



**PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Avenir de l'industrie automobile dans les
Hauts-de-France**

Principaux véhicules actuellement ou prochainement produits en Hauts-de-France



RENAULT



STELLANTIS



1969-2007 : le développement de la production automobile en région

Une décision stratégique de l'Etat à la fin des années 1960 destinée à la reconversion du bassin minier – Développement sur 3 décennies

1970 : Société des Transmissions Automatiques (boîtes de vitesses automatiques, Renault-Stellantis)

1969 : Française de Mécanique (moteurs, Renault-Stellantis)

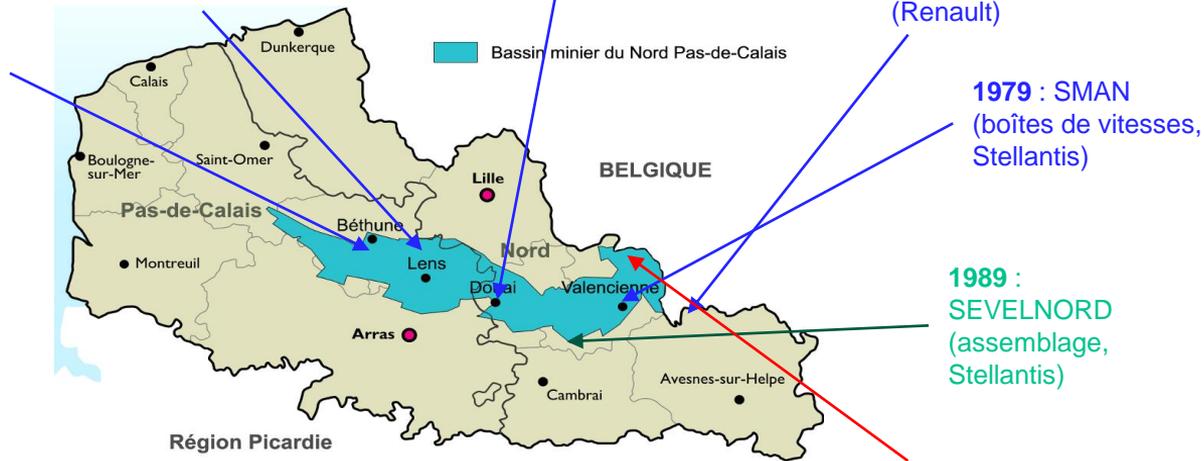
1970 : Renault Douai (assemblage)

1969 : Maubeuge Construction Automobile (Renault)

1979 : SMAN (boîtes de vitesses, Stellantis)

1989 : SEVELNORD (assemblage, Stellantis)

1998 : Toyota Onnaing (assemblage)



L'exemple de Renault Douai (lancement de la R5 en 1974)



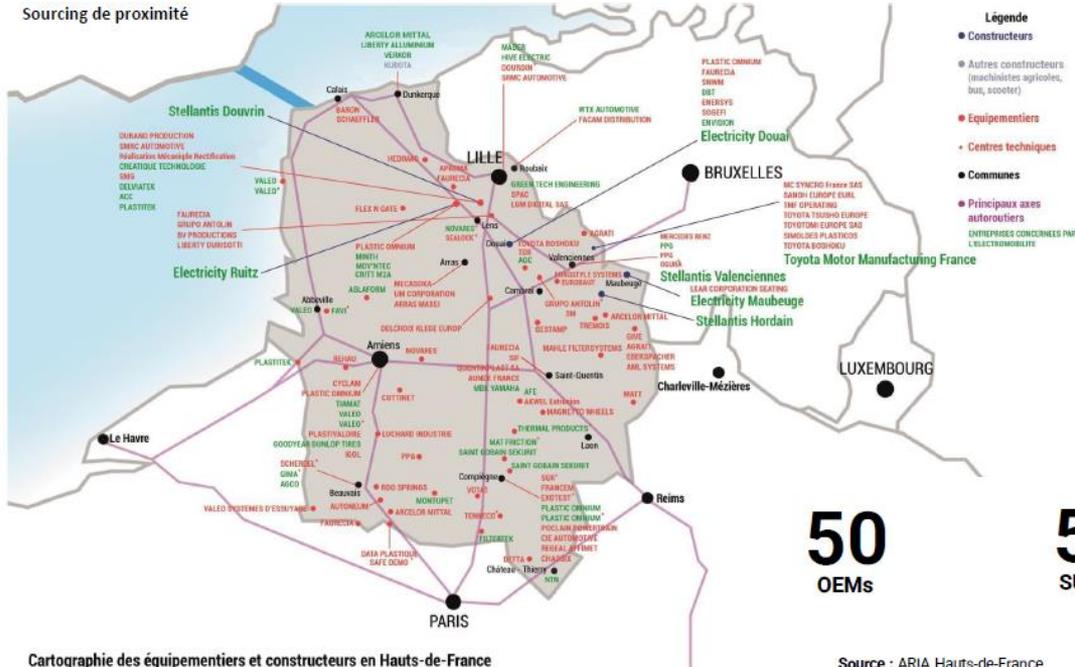
📅 12 juillet 1974
🕒 02m 45s
📄 Réf. 00208



