

### **Annexe 3 : les concentrations spécialisées de la filière automobile**

L'étude de la répartition spatiale de la filière automobile est celle de l'un secteur industriel historique du bassin parisien qui a de plus été l'un des axes de la décentralisation des années 1970. C'est également un secteur en profonde mutation. Essentiellement constitué d'établissements appartenant à des groupes, l'ensemble du tissu industriel fait face aux problématiques d'internationalisation et à des logiques de gestion à l'échelle planétaire. Nous n'allons pas ici aborder le problème du positionnement du bassin parisien dans cette évolution, ni ses perspectives éventuelles. Nous nous concentrerons sur l'organisation spatiale de la filière dans le bassin parisien telle qu'elle ressort des effectifs localisés par établissement. En essayant de comprendre comment l'activité se répartit et comment les espaces se spécialisent, l'objectif est de disposer d'une typologie des différentes zones d'emploi de manière à pouvoir distinguer des spécificités locales à étudier par la suite.

La méthode que nous utilisons (voir *Essai de caractérisation de l'espace industriel du bassin parisien*, Gilli 2002) vise à trouver des fondements à une action d'aménagement pour un espace économique donné. L'objectif n'est donc pas la connaissance ni la transformation d'un secteur. Ceci supposerait de s'interroger plus sur les logiques de l'organisation industrielle que sur les espaces eux-mêmes. L'objectif n'est pas non plus d'aménager des territoires. Il faut différencier l'aménagement d'un espace économique, dont la logique est de distinguer les différents atouts d'un espace de manière à en favoriser le développement, et l'aménagement du territoire qui pose la question de l'ancrage territorial de ces politiques et qui dépasse largement le strict cadre des structures économiques.

Il s'agit donc ici d'un outil de discrimination des espaces sur la base de l'implantation des activités. L'étude de la répartition des effectifs entre espaces, entre activités et entre établissements permet de caractériser les différentes zones d'emploi. On distingue ensuite trois types de zones.

- Les zones qui sont présentes de façon significative sur l'ensemble des activités géographiquement discriminantes (celles qui sont fortement agglomérées) seront appelées des zones 'phares'. Ce sont généralement des zones qui représentent une part importante des emplois de la filière, au sein desquelles les emplois de la filière représentent une part importante des emplois, mais qui n'ont pas pour autant une structure mono-sectorielle marquée.
- Celles qui ne sont présentes que sur une partie de la filière mais de manière importante (en général, forte spécialisation couplée à absence d'un autre secteur) seront elles des zones dites de 'pointe'. Cela ne signifie pas nécessairement que ces zones sont technologiquement avancées, mais qu'elles pèsent lourdement dans une partie de l'activité



sans pour autant hériter de structures industrielles trop déséquilibrées (économie trop mono-activité ou mono-établissement).

- Enfin, celles qui sont présentes sur une grande gamme d'activité mais de manière moins marquée seront dites d' 'appoint'. Leur plus faible distinction peut résulter d'une trop grande diversité dans les activités (et donc pas de spécialisation particulière sur laquelle fonder un fort indice), soit d'une trop grande concentration industrielle (qui traduit une éventuelle fragilité du tissu local).

Cette méthode nous permet ainsi de déterminer au sein d'un territoire quelles sont les zones sur lesquelles il faudrait lancer des audits précis. Ce sont ces derniers qui permettront de cibler les problèmes pouvant éventuellement influencer le développement à long terme de la zone, celui-ci semblant possible compte tenu de la structure industrielle constatée aujourd'hui. On pourra alors s'interroger sur la pertinence locale de politiques de formation, de requalification, d'aide localisées à l'implantation ou à la création d'entreprise, etc. Mais l'objectif et le cadre de validité de notre étude s'arrête à la discrimination des zones.

La question de fond demeure donc 'comment est-ce que l'industrie est organisée géographiquement ?' Nous l'appliquerons ici à la filière automobile en commençant par la définir et la caractériser. Nous nous pencherons alors sur l'existence de spécialisations locales et sur les déclinaisons de ces spécialisations à différentes échelles.

### ***Approche générale de la filière et intégration régionale***

La filière automobile est centré sur l'activité de construction automobile. Nous retenons ainsi toutes les activités directement en amont (équipement et matériel). Il n'y a que deux niveaux de filière puisque l'on ne prend pas en compte dans l'étude les activités métallurgiques (plus en amont) ni les activités de commerce (en aval) qui sont essentiellement des activités de détail (commerce ou réparation). Il n'y a également que deux niveaux de technicité puisque l'ensemble des activités entrent soit dans la catégorie 'Moyenne Haute', soit dans 'Moyenne Faible' selon les critères de l'OCDE.

### **La filière automobile du Bassin parisien**

Sur la base de ces activités, nous retiendrons tous les établissements supérieurs à 4 employés dans la base SIRENE 2000. Au total, 248 100 personnes sont répertoriées dans les activités qui composent cette filière. Celles-ci sont de deux types : on compte d'une part les activités de fabrication, situées en amont et au cœur de la filière et d'autre part les activités de commerce situées pour la totalité d'entre elles en aval. Ce sont donc 14 activités appartenant à 5 secteurs différents qui sont réunies dans cette filière.

Secteur (APE3)	Activité (APE4)	Position dans la filière	Niveau de technicité	Effectif du secteur	Effectif de l'activité
----------------	-----------------	--------------------------	----------------------	---------------------	------------------------



Industrie du caoutchouc	Fabrication de pneumatiques	Amont	Moyenne	10262	9485
	Rechapage de pneumatiques	Amont	Moyenne	-	777
Fabrication de matériel électrique	Fabrication de mat. élec. pour moteurs et véhicules	Amont	Haute	8075	8075
	Industrie automobile	Construction de véhicules automobiles	Cœur	Haute	110481
Fabrication de carrosseries automobiles		Amont	Haute	-	6521
Fabrication de caravanes et véhicules de loisirs		Cœur	Haute	-	336
Fabrication d'équipements automobiles		Amont	Moyenne	-	38455
Commerce et réparation automobile	Commerce de véhicules automobiles	Aval	Faible	118204	70192
	Entretien et réparation de véhicules automobiles	Aval	Faible	-	17110
	Commerce de gros d'équipements automobiles	Aval	Faible	-	15151
	Commerce de détail d'équipements automobiles	Aval	Faible	-	6833
	Commerce et réparation de motocycles	Aval	Faible	-	2665
	Commerce de détail de carburants	Aval	Faible	-	6253
Conseils et assistance divers	Contrôle technique automobile	Aval	Faible	1078	1078

La partie 'fabrication' qui regroupe les activités amont et cœur de la filière va concentrer l'essentiel de notre attention. Dans la perspective de l'organisation spatiale de la filière, ces activités sont très faiblement discriminantes puisqu'elles sont réparties de manière uniforme sur le territoire. La partie fabrication regroupe donc 7 activités et compte 128 800 emplois (sur un total de quatre millions dans le bassin parisien) toujours selon la source Sirene<sup>8</sup>. La filière automobile ainsi définie représente 3% de l'industrie du bassin parisien. Sur cette partie de la filière, le Bassin parisien représente 39,5% des salariés de la filière automobile française et 21,6% des établissements. Les établissements y sont donc en moyenne de taille plus importante. Pour 3 des 7 activités de la filière, le département français le plus important est situé dans le Bassin parisien. Ainsi, les Yvelines en Ile-de-France pour la construction de véhicules automobiles, l'Yonne en Bourgogne pour le rechapage de pneumatiques et le Calvados en Basse-Normandie pour la fabrication de matériels électriques se démarquent au niveau national. De plus, le Bassin parisien est particulièrement présent dans cette dernière activité de « rechapage de pneumatiques », où il représente 54,1% des emplois français.

Cette filière se découpe en 7 activités, allant de la fabrication de pneumatiques jusqu'à la fabrication de caravanes. Deux activités, ayant des structures économiques différentes représentent 82% des effectifs de la filière du Bassin parisien et 49% des établissements se démarquent : la « construction de véhicules automobiles » et la « fabrication d'équipements automobiles ». La première emploie 65 400 salariés soit 50,5% de la filière, concentrés dans seulement 40 établissements (7,6% de la filière). Cette activité est constituée de très grands établissements qui comptent en moyenne 1 635 salariés. La seconde représente 31,5% des salariés de la filière soit 40 750 personnes et 41,2% établissements soit 217 unités. Si la taille des établissements reste élevée avec 188 salariés en moyenne, elle est nettement plus basse que celle atteinte par la construction.

<sup>8</sup>Dans un premier temps, nous utiliserons les données issues des Déclarations annuelles de données sociales (Dads 2000) selon lesquelles la filière automobile du Bassin parisien regroupe 129 500 salariés dans 527 établissements.



Le Bassin parisien pesant 38% de l'emploi national, ces deux activités sont les seules (avec le rechapage de pneumatiques) à être particulièrement présentes dans le Bassin parisien, 44% des salariés français de la « construction de véhicules automobiles » et 43% de ceux de la « fabrication d'équipements automobiles » y travaillant. Les autres activités ont des effectifs plus réduits même s'ils restent importants et relativement moins importants au niveau national (dont ils pèsent tout de même plus du quart). La « fabrication de carrosseries automobiles » est l'activité la plus concentrée dans la filière au niveau national tout comme dans le Bassin parisien où elle se situe en premier lieu dans la Manche. De plus, la taille moyenne de ses établissements est la plus petite de la filière avec 31 salariés par unité.

#### Répartition des salariés selon l'ensemble de la filière automobile dans le Bassin parisien

Activités (Naf 700)	Tech.	Etab.	Salariés	Part des sal. dans la filière (%)	Taille moy. des étab.	Part des sal. du BP en France (%)
Construction de véhicules automobiles	Haute	40	65 398	50,5	1 635,0	43,2
Fabrication d'équipements automobiles	Moy.	217	40 748	31,5	187,8	43,8
Fabrication de pneumatiques	Moy.	9	8 401	6,5	933,4	25,3
Fabrication de matériels électriques	Haute	40	7 710	6,0	192,8	36,6
Fabrication de carrosseries automobiles	Haute	200	6 134	4,7	30,7	24,4
Rechapage de pneumatiques	Moy.	11	746	0,6	67,8	54,1
Fabrications de caravanes et véhicules	Haute	10	359	0,3	35,9	13,9
<b>TOTAL</b>		<b>527</b>	<b>129 496</b>	<b>100,0</b>	<b>245,7</b>	<b>39,5</b>

