobilité partagée, comme ici Renault avec son service Moov'in Paris.

4. Les constructeurs français ont également développé une gamme de véhicules électriques pour répondre aux enjeux de la décarbonisation. La Zoé de Renault, uniquement construite à Flins, est la deuxième du top 12 des voitures électriques les plus vendues en Europe. Elle est également présente sur le marché australien et bientôt en Corée du Sud.

### Le cœur de la filière automobile francilienne par grandes fonctions



### Part d'effectifs relevant d'entreprises étrangères



de quatre tendances : l'électrification, la connectivité, l'autonomisation du véhicule, ainsi que de nouvelles pratiques de mobilité se développent avec l'autopartage, le covoiturage, etc.

En outre, de nouveaux acteurs ayant de fortes compétences dans les domaines de l'énergie (génération, motorisation, stockage), des capteurs et de la transmission de données (télécommunications et TIC), de l'intelligence artificielle et du traitement des données massives, ainsi que des start-up spécialistes des services de mobilité, prennent pied dans la filière. En cherchant à capter une part significative de la valeur, ils obligent les acteurs historiques à se remettre en question. L'industrie automobile francilienne, qui forme le cœur de l'écosystème automobile français, est concernée en premier lieu par ces mutations. Elle abrite une large part de ce nouvel écosystème de la mobilité qui se met en place.

Cette ouverture aux nouvelles technologies et au digital en particulier impacte également les localisations des acteurs de l'automobile : Renault crée Renault Digital à Boulogne-Billancourt, avec 100 salariés venus des équipes Intel ; Faurecia rachète Parrot Automotive (Paris 10<sup>e</sup>), avec près de 300 ingénieurs ; Valeo crée à Paris Valeo.ai, un laboratoire pour l'intelligence artificielle dédié au véhicule autonome, avec 100 chercheurs, ou encore le projet à l'horizon 2019 de son nouveau site de R&D à Créteil autour du véhicule autonome, avec 1 100 personnes et une piste d'essais. Ces implantations, plus centrales, permettent à la fois de bénéficier de la richesse de l'écosystème d'acteurs, mais surtout d'attirer ou conserver des talents très demandés sur le marché de l'emploi et ayant de fortes exigences concernant leur environnement de travail.

## LE VÉHICULE DE DEMAIN S'INVENTE EN ÎLE-DE-FRANCE

Les grands acteurs du secteur automobile se mobilisent pour inventer le véhicule du futur au sein de leurs propres organisations, et de plus en plus en partenariat avec les nouveaux acteurs du numérique et de la mobilité. À ce titre, ils bénéficient de l'écosystème mondialement reconnu qui se développe en Île-de-France dans le domaine de l'intelligence artificielle, avec la présence des grands noms internationaux comme les centres de R&D en intelligence artificielle de Facebook ou Google, ainsi que les centres nationaux à portée mondiale, comme l'Institut national de recherche en informatique et en automatique (Inria) et CEA List, l'institut de recherche technologique du CEA de Saclay.

Par ailleurs, si la production est désormais minoritaire dans les effectifs de la filière automobile francilienne, elle se positionne sur des modèles de pointe, comme la voiture électrique Renault Zoé, deuxième modèle le plus vendu en Europe<sup>2</sup>, uniquement produite en Île-de-France, à Flins, pour le marché européen, avec un récent doublement de ses capacités de production.

Toujours sur le terrain du véhicule du futur, les collectivités territoriales franciliennes soutiennent le développement d'un écosystème autour du véhicule du futur et, plus globalement, de la mobilité du futur. Cet appui s'est traduit par l'aide à la création de centres de recherche dédiés, comme Vedecom, et le rapprochement géographique de plusieurs laboratoires publics travaillant dans ce domaine pour créer un cluster sur le site de Versailles-Satory. Il s'est aussi traduit par l'accueil d'expérimentations de véhicules autonomes tant sur circuits aménagés, comme à Versailles-Satory ou à Linas-Montlhéry (Utac-Ceram), qu'en environnement urbain. Enfin, la région Île-de-France avec Île de France Mobilités ont mis en place un plan véhicule autonome qui sera doté d'une enveloppe de 100 millions d'euros pour réaliser des aménagements sur des autoroutes et grands axes franciliens afin d'amplifier l'expérimentation de véhicules autonomes.

L'Île-de-France et ses collectivités se positionnent ainsi comme le hub du véhicule du futur et accompagnent les acteurs de la filière confrontés à de fortes incertitudes, alors que toutes les options quant aux technologies et modèles d'affaires qui domineront restent ouverts. ■

Thierry Petit, économiste,  
département Économie (Vincent Gollain, directeur)

1. Selon les statistiques de l'Unedic (établissements dont l'activité principale est la construction automobile ou la fourniture d'équipements automobiles).  
2. En nombre sur les cinq premiers mois de 2019. Source : EV-Volumes.

**DIRECTEUR DE LA PUBLICATION**  
Fouad Awada  
**DIRECTRICE DE LA COMMUNICATION**  
Sophie Roquette  
**REDACTION EN CHEF**  
Isabelle Barazza  
**MAQUETTE**  
Jean-Eudes Tilloy  
**INFOGRAPHIE/CARTOGRAPHIE**  
Pascale Guery

**MÉDIATHÈQUE/PHOTOTHÈQUE**  
Inès Le Meledo, Julie Sarris  
**FABRICATION**  
Sylvie Coulomb  
**RELATIONS PRESSE**  
sandrine.kocki@institutparisregion.fr

**L'Institut Paris Region**  
15, rue Falguière  
75740 Paris Cedex 15  
33 (0) 1 77 49 77 49  
ISSN 1967-2144  
ISSN ressourc en ligne  
2267-4071



## RESSOURCES

- Boichon Nicolas, Predali Frédérique, *Mobilités du futur en Île-de-France*, IAU îdF, mars 2018.
- Burfin Yves (Crocis/CCI Paris-Île-de-France), Chevrot Joseph (Insee Île-de-France), Harpedanne de Belleville Louis-Marie (Banque de France), Koubi Danièle (Banque de France Île-de-France), Petit Thierry (IAU îdF), « L'industrie francilienne : des mutations de long terme toujours à l'œuvre », *Note rapide*, n° 795, IAU îdF, décembre 2018.
- Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi d'Île-de-France (Dircecte), PSA, CCI Versailles-Yvelines, *L'industrie automobile en Île-de-France et dans les Yvelines : établissements et emplois*, mars 2019.
- « La vie mobile. Se déplacer demain en Île-de-France », *Les Cahiers*, n° 175, IAU îdF, septembre 2018.
- Nguyen-Luong Dany, *Expérimentation et déploiement du véhicule autonome en Île-de-France. Le rôle facilitateur des pouvoirs publics*, IAU îdF, mai 2019.
- Petit Thierry, Rakotomalala Dina, *L'automobile en Île-de-France : défis et enjeux d'une filière en mutation. Vers une industrie de la mobilité*, IAU îdF, mai 2019.



- Petit Thierry, « 620 000 emplois franciliens dépendent d'un groupe étranger », *Note rapide*, n° 761, IAU îdF, novembre 2017.

**Sur le site de L'Institut Paris Region**  
Rubriques Économie, Industries et services, Territoires économiques ; rubrique Mobilité et transports : analyse & débat, publications, cartes interactives, interviews.