Mémoires de mines - La conversion industrielle : l'exemple de l'usine Renault de Douai (ina.fr)

L'installation d'un important tissu de sous-traitance

Sourcing de proximité



Cartographie des équipementiers et constructeurs en Hauts-de-France

Valeo

FORVIA
Inspiring mobility

Opmobility

SAINT-GOBAIN

AGC

LINAMAR

Résultat empirique : 1 emploi « constructeur » engendre 2 emplois « sous-traitants »

La production régionale atteint son pic entre 2004 et 2007

***Plus d'1 million de véhicules
produits en 2004***
(3^{ème} au niveau national)

~ 60 000 salariés en 2007
(3^{ème} au niveau national)

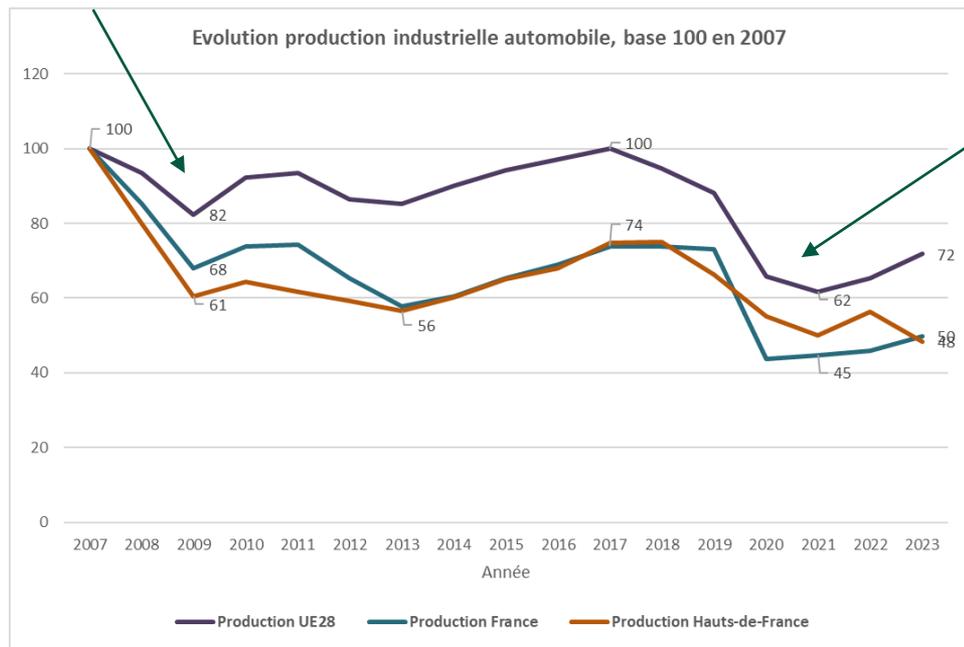
***1,7 millions de boîtes de
vitesses produites en 2007***
(1^{er} au niveau national)

***1,6 millions de moteurs
produits en 2007***
(2^{ème} au niveau national)

2007-2022 : les crises des « subprimes » et du COVID affaiblissent la filière

Effets des crises sur la production automobile européenne, française et régionale (1/2)

Crise des « subprimes »