Source : Insee, Dads 2000

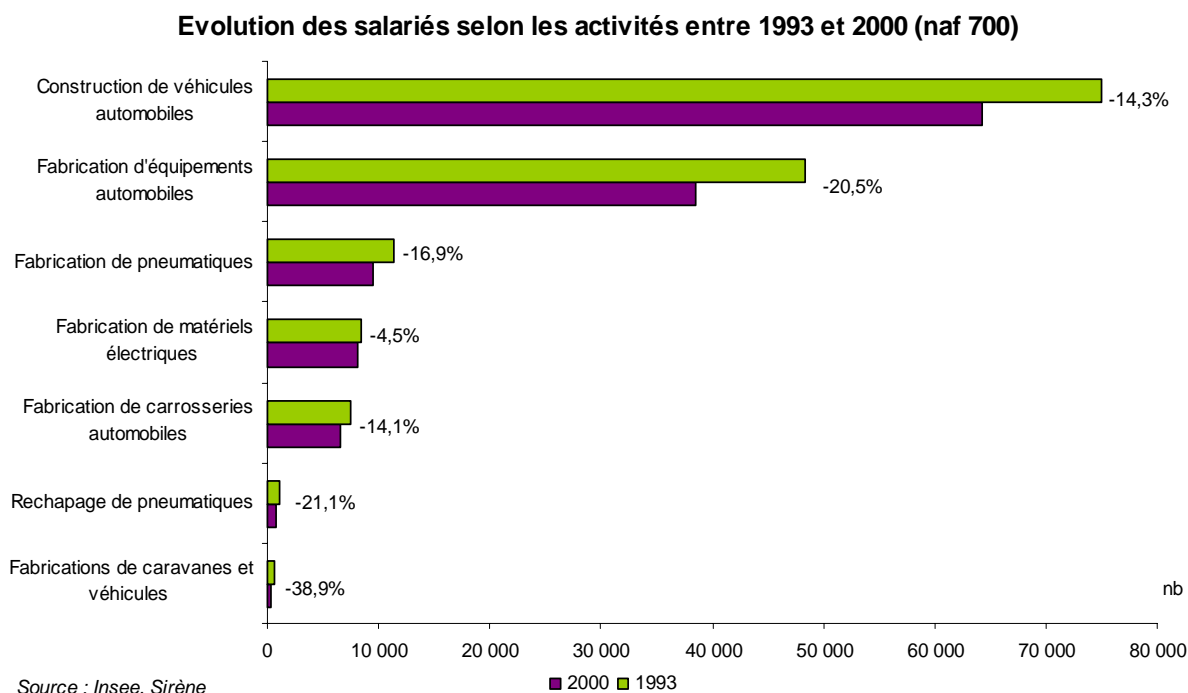
#### Répartition des salariés de la sous-filière fabrication

Cette sous-filière est fortement utilisatrice de salariés, puisqu'elle est constituée d'établissements dont la taille atteint en moyenne de 246 salariés. A la manière de l'ensemble de l'économie, la présence de grands établissements dans cette filière est associée à celle de grandes enseignes comme Michelin, Peugeot, Renault, Valéo ou Bosch. Les très grands établissements de plus de 500 salariés se retrouvent dans les activités les plus importantes de la filière automobile du Bassin parisien. Ces établissements sont au nombre de 54 dans le Bassin parisien et emploient 96 306 personnes soit 74,4% des salariés de la filière automobile ! Beaucoup de zones d'emploi n'ont ainsi qu'un seul établissement supérieur à 500 salariés hormis 3 zones qui en comptent quatre : Amiens, Caen-Bayeux et Le Mans.

La « construction de véhicules automobiles » compte 19 établissements de plus de 500 salariés employant 63 113 personnes. Elle se situe en premier lieu dans la zone de Versailles où l'on retrouve les implantations de Renault et de PSA. Les plus grands établissements de la filière se retrouvent dans cette activité et sont tous regroupés en Ile-de-France : plus de 7 800 salariés chez Peugeot-Citroën situé dans la zone d'emploi de Poissy et plus de 6 700 personnes pour Renault situé dans la zone Les Mureaux (l'usine de Flins est répertoriée à Aubergenville).



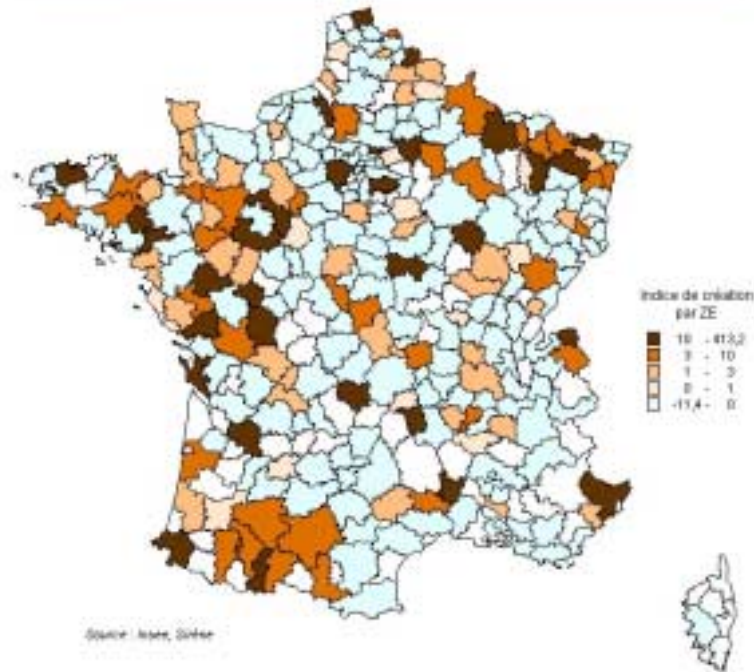
La seconde activité ayant un grand nombre de très grands établissements est la « fabrication d'équipements automobiles » avec 22 établissements employant 20 850 personnes. Les principaux établissements de cette activité sont celui de PSA situé à Caen-Bayeux avec plus de 2 400 emplois, celui de Delphi Diesel systems France SAS à Blois avec plus de 1 700 salariés ou encore ceux de Valeo situés dans les zones de Le Mans et Amiens.



### Salariés de la sous-filière fabrication

La partie fabrication de la filière automobile du Bassin parisien n'a pas été dynamique puisqu'elle a perdu 24 500 emplois entre 1993 et 2000, soit une perte de 16,1% de ses effectifs. Toutes les activités composant la filière y contribuent sans exception, la perte principale en salariés se retrouvant dans les activités les plus importantes. La « construction de véhicules automobiles » a perdu 10 700 salariés en sept ans suivie de la « fabrication d'équipements automobiles » avec 9 900 salariés en moins. Les activités ayant perdu la plus forte part de salariés ne sont pas celles qui en ont perdu le plus en volume. Ainsi la « fabrication de caravanes », qui accuse une baisse de 39% de ses effectifs, et le « rechapage de pneumatiques » avec une baisse de 21% sont les activités les moins dynamiques. Il est à noter que ce sont aussi celles dont la technicité est la moins élevée de la filière.





### Répartition des salariés de la sous-filière fabrication

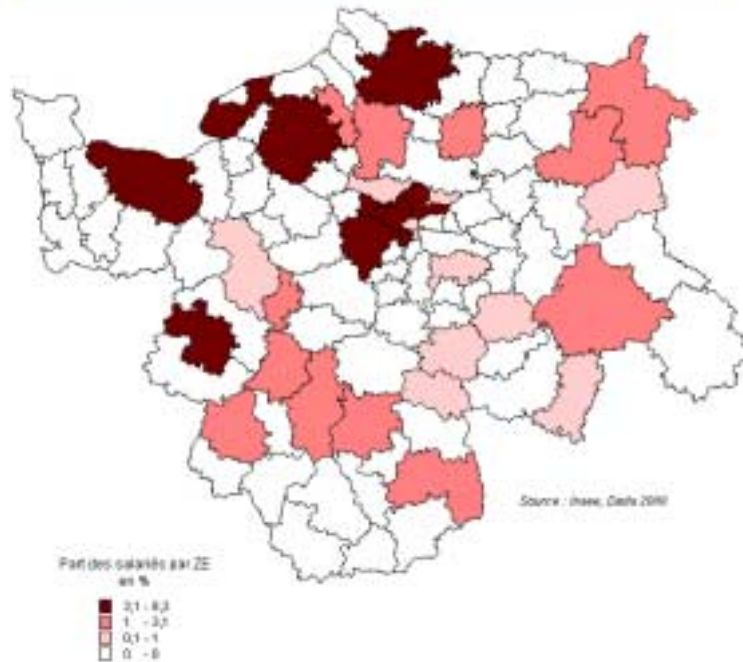
Le dynamisme de l'emploi au niveau national est surtout engendré par des zones d'emploi de l'Ouest, de la région de Toulouse et par celles situées le long de la frontière Nord-Est. Dans le Bassin parisien, si plusieurs zones font preuve d'un dynamisme certain aucune logique spatiale ne semble s'imposer. Ainsi, le développement concerne aussi bien des zones centrales que des zones périphériques et aussi bien des zones importantes que de petites zones. Versailles, Melun, Roissy, Château-Thierry, Sarthe Nord et Sud, Pays de Bray croissent ainsi de manière très importante tandis que Beauvais, Epernay, Marne moyenne, Ardennes, Verneuil-sur-Avre, Issoudun et Saint-Amand-Montrond croissent beaucoup plus que la moyenne nationale mais dans une moindre mesure que les premières.

#### **Répartition des activités : concentration industrielle et géographique**

Sur les 101 zones d'emploi qui constituent le Bassin parisien, seules 34 sont présentes dans la sous-filière considérée selon les Dads. Les deux zones les plus importantes sont celles de Versailles et de Poissy situées en Ile-de-France avec chacune 8,2% des salariés de la filière automobile du Bassin parisien (soit 7 900 salariés chacune). Viennent ensuite la zone de Caen-Bayeux avec 7,6% des salariés (7 300 personnes) et la zone de Saint-Denis avec 7,3% des effectifs du Bassin parisien (7 000 salariés).



Répartition des salariés de la filière automobile par ZE en Naf 700



### Répartition des salariés de la sous-filière fabrication entre les différentes zones d'emploi

Si l'on appelle industrie l'ensemble des activités traditionnellement 'industrielles' complétées par les services (sauf services de proximité et administrations), le bassin parisien compte 130 000 établissements industriels selon les chiffres issus de Sirene (qui seront dorénavant utilisés). Leur effectif moyen est de 31 personnes avec un écart-type de 126. La filière automobile se démarque du reste de l'industrie par des établissements plus grands. Avec 576 établissements recensés, la filière ne représente ainsi que 0,4% des établissements industriels du bassin parisien pour 3% des emplois. Un établissement automobile compte ainsi en moyenne 220 personnes pour un écart-type de 740. Les plus grands établissements comptent autour de 7500 salariés et 25% des établissements ont plus de 140 salariés (contre seulement 20 salariés lorsque l'on applique le même seuil de 25% à l'ensemble de l'industrie).

Tout ceci se traduit dans la structure industrielle qui est plus concentrée lorsque l'on considère la seule filière automobile et non l'ensemble de l'industrie. L'indice de Herfindahl calculé sur l'ensemble des établissements de la filière vaut 0,02. Il est plus élevé pour le cœur de la filière et les activités hautement technologiques que pour la partie amont et les activités faiblement technologiques. Ceci témoigne de la forte concentration de l'essentiel des effectifs de la filière automobile dans un petit nombre de grands établissements, puisque l'indice de Herfindahl vaut à peine 0,0001 lorsqu'il est calculé sur l'ensemble de l'industrie. Il y a certes un effet taille à prendre en compte, puisque la base de calcul est nécessairement plus restreinte dans le cas de la filière que lorsque l'on s'intéresse à l'ensemble de l'industrie. Toutefois,



à titre de comparaison, le même indice calculé pour la filière des NTIC (50 000 employés) vaut moins de 0,001...

Cette structure industrielle particulièrement concentrée a un fort effet sur la répartition géographique des effectifs. Ainsi, l'indice de concentration est positif pour la majorité des activités et prend même souvent des valeurs voisines de 0,2 (concentration correspondant à celle observée pour la localisation aléatoire de 5 établissements seulement). Mais la correction de la concentration par la structure industrielle fait chuter fortement tous les indices, seule la construction automobile résistant à cette érosion (Tableau ci-dessous). Les activités concernées de la filière (donc toujours en excluant la partie aval de la filière) ne sont ainsi pas parmi les plus concentrées dans l'espace, puisque la plus concentrée pointe en 141<sup>ème</sup> position des activités industrielles.

rang	Activité	Département	Effect.	Pos.	Tech.	Part dépt	Indice de concentr.	Indice corrigé de concentr.	
141	Construction de véhicules automobiles	Yvelines	78	25846	Cœur	H	0,397	0,176	0,112
213	Rechapage de pneumatiques	Yonne	89	628	Amont	M	0,808	0,654	0,048
275	Fabrication de carrosseries automobiles	Manche	50	935	Amont	H	0,143	0,024	0,007
276	Fabrication de caravanes et véhicules de loisirs	Loir-et-Cher	41	150	Cœur	H	0,446	0,257	0,007
314	Fab. de matériels élec. pour moteurs et véhicules	Calvados	14	2257	Amont	H	0,280	0,058	-0,003
406	Fabrication de pneumatiques	Somme	80	2442	Amont	M	0,258	0,118	-0,026
443	Fabrication d'équipements automobiles	Sarthe	72	3762	Amont	M	0,098	-0,020	-0,036

Un fait notable est qu'il n'y a pas de département qui domine l'ensemble de la filière. Dans chaque activité, le département le plus fortement représenté est inédit. Les Yvelines concentrent près de 40% de l'emploi de 'Construction de véhicules automobiles' mais ne sont pas le département dominant pour la fabrication d'équipements automobiles (Sarthe avec seulement 9,8% de l'emploi du bassin parisien) ni une quelconque autre activité. De même, l'activité de fabrication de pneumatiques et l'activité de rechapage ne sont pas concentrées au mêmes endroits (25% des emplois dans la Somme contre 81% dans l'Yonne).

Trois lots d'activités se distinguent ainsi dans la filière :

- La 'Construction de véhicules automobiles' (Naf 141) est une activité fortement concentrée, avec structure industrielle diversifiée et éclatée géographiquement (40% 'seulement' de l'activité étant concentrée dans le premier département).
- Le 'Rechapage de pneumatiques' (Naf 213) et la 'Fabrication de caravanes et de véhicules de loisirs' (Naf 276) sont elles des activités concentrées à la fois géographiquement et industriellement. Ce sont également les plus petites en termes d'effectifs.
- Enfin, la 'Fabrication de carrosseries automobiles' (Naf 275), la 'fabrication de matériels électriques pour moteurs et véhicules' (Naf 314), la 'Fabrication de pneumatiques' (Naf 406) et la 'Fabrication





d'équipements automobiles' (Naf 443) sont des activités éclatées géographiquement et (quoique seulement relativement pour la Naf 275) concentrées industriellement.

### Spécialisations locales dans la filière automobile

Fortement concentrée au sein d'un petit nombre d'établissements, la filière automobile est distribuée dans l'espace de manière très spécifique. Les études suivantes vont confirmer à la fois la forte spécialisation de chaque territoire dans une activité spécifique, faisant apparaître des espaces plus complémentaires que concurrents à l'échelle du bassin parisien, et à la fois la fragilité de certaines zones dans lesquelles l'industrie automobile est présente de façon massive. Au-delà même de structure mono-sectorielles, ceci débouche parfois sur de la mono-activité pour des espaces de taille réduite.

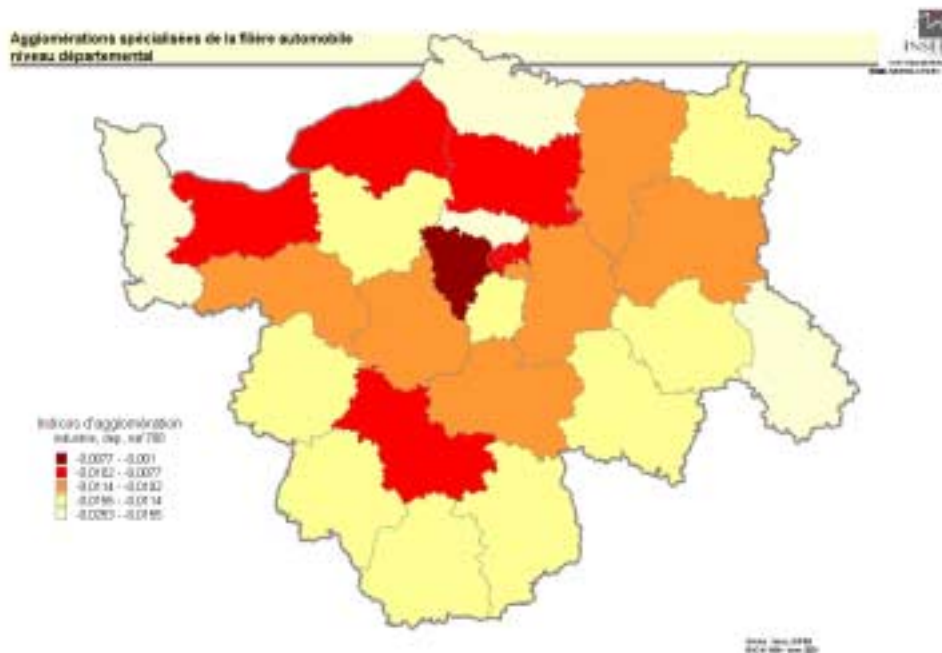
#### 1.1.1.1 Importance locale de la filière

Trois départements dépassent les 10 000 emplois, dans l'ordre les Yvelines (26 000 personnes), la Seine-Maritime et les Hauts-de-Seine (12 000 personnes chacun). De manière générale, ce sont des départements à fort emplois industriels. Toutefois, à l'exception des Hauts-de-Seine où l'activité automobile représente moins de 3% des emplois industriels, ces départements sont relativement plus présents dans la filière automobile. Compte tenu du poids de ce secteur, une spécialisation locale va immédiatement se traduire par des chiffres élevés. La filière automobile représente ainsi 10,7% de l'emploi industriel des Yvelines, 5,8% en Seine-Maritime, chiffres à comparer avec les 7,8% d'emplois industriels du Loir-et-Cher, les 5,6% du Calvados et les 5,1% pour la Sarthe. C'est ainsi les départements à l'Ouest de la capitale qui ressortent de ce simple classement.

Département	effectif local	Poids de la filière dans l'emploi local	coefficient de spécialisation (dans la filière)	Indice d'agglomération	Département	Effectif local	Poids de la filière dans l'emploi local	coefficient de spécialisation (dans la filière)	Indice d'agglomération
Yvelines	25846	<b>10,7%</b>	<b>0,003</b>	-0,001	Orne	1812	4,4%	-0,007	-0,011
Loir et Cher	3633	<b>7,8%</b>	<b>0,000</b>	-0,008	Eure	1458	1,8%	-0,008	-0,012
Seine Maritime	12138	<b>5,8%</b>	-0,005	-0,008	Yonne	804	1,8%	-0,008	-0,012
Calvados	5215	<b>5,6%</b>	-0,005	-0,009	Indre et Loir	2025	2,5%	-0,008	-0,012
Hauts-de -Seine	12138	<b>2,1%</b>	-0,008	-0,010	Essonne	457	0,2%	-0,009	-0,012
Paris	518	0,1%	-0,009	-0,010	Aube	1332	2,8%	-0,008	-0,013
Oise	3287	2,9%	-0,008	-0,010	Sarthe	4454	5,1%	-0,004	-0,013
Seine-St Denis	573	0,3%	-0,009	-0,010	Indre	157	0,5%	-0,009	-0,014
Seine et Marne	1215	0,8%	-0,009	-0,011	Ardennes	1744	4,5%	-0,007	-0,015
Eure et Loir	3008	4,6%	-0,007	-0,011	Cher	1421	3,1%	-0,008	-0,016
Marne	2086	2,4%	-0,008	-0,011	Haute Marne	127	0,4%	-0,009	-0,016
Val de Marne	800	0,4%	-0,009	-0,011	Val d'Oise	1282	0,7%	-0,009	-0,017
Loiret	1152	1,1%	-0,009	-0,011	Somme	2442	2,7%	-0,007	-0,022
Aisne	1410	2,0%	-0,008	-0,011	Manche	935	1,4%	-0,009	-0,025

Effectifs et indices d'agglomération départementaux





L'existence de cette couronne à l'ouest de Paris est confirmée par les indices d'agglomération. La prise en compte de la structure industrielle modifie ainsi peu le classement en affectant très fortement l'ensemble des zones. Seuls les départements de la Région Parisienne (Ile-de-France et Oise) profitent de la normalisation (passage du coefficient de spécialisation à l'indice de spécialisation).

Cette structure se retrouve au niveau des zones d'emploi. Neuf zones dépassent les 5 000 emplois dans l'automobile, Versailles se détachant très largement (voir tableau ci-après). Parmi celles-ci, on trouve deux types de zones d'emploi, Il y a tout d'abord des zones qui correspondent à des espaces industriels importants, soit parce qu'ils sont à proximité du cœur de Paris (Nanterre, Boulogne), soit parce qu'ils correspondent à des métropoles régionales (Caen, Le Mans, Rouen, Le Havre). Il y a ensuite des zones de la périphérie immédiate de l'agglomération parisienne (Les Mureaux, Poissy).

Zone d'emploi	Effectif local	Poids de la filière dans l'emploi local	Zone d'emploi	Effectif local	Poids de la filière dans l'emploi local
Versailles	12396	8,1%	Les Mureaux	7147	33,5%
Nanterre	9155	1,9%	Rouen	6899	5,7%
Caen-Bayeux	8521	12,3%	Le Havre	6564	10,8%
Poissy	8379	42,6%	Boulogne-Billancourt	6410	3,0%
Le Mans	7842	13,7%			

Dans les zones de la première catégorie, la filière ne représente jamais plus de 14% (avec un maximum de 13,7% au Mans). Dans les zones périphériques, l'activité automobile constitue une part beaucoup plus importante de l'emploi local, 33,5% pour Les Mureaux et 42,6% pour Poissy. Il y a donc de très fortes concentrations d'emplois, mais elles ne sont pas toujours synonymes de très



fortes spécialisations locales ni a fortiori de fort potentiel d'agglomération. Comme le montre le tableau ci-après.

Si l'on considère les vingt zones d'emploi qui présentent les indices d'agglomération les plus élevés, ni Le Mans, ni Le Havre, ni Les Mureaux n'apparaissent. On retrouve par contre beaucoup de zones d'emplois appartenant aux départements cités précédemment au premier rang desquelles figure Versailles (dont la zone d'emploi cumule près de 50% de l'emploi des Yvelines dans la filière), mais également Nogent-le-Rotrou (qui concentre 40% des emplois automobiles du Loir-et-Cher, la filière représentant 24% de l'activité locale).