Crise COVID

Graphique : DREETS HdF selon sources ARIA HdF, CCFA, ACEA

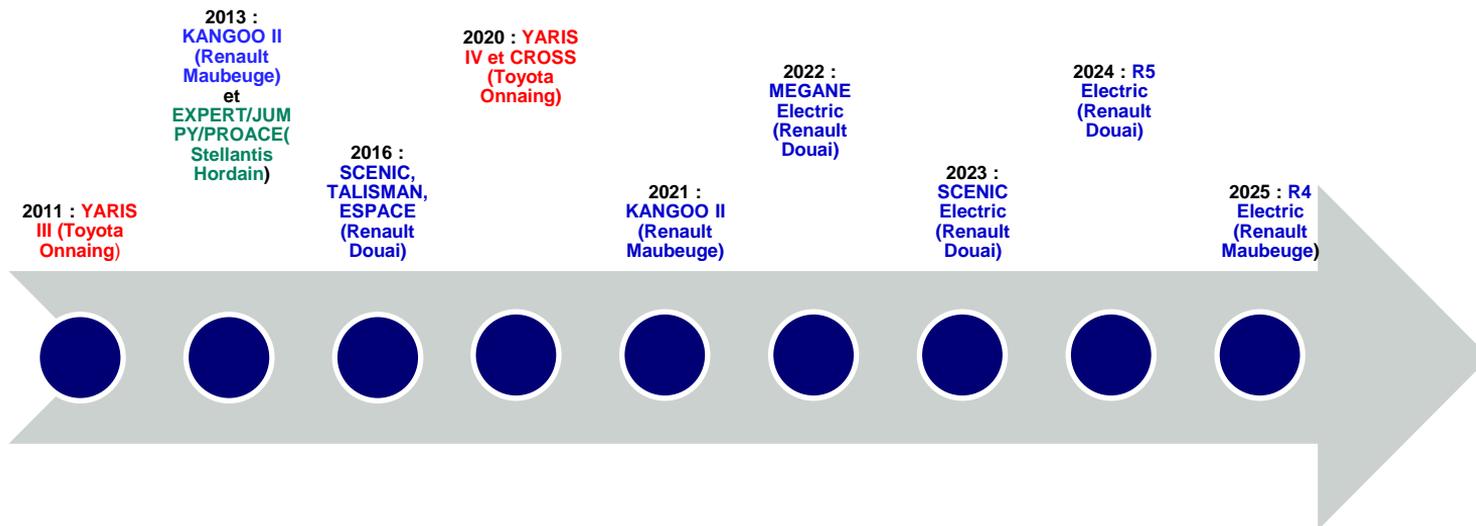
Effets de ces crises sur la production automobile européenne, française et régionale (2/2)

- La crise des « subprimes » ralentit fortement la production automobile européenne, qui ne retrouve son niveau de 2007 qu'en 2017
- Les productions françaises et des Hauts-de-France déclinent fortement sur la même période et ne retrouvent pas leur niveau de 2007 pour des raisons distinctes :
 - en France : la crise des « subprimes » accélère la délocalisation des « petits » modèles à forts volumes des constructeurs français (Twingo, Clio, 208), déjà engagée au début des années 2000 (cas de la Twingo)
 - en Hauts-de-France : les pertes de volume s'expliquent en grande partie par les ventes décevantes des nouvelles gammes Renault Scenic, Talisman et Espace produites à Douai. La région a continué à bénéficier d'importants investissements industriels dans la filière pendant cette période (cf. diaporama suivante)
- La crise COVID a entraîné une contraction du marché automobile dans sa globalité, touchant durablement la production des pays de l'UE (entre 2019 et 2023 : -18% en UE, - 30% en France, -27% en Hauts-de-France)

En Hauts-de-France, on peut estimer que le nombre de salariés employés par la filière est passé de 60 000 (2007) à 45 000 (2023)

Focus sur la stratégie des constructeurs en Hauts-de-France :

Depuis 2007, les constructeurs n'ont fait que confirmer la place importante des Hauts-de-France dans leur stratégie de production. Productions lancées ou annoncées depuis 2011 :