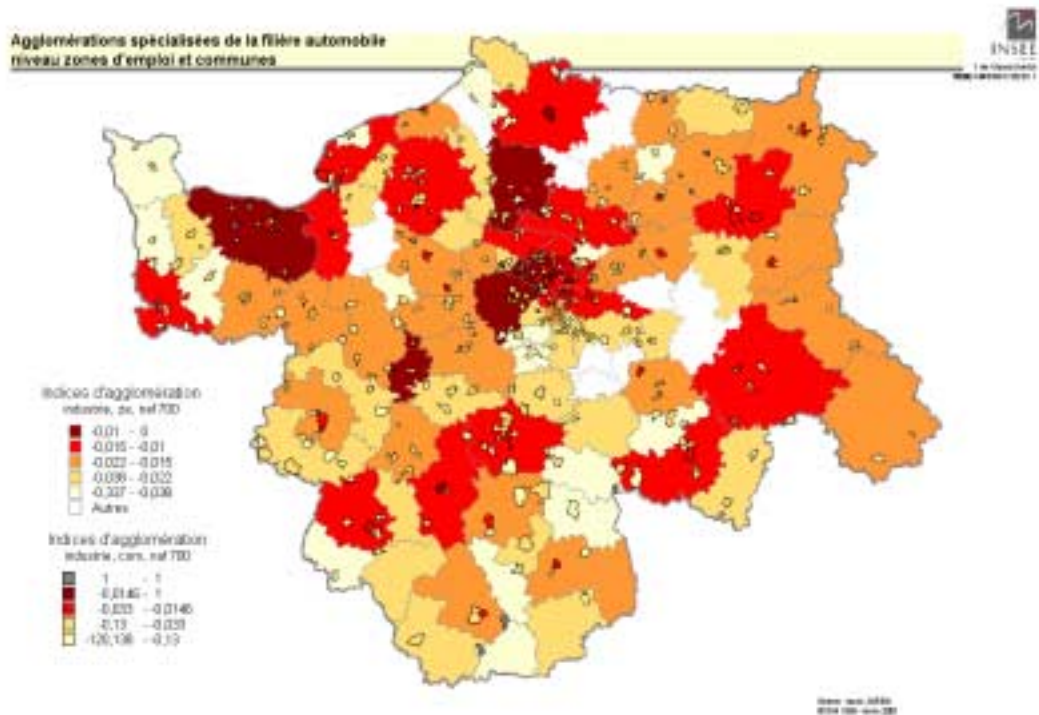
Zone d'emploi	Effectif local	Poids de la filière dans l'emploi local	coefficient de spécialisation	Indice d'agglomération	Zone d'emploi	Effectif local	Poids de la filière dans l'emploi local	coefficient de spécialisation	Indice d'agglomération
Nogent-le-R.	1409	23,7%	0,066	-0,007	Montreuil	64	0,1%	0,003	-0,011
Poissy	8379	42,6%	0,160	-0,008	Rouen	6899	5,7%	0,003	-0,011
Versailles	12396	8,1%	0,012	-0,009	Vitry-s-Seine	860	1,3%	0,004	-0,012
Caen-Bayeux	8521	12,3%	0,008	-0,009	Amiens	4553	9,3%	0,008	-0,012
Paris	626	0,1%	0,013	-0,010	Blois	2897	10,9%	0,010	-0,012
Nanterre	9155	1,9%	0,010	-0,010	Orléans	1738	2,5%	0,003	-0,012
Saint-Denis	2013	1,1%	0,002	-0,010	Cergy	1297	2,2%	0,005	-0,013
Beauvais	2836	9,5%	0,011	-0,010	Reims	1173	2,3%	0,006	-0,013
Boulogne-Bill.	6410	3,0%	0,010	-0,011	Troyes	2610	6,9%	0,007	-0,013
Créteil	767	0,7%	0,004	-0,011	Sud Oise	856	1,7%	0,004	-0,013

#### Spécialisation des zones d'emplois dans la filière automobile

Dans le tableau ci-dessus, tous les chiffres sont négatifs car les calculs ont été effectués en référence à la structure de l'ensemble de l'industrie. Or le secteur automobile est largement moins concentré que l'industrie (toutes choses égales par ailleurs, en particulier lorsque l'on prend en compte l'effet de la structure industrielle). La structure industrielle pénalise ainsi très fortement les indices obtenus pour les zones spécialisées dans la filière automobile. Nogent en est particulièrement victime, mais également Poissy, Versailles, Nanterre, Boulogne et même Paris. On constate par ailleurs le très fort effet de la structure d'activités de l'industrie locale sur les indices de spécialisation. Ceci affecte particulièrement les deux premières zones, Nogent et Poissy.

A l'exception de Caen (3<sup>ème</sup>) et de Rouen (9<sup>ème</sup>), les grandes métropoles du bassin parisien présentent des indices d'agglomération beaucoup plus faibles. Amiens pointe ainsi en 15<sup>ème</sup> position, Orléans en 16<sup>ème</sup> et Troyes et Reims en 18<sup>ème</sup> et 19<sup>ème</sup>. De la même manière, beaucoup de zones d'emplois franciliennes ne figurent pas parmi les zones d'emploi les plus agglomérées. L'absence des zones franciliennes est autant due à la structure locale de la filière automobile qu'à sa faible présence localement (comme à Montreuil ou Créteil, par exemple).





### Les zones d'emplois spécialisées dans la filière automobile

A l'exception de Poissy et des Mureaux, relevée plus haut, aucune zone d'emploi francilienne n'apparaît dans les zones dont plus de 10% des effectifs sont employés dans la filière automobile. On retrouve la couronne repérée au niveau des départements, de Romorantin au Pays de Bray. Toutes les zones comptant à la fois plus de 1 000 emplois dans la filière et dont la filière représente plus de 10% de l'emploi sont situées à l'ouest de la capitale.

Zone d'emploi	Effectif	Part de la filière	Coef de spé.	Indice de spé.	Indice d'agglom.
Poissy	8379	42,6%	0,160	0,002	-0,008
Les Mureaux	7147	33,5%	0,112	-0,003	-0,026
Romorantin	2817	26,0%	0,050	-0,001	-0,019
Pays-de-Bray	1094	24,9%	0,075	0,003	-0,024
Nogent-le-Rotrou	1409	23,7%	0,066	0,015	-0,007
Le Mans	7842	13,7%	0,016	0,001	-0,016
Avallon	628	12,3%	0,033	0,000	-0,027
Caen-Bayeux	8521	12,3%	0,008	0,002	-0,009
Blois	2897	10,9%	0,010	0,000	-0,012
Le Havre	6564	10,8%	0,016	0,001	-0,014
Vendôme	918	10,1%	0,015	-0,002	-0,022

Ces zones ne ressortent pas nécessairement en tête des indices d'agglomération. En effet, si elles sont très spécialisées, elles le sont à la fois dans des activités faiblement concentrées (ce qui entraîne un rapport de l'indice de spécialisation sur l'indice d'agglomération élevé) et à la fois parce que leur structure industrielle est déséquilibrée par la présence de grands établissements.



Au niveau communal, l'importance des grands établissements se traduit d'ailleurs par l'apparition de deux types de communes au sommet de la hiérarchie : se sont soit des communes de petite taille mais travaillant presque totalement dans la filière automobile (comme par exemple Bernon, Villeron ou Cléon) soit de grandes villes aux coefficients de spécialisation plus faibles mais dont la structure est plus équilibrée. Le meilleur exemple est constitué par Amiens qui compte près de 4 500 emplois dans la filière automobile, soit 16,5% de l'emploi industriel local. Le coefficient de spécialisation est le plus faible des douze premières communes, mais une fois pondéré par la structure industrielle la ville se retrouve sixième puis cinquième lorsque l'on tient compte de la concentration géographique des activités hébergées par la ville. Amiens possède ainsi un indice d'agglomération sensiblement équivalent à celui d'Aubergenville (-0,012) alors que Aubergenville compte 2 500 emplois de plus (7 000) et est beaucoup plus spécialisée (88% de l'emploi local se trouve dans la filière automobile).

#### **1.1.1.2 Structure locale de la filière**

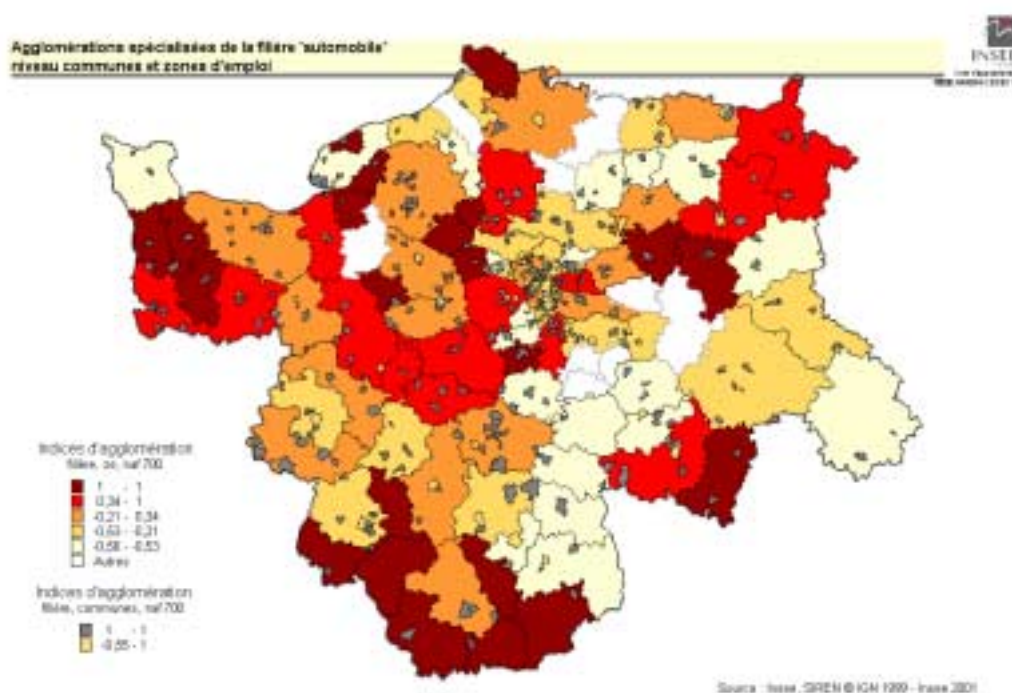
L'économie des zones d'emploi peut être spécialisée dans la filière automobile sans que la zone le soit sur une seule activité de la filière. Généralement d'ailleurs, les zones comptent plusieurs établissements, le plus souvent dans des activités différentes. Seules 12 zones sont ainsi totalement spécialisées, Montereau, Coulommiers, Sud-Ouest Champenois, Santerre-Oise, Vallée de la Bresle, Santerre-Somme, Fécamp, Bernay, Verneuil-sur-Avre, Gisors, La Châtre et Amboise, aucune n'ayant d'ailleurs un poids significatif dans la filière. Les principales zones sont un minimum diversifiées. Si l'on considère le coefficient de spécialisation, c'est à dire sans aucun redressement lié à la structure par établissements de la zone, des zones importantes montrent une spécialisation très importante : dans la zone de Nogent le Rotrou 99% des emplois (1 400 personnes) sont concentrés dans une seule activité, la fabrication d'équipements automobiles. De même le Pays de Bray ou la Vallée de la Meuse concentrent 1 100 et 1 700 personnes soit 96% et 92% des employés locaux de la filière dans cette même activité. Dans les zones du Havre, des Mureaux, de Poissy ou de Versailles, ce sont respectivement 6 300, 6 700, 7 800 et 11 300 personnes qui travaillent dans la construction automobile, soit 94%, 94%, 91% et 88% de l'emploi local.

Mais lorsque l'on corrige cette spécialisation par la structure industrielle, les positions se modifient profondément. La filière est caractérisée par l'importance des grands établissements. Cela se traduit par le fait que certaines spécialisations ne sont en fait dues qu'à la seule présence d'un ou deux établissements. Ainsi, de toutes les zones qui ont été évoquées précédemment, seule Versailles apparaît parmi les zones comptant l'un des vingt plus grands indices d'agglomération (le 4<sup>ème</sup> plus élevé). Dans celle-ci, la spécialisation n'est donc pas uniquement liée à la présence d'un ou deux grands établissements, mais traduit plus une large implantation et diffusion de la filière dans le tissu productif.



Zone d'emploi	Activité principale	Position	Technicité	Effectif de l'activité	Part locale	Coef de spéc	Indice d'agglom
Nogent-le-Rotrou	Fabrication d'équipements automobiles	Amont	Moyenne	1393	99%	0,968	0,886
Vallée de la Meuse	Fabrication d'équipements automobiles	Amont	Moyenne	1744	92%	0,797	0,668
Loches	Commerce de gros d'équipements automobiles	Aval	Basse	214	98%	0,937	0,636
Versailles	Construction de véhicules automobiles	Cœur	Haute	11289	88%	0,680	0,556
Avranches-Granville	Fabrication de carrosseries automobiles	Amont	Haute	646	88%	0,683	0,539
Beauvais	Fabrication d'équipements automobiles	Amont	Moyenne	2787	83%	0,602	0,527
Lisieux	Fabrication d'équipements automobiles	Amont	Moyenne	549	89%	0,720	0,480
Montreuil	Commerce de gros d'équipements automobiles	Aval	Basse	226	78%	0,501	0,467
Châteaudun	Fabrication d'équipements automobiles	Amont	Moyenne	307	86%	0,648	0,411
Mantes la jolie	Commerce de gros d'équipements automobiles	Aval	Basse	107	78%	0,514	0,372
Mortagne	Fabrication d'équipements automobiles	Amont	Moyenne	723	89%	0,708	0,301
Coutances	Fabrication de carrosseries automobiles	Amont	Haute	64	82%	0,581	0,286
Flers	Fabrication d'équipements automobiles	Amont	Moyenne	756	79%	0,486	0,249
Epernay	Fabrication de carrosseries automobiles	Amont	Haute	200	79%	0,534	0,234
Reims	Fabrication d'équipements automobiles	Amont	Moyenne	1099	79%	0,507	0,175
Auxerre	Fabrication de carrosseries automobiles	Amont	Haute	701	74%	0,406	0,173
Thiérasche	Fabrication d'équipements automobiles	Amont	Moyenne	520	75%	0,454	0,130
Saint-Lô	Fabrication de carrosseries automobiles	Amont	Haute	219	77%	0,490	0,125
Lagny-sur-Marne	Fabrication d'équipements automobiles	Amont	Moyenne	76	67%	0,289	0,110
Lillebonne	Fabrication de carrosseries automobiles	Amont	Haute	19	70%	0,407	0,101

Les vingt zones d'emplois dont les indices d'agglomération sont les plus élevés



Les zones d'emploi spécialisées au sein de la filière automobile

Les zones ne sont donc pas les mêmes que lorsque l'on approche la question du poids de la filière dans l'économie locale. Si certaines zones centrales pour la filière ont également des indices d'agglomération élevés (Versailles, Beauvais, Montreuil, Lagny-sur-Marne), les principales zones identifiées précédemment n'apparaissent plus au premier plan. Par contre, une importante dissymétrie



Est-Ouest apparaît. En particulier, tout le quadrant défini au départ de Paris entre Orléans et Rouen présente des indices d'agglomérations élevés. Les zones de Chartres, Châteaudun, Nogent-le-Rotrou, Mortagne et Lisieux définissent ainsi un arc de zones spécialisées entre le sud-ouest de l'Ile-de-France, Cane et la Seine qui sont les trois grands pôles précédemment relevés en raison de l'importance de la filière dans l'économie locale.

### ***Approches partielles:***

Trois types d'approches sont possibles lorsque l'on essaie de segmenter la filière automobile. Il est possible dans un premier temps de raisonner en terme de chaîne de valeur. On distinguera alors le cœur de la filière, les activités en amont et celles en aval. La question est alors de savoir si ces différentes parties occupent des espaces différents ou voisins, si leurs logiques de localisation suivent des schémas identiques ou bien alors radicalement différents.

On peut aussi raisonner en terme de niveau de technicité. Les activités ne se localiseront a priori pas de la même façon selon qu'elles nécessitent un fort investissement de recherche ou bien au contraire un investissement modéré.

On peut enfin cibler une partie de la filière et étudier son organisation à l'écart des autres activités ou secteurs qui composent le reste de la filière. Par exemple, les activités de fabrication seront à différencier des activités de commercialisation, alors même que des activités de commercialisation peuvent intervenir très en amont dans la chaîne de valeur.

### **Chaîne de valeur**

La filière a été découpée en trois parties, le cœur correspondant à tout ce qui a trait à la production d'un véhicule, l'amont intégrant toutes les activités dont les produits seront réutilisés par le cœur (équipements essentiellement mais pas uniquement) et l'aval rassemblant les activités découlant de la production automobile (distribution et réparations diverses). Lorsque l'on considère les logiques de répartition géographiques, l'aval est très différent des deux autres niveaux de la chaîne : répondant à la localisation de la population et à une logique de couverture du territoire, la répartition des activités est liée aux réseaux de distribution et couvre de manière quasi uniforme le territoire.

Les activités du cœur de la filière sont elles beaucoup plus concentrées géographiquement. Seules 31 zones d'emplois sont présentes et parmi celles-ci seules 5 (Vitry-sur-Seine, Paris, Melun, Le Mans et Tours) sont présentes sur les deux activités composant le cœur de la filière, il est vrai totalement déséquilibrées ('fabrication de caravanes et véhicules de loisir' et 'constructions de véhicules').

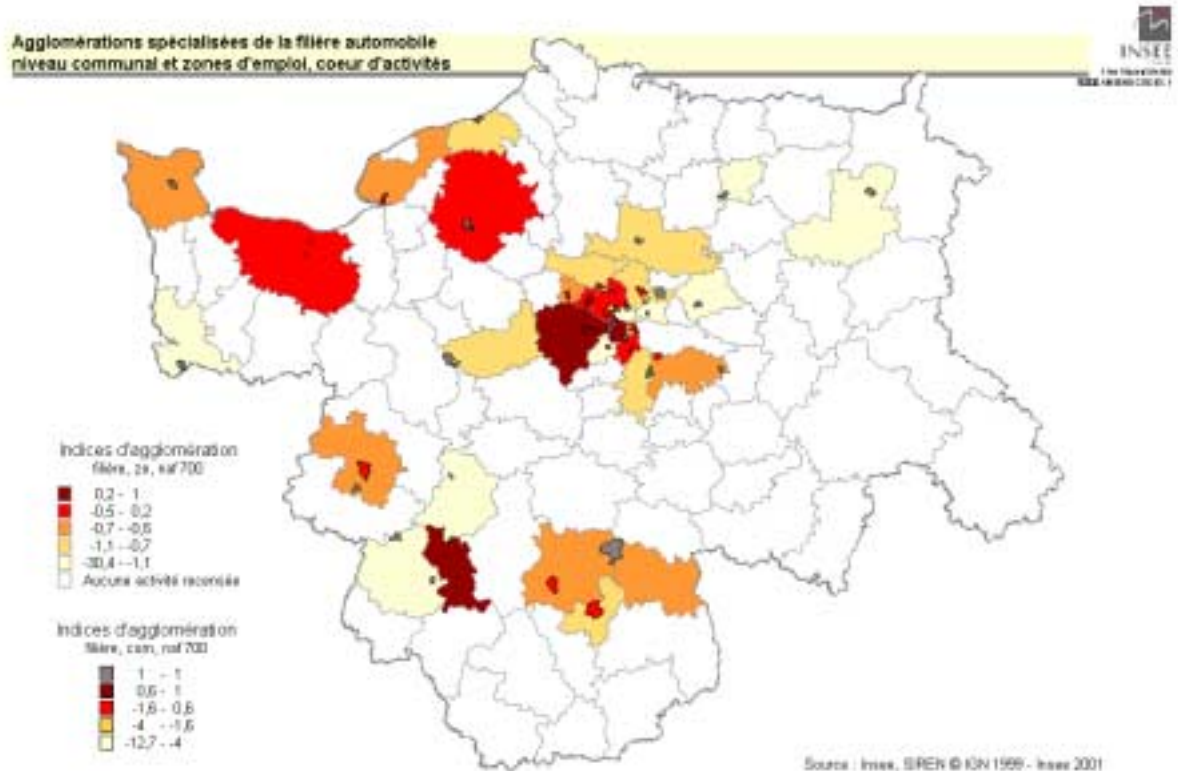
Zone d'emploi	Effectif de la construction	Part de l'activité dans la filière	Part de la ze dans la construction	Coefficient de spécialisation	Indice d'agglomération
Versailles	11289	61%	17%	0,234	0,111
Caen-Bayeux	5215	47%	8%	0,046	-0,101
Boulogne-Billancourt	6008	55%	9%	0,143	-0,151
Rouen	5473	51%	8%	0,096	-0,169
Poissy	7832	83%	12%	0,612	-0,171



Nanterre	6150	29%	9%	-0,124	-0,174
Le Havre	6275	78%	10%	0,520	-0,231
Les Mureaux	6725	89%	10%	0,750	-0,234
...					
Le Mans	4454	45%	7%	0,025	-0,272

Les zones d'emploi aux plus forts indices d'agglomération (cœur de la filière)

Géographiquement, l'Ile-de-France est fortement représentée, essentiellement les zones d'emplois de Versailles, Boulogne, Nanterre, Vitry et Orly. Les seules zones à présenter des indices d'agglomération aussi élevés que celles-ci dans le bassin parisien sont celles d'Amboise, de Caen et de Rouen. Toutes sont situées à l'ouest de la capitale, mais cela est essentiellement du au fait qu'à l'exception de Reims (un établissement) et de Chauny-Tergnier (également un établissement), seules les zones situées à l'ouest de l'Ile-de-France contiennent des établissements dont l'activité est centrée sur le cœur de la filière.



Le paysage est beaucoup plus varié lorsque l'on s'intéresse à la partie amont de la filière, présente de manière plus uniforme (dans toutefois atteindre le niveau de la partie aval). Ce sont ainsi 91 zones d'emploi sur 101 qui sont présentes dans cette partie de la filière. Elles sont réparties de manière moins tranchée dans l'espace, l'Ile-de-France ayant une contribution beaucoup moins importante et la périphérie étant plus équilibrée entre l'ouest (où l'on retrouve l'arc joignant Chartres à Lisieux mais étendu aux zones d'emplois limitrophes) et l'Est, essentiellement les Ardennes (Vallée de la Meuse), la Thiérache et

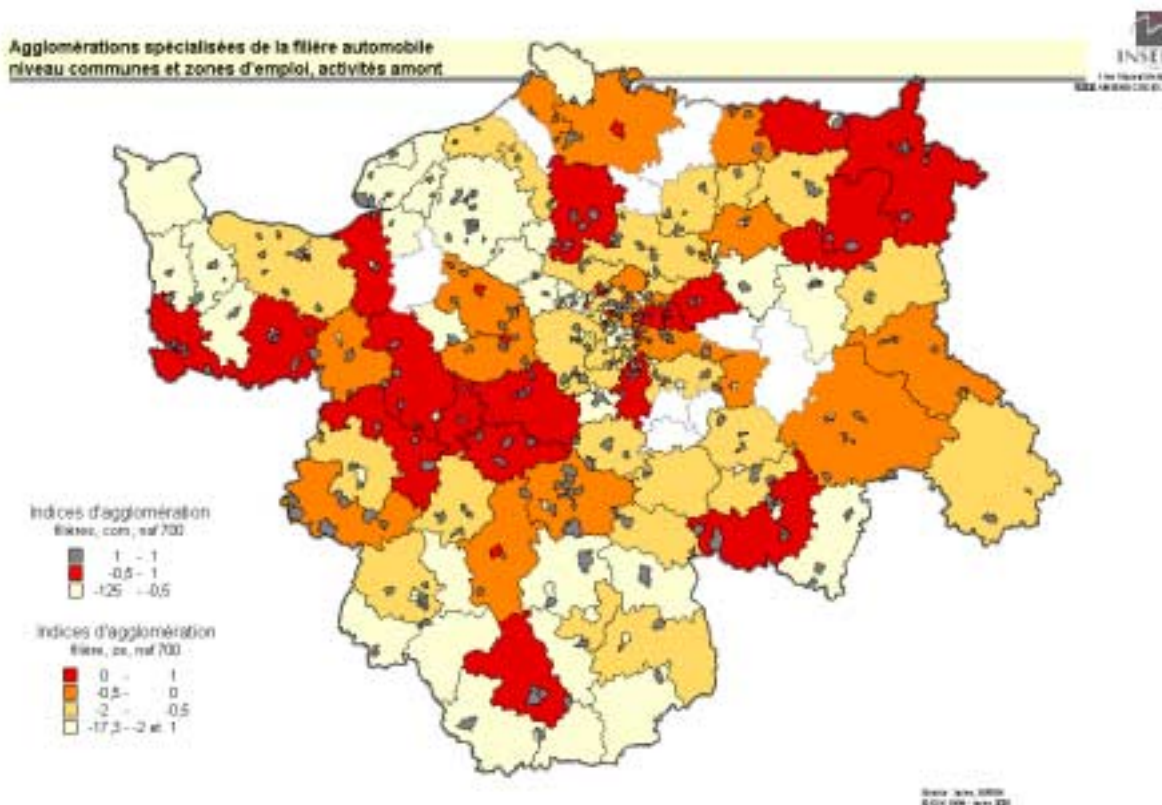




Reims, chaque fois autour de grands établissements localisés de manière éparse dans la zone d'emploi.

Zone d'emploi	Effectif de la principale activité	Part de l'activité dans la filière	Part de la ze dans l'activité	Coefficient de spécialisation	Indice d'agglomération
Nogent-le-Rotrou	1393	85%	4%	0,662	0,276
Beauvais	2787	66%	7%	0,307	0,231
Vallée de la Meuse	1744	63%	5%	0,261	0,095
Flers	756	58%	2%	0,192	0,019
Thiérache	520	60%	1%	0,251	0,016
Avranches**	646	51%	10%	0,092	-0,021
Amiens*	2442	40%	26%	0,107	-0,029
Mortagne	723	63%	2%	0,264	-0,049
Châteaudun	307	52%	1%	0,109	-0,059
Blois	2243	57%	6%	0,198	-0,086
Sarthe sud	440	40%	1%	0,033	-0,105
Lisieux	549	45%	1%	0,019	-0,123
Dreux	787	38%	2%	0,005	-0,124
Auxerre**	701	38%	11%	-0,043	-0,140
Evreux	519	27%	1%	-0,109	-0,176
Orléans	1006	24%	3%	-0,139	-0,179
Reims	1099	34%	3%	-0,090	-0,183

Les zones d'emploi aux plus forts indices d'agglomération (amont de la filière)  
 Activité par défaut : 'équipements', \* : 'pneumatiques', \*\* : 'carrosserie'



Parmi ces zones d'emploi, la majorité des zones sont présentes sur deux activités, mais seules 25 sont présentes sur au moins trois activités différentes dans cette sous-partie de la filière et 6 sur au moins quatre activités : Orléans, Troyes, Nanterre, Caen, Rouen et Boulogne. Les principales zones n'apparaissent donc pas dans les zones ayant les indices d'agglomération les plus élevés, mais par contre ce sont les seules à être profondément diversifiées en terme d'activités.

Zone d'emploi	Activité	Effectif de l'activité	Part de l'activité dans la filière	Part de la zone dans l'activité	Coef de spé	Indice d'aggl
Orléans	Fabrication d'équipements automobiles	1006	24%	3%	-0,139	-0,179
	Fabr. de mat. électriques pour moteurs et véhicules	545	13%	7%		
	Fabrication de carrosseries automobiles	174	4%	3%		
	Rechapage de pneumatiques	13	0%	2%		
Troyes	Fabrication de pneumatiques	1332	35%	14%	-0,006	-0,206
	Fabrication d'équipements automobiles	848	22%	2%		
	Fabr. de mat. électriques pour moteurs et véhicules	423	11%	5%		
	Fabrication de carrosseries automobiles	7	0%	0%		
Nanterre	Fabrication d'équipements automobiles	2610	12%	7%	-0,210	-0,265
	Fabrication de carrosseries automobiles	181	1%	3%		
	Fabr. de mat. électriques pour moteurs et véhicules	172	1%	2%		
	Fabrication de pneumatiques	36	0%	0%		
	Rechapage de pneumatiques	5	0%	1%		
Caen-Bayeux	Fabr. de mat. électriques pour moteurs et véhicules	1943	18%	24%	-0,174	-0,355
	Fabrication d'équipements automobiles	1294	12%	3%		
	Fabrication de carrosseries automobiles	52	0%	1%		
	Rechapage de pneumatiques	17	0%	2%		
Rouen	Fabrication d'équipements automobiles	1228	12%	3%	-0,212	-0,571
	Fabrication de carrosseries automobiles	137	1%	2%		
	Fabr. de mat. électriques pour moteurs et véhicules	46	0%	1%		
	Fabrication de pneumatiques	15	0%	0%		
Boulogne-Bill.	Fabrication d'équipements automobiles	183	2%	0%	-0,228	-0,649
	Fabrication de pneumatiques	182	2%	2%		
	Fabrication de carrosseries automobiles	21	0%	0%		
	Fabr. de mat. électriques pour moteurs et véhicules	9	0%	0%		
	Rechapage de pneumatiques	7	0%	1%		

Zones d'emploi comptant plus de quatre activités en amont de la filière

## Technicité

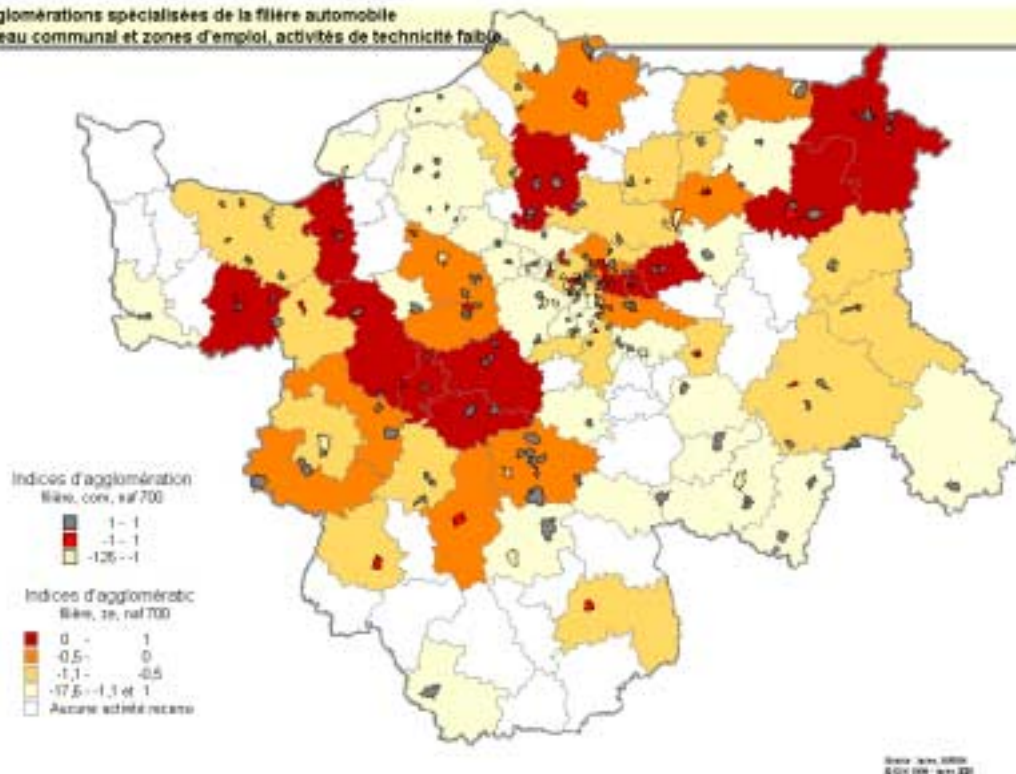
Les activités de faible technicité sont essentiellement composées des activités aval. Elles se répartissent de la même manière à savoir très uniformément sur l'ensemble du territoire et ne seront pas traitées dans cette partie. Les activités de moyenne et haute technologie empruntent à la fois aux activités amont et au cœur de la filière, elles permettent d'affiner certains recoupements apparus lors de l'approche par la chaîne de valeur.

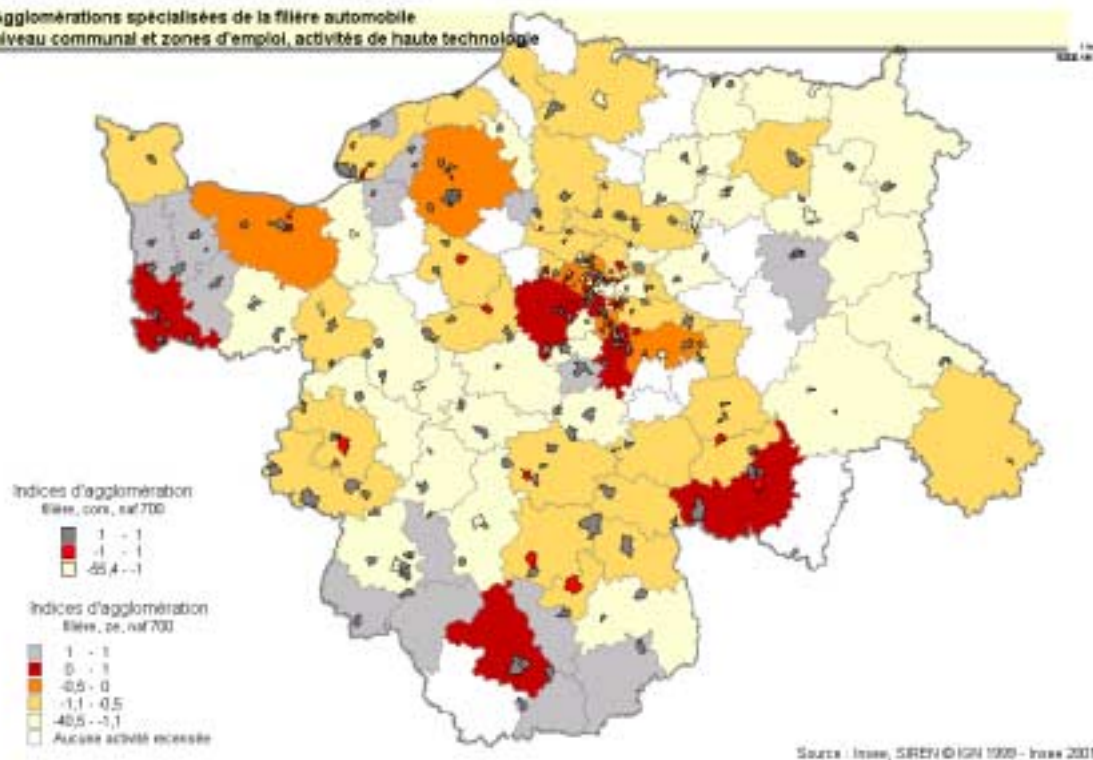
Les activités de technicité moyenne apparaissent majoritairement en périphérie de la zone centrale, de part et d'autre de l'arc Chartres-Lisieux, ainsi qu'autour des Ardennes.



Les activités de haute technicité sont elles particulièrement présentes au centre, ainsi qu'à Rouen, Caen et dans quelques zones entourant l'Ile-de-France. Elles apparaissent également dans de nombreuses zones périphériques mais dans ces cas les valeurs des indices n'ont pas de sens dans la mesure où les zones ne comptent qu'un seul établissement, plus rarement deux.

Agglomérations spécialisées de la filière automobile  
niveau communal et zones d'emploi, activités de technicité faible



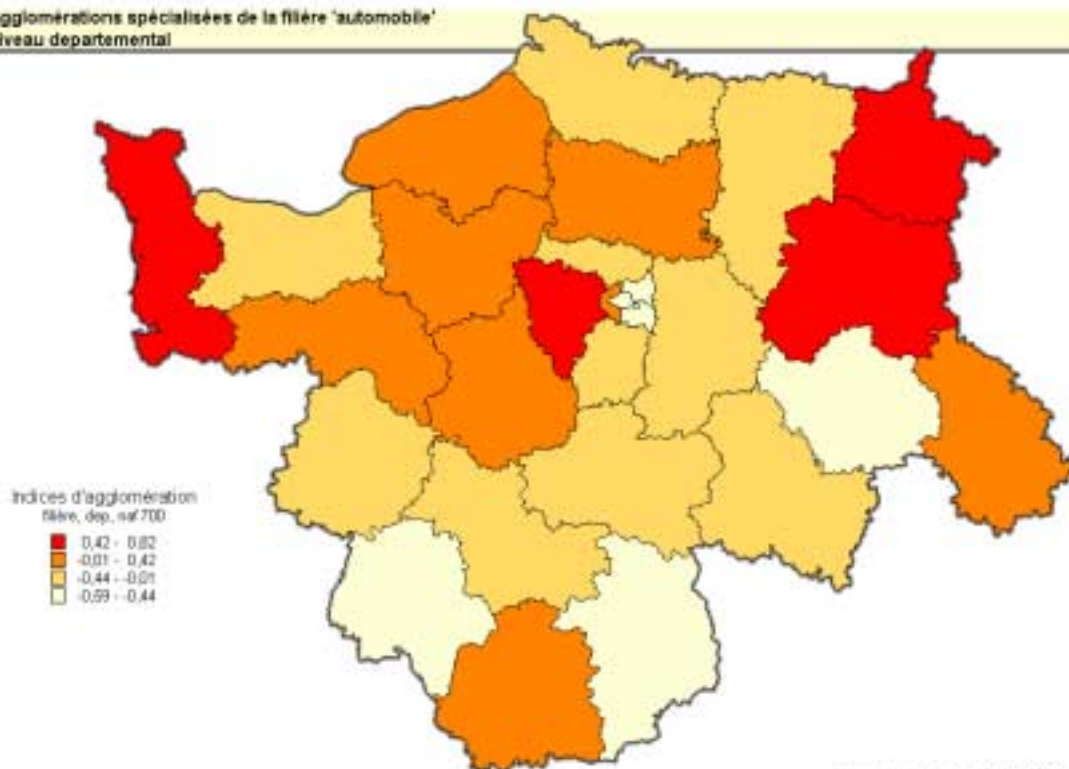


### Sous-filière fabrication :

Il est enfin possible de ne se concentrer que sur une partie de la filière. Ainsi que cela était fait en introduction pour positionner le Bassin parisien dans l'espace national, seule la partie fabrication a été retenue dans cette partie.

Nous avons vu précédemment qu'aucun département ne dominait plusieurs branches d'activités dans la filière automobile. Il semblerait qu'en fait, cela soit lié à une très grande spécialisation des espaces à l'intérieur même de la filière. Lorsque l'on décline les spécialisations au sein même de la filière, il apparaît que chaque département est spécialisé dans une seule activité. Cette très forte spécialisation intra filière est sans doute en partie due au faible nombre d'activités de celle-ci. Toutefois à part l'Yonne (30%) le Loiret (42%) et la Seine-Saint Denis (45%), le poids de la filière automobile de tous les départements du bassin parisien est liée à plus de 50% à une seule activité.

Une conséquence immédiate est que les indices obtenus au niveau de la filière débouchent sur un ordre relativement voisin de celui calculé sur l'ensemble de l'industrie. Les départements de tête sont les Yvelines, la Seine-Maritime, les Hauts-de-Seine, etc. Seuls quelques départements voient leurs indices fortement progresser (Ardennes, Manche, Marne). Ils doivent leur apparition non pas à une très forte présence de la filière couplée à une spécialisation importante, mais essentiellement à une très forte spécialisation.



Source : Insee, SIREN © IGN 1999 - Insee 2001

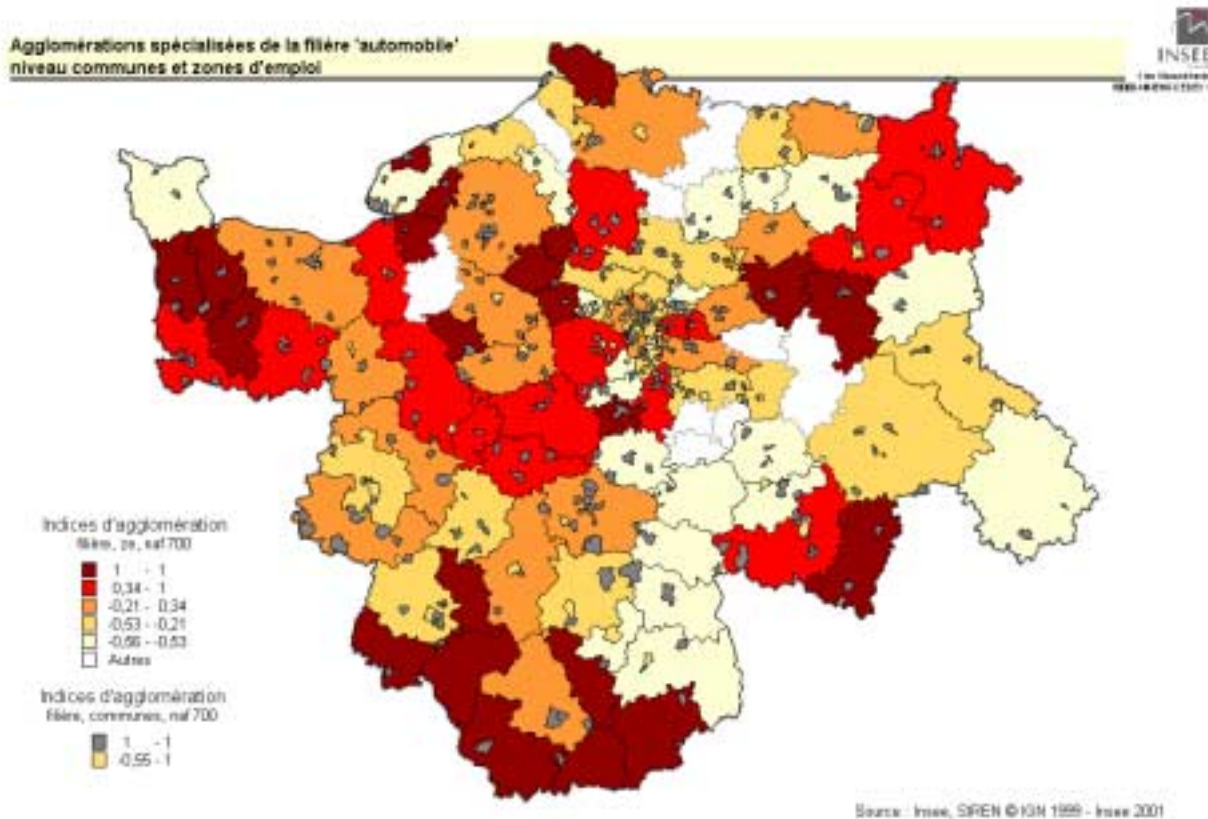
Département	Activité	effectifs	Part de la filière	Coef. de spé.	Indice d'agglo
Ardennes	Fab. d'équipements automobiles	1744	96,6%	0,898	0,815
Yvelines	Construction de véhicules automobiles	25846	92,3%	0,775	0,745
Manche	Fab. de carrosseries automobiles	935	93,5%	0,808	0,737
Marne	Fab. d'équipements automobiles	2086	88,2%	0,675	0,554
Seine-maritime	Construction de véhicules automobiles	12138	84,0%	0,568	0,403
Hauts-de-Seine	Construction de véhicules automobiles	12138	79,6%	0,476	0,369
Orne	Fab. d'équipements automobiles	1812	78,9%	0,466	0,347
Eure	Fab. d'équipements automobiles	1458	80,1%	0,484	0,338
Eure-et-Loir	Fab. d'équipements automobiles	3008	79,5%	0,458	0,323
Indre	Fab. de carrosseries automobiles	157	80,5%	0,494	0,142
Haute-Marne	Fab. de matériels élec. pour moteurs et vé	127	88,2%	0,667	0,124
Oise	Fab. d'équipements automobiles	3287	68,2%	0,241	0,086

### Départements dont l'indice d'agglomération est positif

Cette caractéristique de la filière automobile est renforcée lorsque l'on étudie les zones d'emplois. Même si l'on ne considère que celles qui comptent plus de 500 emplois dans la filière les coefficients de spécialisation sont très élevés. Toutes ces zones sont spécialisées à plus de 50% dans un secteur et la quasi-totalité approche les 90% de spécialisation... Des effets différenciés liés aux structures industrielles persistent tout de même. Ainsi, alors que 96% de l'activité automobile de Beauvais est spécialisée dans la 'fabrication d'équipements automobiles' et que 96% de l'activité du Havre dans la filière est spécialisée dans la 'Construction de véhicules automobiles', l'indice



d'agglomération de Beauvais est de 0,934 contre -0,531 pour Le Havre. Ceci est du au fait que les 2 800 emplois de la zone de Beauvais sont répartis de façon relativement homogène entre 8 communes tandis que plus de 6 000 emplois sur les 6 275 que compte Le Havre sont localisés dans une seule commune.



Zone d'emploi	Activité	effectif	Part de l'activité	Coef de spé.	Indice de spé.	Indice d'agglom.
Avallon	Rechapage de pneumatiques	628	100%	1,000	1,000	1,000
Beauvais	Fabrication d'équipements automobiles	2787	98%	0,947	0,935	0,934
Nogent-le-Rotrou	Fabrication d'équipements automobiles	1393	99%	0,965	0,878	0,875
Avranches-Granville	Fabrication de carrosseries automobiles	646	97%	0,922	0,877	0,873
Vallée de la Meuse	Fabrication d'équipements automobiles	1744	97%	0,911	0,846	0,846
Lisieux	Fabrication d'équipements automobiles	549	96%	0,870	0,729	0,728
Versailles	Construction de véhicules automobiles	11289	91%	0,743	0,631	0,634
Reims	Fabrication d'équipements automobiles	1099	94%	0,814	0,584	0,582
Auxerre	Fabrication de carrosseries automobiles	701	87%	0,643	0,425	0,427
Flers	Fabrication d'équipements automobiles	756	87%	0,630	0,414	0,409
Chartres	Fabrication d'équipements automobiles	521	86%	0,635	0,381	0,381
Mortagne-au-Perche	Fabrication d'équipements automobiles	723	92%	0,759	0,368	0,368
Boulogne-Billancourt	Construction de véhicules automobiles	6008	94%	0,814	0,290	0,288
Nanterre	Construction de véhicules automobiles	6150	67%	0,274	0,073	0,077
Thiérache	Fabrication d'équipements automobiles	520	76%	0,431	0,085	0,077
...						
Caen-Bayeux	Construction de véhicules automobiles	5215	61%	0,144	-0,102	-0,100
Rouen	Construction de véhicules automobiles	5473	79%	0,474	-0,143	-0,139
...						
Le Mans	Construction de véhicules automobiles	4454	57%	0,214	-0,237	-0,238
Poissy	Construction de véhicules automobiles	7832	93%	0,810	-0,297	-0,292
...						
Le Havre	Construction de véhicules automobiles	6275	96%	0,868	-0,534	-0,531
...						
Les Mureaux	Construction de véhicules automobiles	6725	94%	0,824	-0,552	-0,549

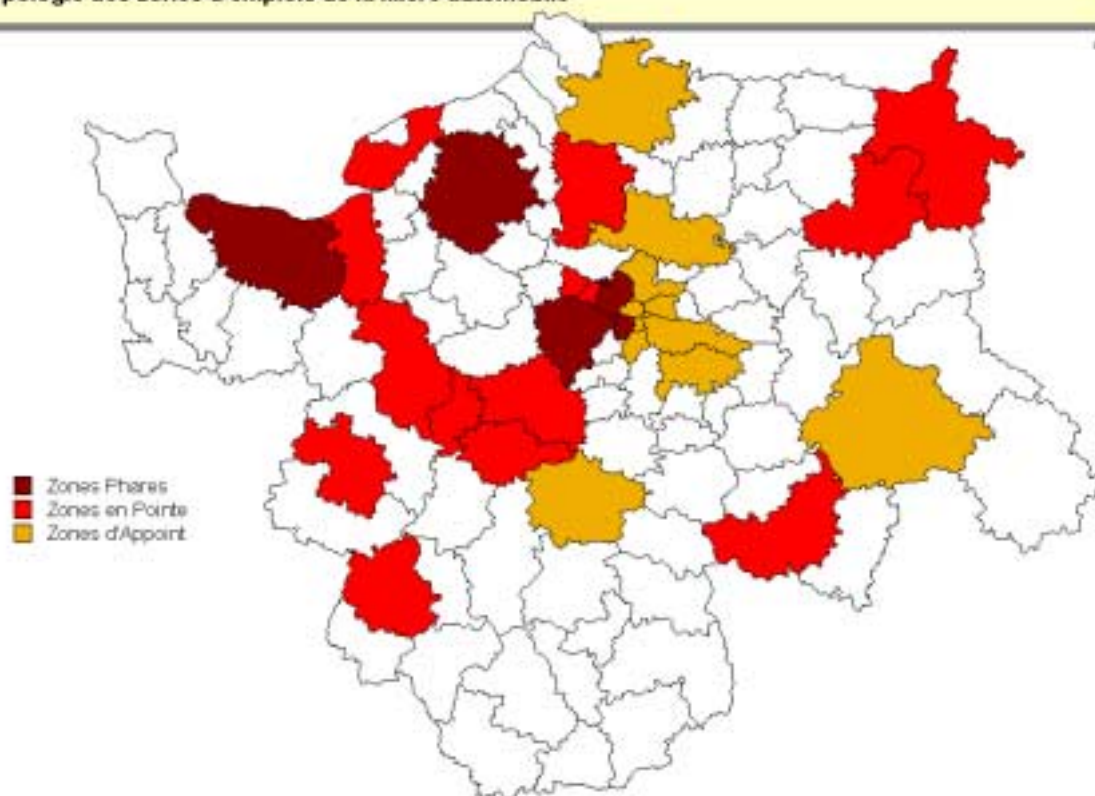
Zones d'emploi dont l'indice d'agglomération est positif et principales autres

## Conclusion

La filière automobile présente la triple particularité d'être assez peu concentrée géographiquement, fortement concentrée industriellement et de se traduire dans de très fortes spécialisations locales. Ainsi, en dehors de quelques poches spécialisées et à la structure diversifiée, les zones dépendant fortement de la filière semble relativement fragiles.

Trois types de zones ont été différenciées : les zones 'phares' sont des zones massivement présentes sur plusieurs activités des différentes parties de la filière. Les zones 'spécialisées' sont également des zones fortement présentes, mais sur une partie seulement de la filière, et généralement sur une ou deux activités seulement. Les zones d'appoint' sont des zones qui sont fortement présentes mais ne se distinguent pas par un point fort particulier. Ce sont des zones diversifiées dans lesquelles un grand nombre d'activités sont présentes ne serait-ce qu'en faible quantité.





### Zones phares

Versailles, est la principale zone de la filière dans le Bassin parisien. Elle est celle qui compte le plus grand nombre d'emplois. Si 88% de ses emplois sont dans l'activité de construction d'automobile (11 289) dont elle représente 17% de l'activité dans le Bassin parisien, elle abrite également quatre autres activités. Versailles représente ainsi 2% des emplois dans la 'Fabrication d'équipements' et la 'Fabrication de matériels électriques pour moteurs et véhicules' avec respectivement près de 900 personnes et 140 personnes, ainsi que 3% des emplois du commerce de gros d'équipements automobiles. Parmi les zones importantes, elle est de plus l'une des rares à présenter un indice d'agglomération élevé. En effet, si de très grands groupes sont implantés localement avec d'importants établissements, ces derniers sont suffisamment nombreux pour qu'aucun ne menace directement la zone d'une dépendance trop grande.

Nanterre est la seule zone dont le nombre d'emplois avoisine celui de Versailles. Il sont cependant répartis de manière plus uniforme, même si la construction automobile représente 54% de l'emploi local (6 150 personnes). Il y a ainsi 2 600 employés dans la fabrication d'équipements automobiles, soit 23% de l'emploi local, et 2 300 employés dans le commerce de gros d'équipements automobiles, soit 21% de l'emploi. Si l'on ajoute les 180



emplois de fabrication de carrosseries automobiles et les 170 de fabrication de matériel électrique, Nanterre est une zone d'emploi qui pèse de manière significative dans de nombreuses activités. Elle représente ainsi 9% de l'emploi de Construction automobile dans le Bassin parisien, 7% de la fabrication d'équipements, 15% du commerce de gros d'équipements, 3% de la fabrication de carrosseries et 2% de la fabrication de matériel électrique pour moteurs et véhicules.

Boulogne, comme Versailles, présente un emploi en très large majorité situé dans la construction de véhicules (6 000 personnes soit 86% de l'emploi local). Mais sa structure d'emploi est également très variée dans la mesure où si elle pèse 9% des emplois de construction, elle représente également 4% du commerce de gros d'équipements automobiles avec 550 personnes et 2% de la fabrication de pneumatiques avec 180 personnes. Ce sont au total 7 activités différentes qui sont présentes dans la zone d'emploi.

Caen présente une structure quasiment identique à celle de Nanterre mais sur des activités différentes : la 'construction de véhicules automobiles' reste toujours l'activité dominante avec 5 200 emplois (59% des emplois de la zone), suivie de la fabrication de matériel électrique pour moteurs et véhicules automobiles et la fabrication d'équipements industriels qui comptent respectivement 1 950 et 1 300 employés soit 22% et 15% de l'emploi local dans la filière. Enfin, l'activité de commerce de gros en équipements automobiles emploie près de 400 personnes. La zone représente ainsi 8% de l'emploi du Bassin parisien dans la construction automobile, 24% de l'emploi dans la fabrication de matériel électrique et 3% des emplois du commerce de gros et de la fabrication d'équipements.

De même qu'à Caen, six activités sont présentes dans la zone d'emploi de Rouen, nettement dominée par la construction de véhicules automobiles. Les 5 500 employés de cette activité représentent 75% des emplois de la zone. Avec 1 200 employés, la seconde activité pèse 17% de l'emploi local (Fabrication d'équipements), la troisième pesant 6% (400 employés dans le commerce de gros d'équipement automobiles). La zone n'a pas de poids déterminant dans l'une ou l'autre des activités, cependant elle représente 8% de l'emploi du Bassin parisien dans la construction automobile et 3% de celui-ci dans les deux autres activités mentionnées. Enfin, Rouen représente 2% des emplois de fabrication de carrosserie. Il est à noter que, comme Caen, la zone est caractérisée par l'importance des grands établissements dont ses spécialisations dépendent largement.

Le Mans, enfin, est partagée entre deux activités principales, la construction automobile qui compte 4 500 emplois (55% de l'emploi local) et la fabrication d'équipements automobiles qui compte 3 300 emplois (40%). La zone pèse ainsi 7% des emplois de construction et 8% des emplois d'équipements du Bassin parisien.



### **Zones spécialisées**

Beauvais, Reims ainsi que l'arc de zones d'emploi situé à l'Ouest de l'Ile de France (de Chartres et Châteaudun à Lisieux en passant par Nogent le Rotrou et Mortagne au Perche) sont toutes des zones d'emplois importantes dans la filière mais plus pour leur spécialisation dans la 'Fabrication d'équipement automobile' que pour leurs autres activités dans la filière. A Beauvais, la fabrication d'équipements automobile accapare 83,5% des emplois, tandis que le commerce de gros d'équipements automobile pèse 15%. A Reims, ces deux activités représentent respectivement 79% et 15% de l'emploi de la filière (94% au total), à Lisieux respectivement 89% et 7% (96%), à Mortagne 89% et 3% (92%), à Chartres 70% et 19% (89%). A Nogent le Rotrou, la spécialisation est encore plus forte puisque 99% des 1 400 emplois sont dans la fabrication d'équipements industriels, la part tombant à 86% à Châteaudun.

Des niveaux de spécialisation similaires existent ailleurs pour la construction de véhicules automobiles. A Poissy cette activité représente 91% des emplois de la filière, 94% aux Mureaux ou au Havre, avec respectivement 7 800, 6 700 et 6 300 employés.

Enfin, deux zones d'emploi présentent des spécialisations particulières, Auxerre dont 74% des emplois appartiennent à la 'Fabrication de carrosseries automobiles' (700 personnes) et Tours dont 84% des emplois sont concentrés dans la Fabrication de pneumatiques (2 000 personnes).

### **Zones d'appuis**

Enfin, toutes les zones du cœur de l'Ile-de-France (Montreuil, Saint-Denis, Lagny-sur-Marne, Roissy, Evry, Orly, Vitry, etc.) se signalent par leur importance significative dans le secteur sans toutefois se détacher particulièrement d'une manière ou d'une autre. De même, la zone voisine du Sud Oise, ou, toujours en Picardie, la zone d'Amiens ont des profils polyvalents. C'est également le cas de Troyes ou d'Orléans.