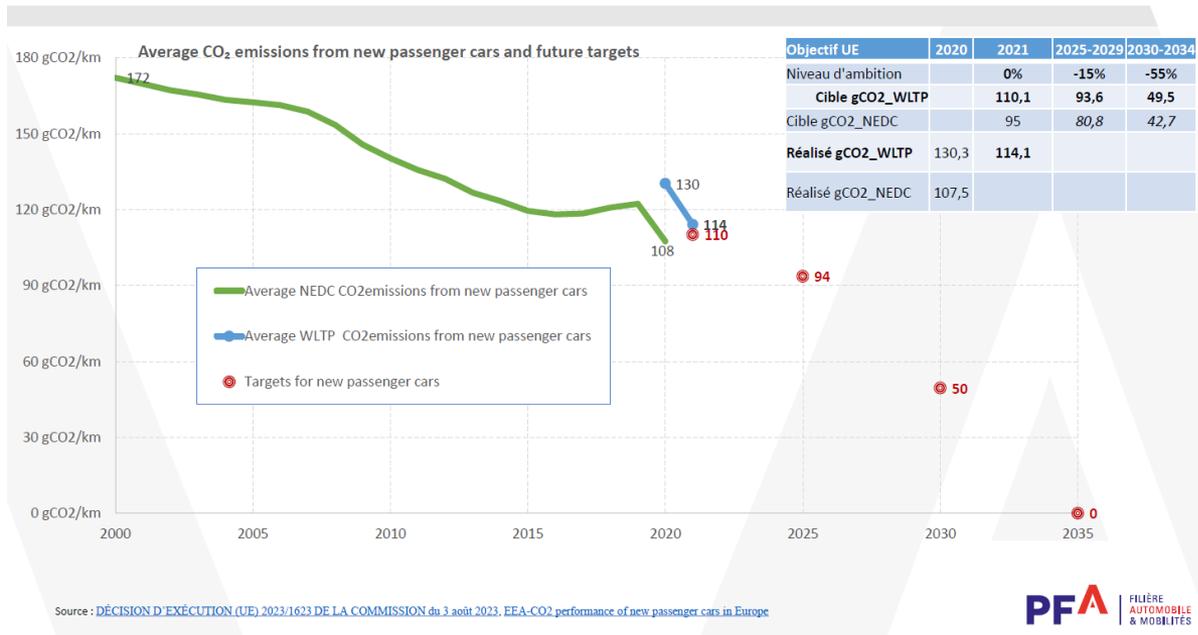


Sur la période 2010-2021, plus de 2,5Md€ ont été investis en Hauts-de-France par les constructeurs et principaux équipementiers

Depuis 2022, la relance de la filière régionale via :

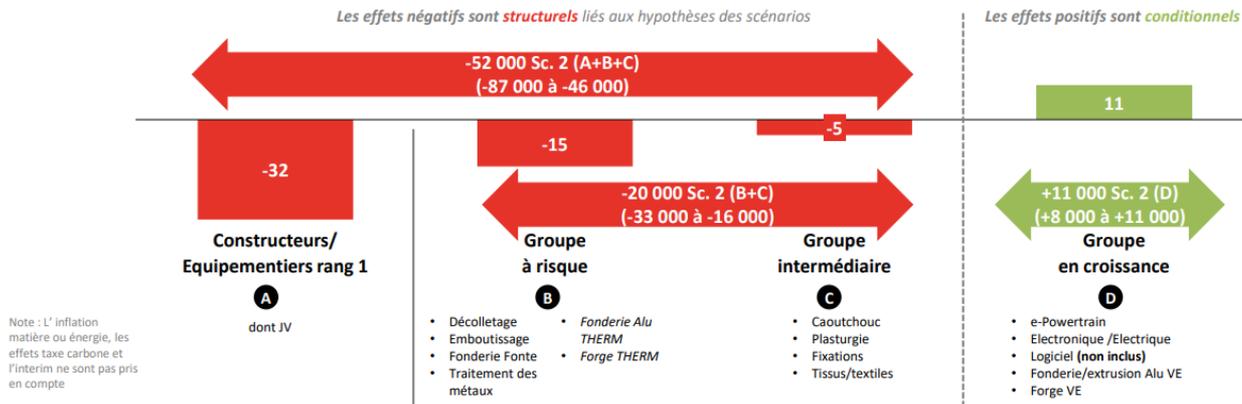
- la transition vers les modèles 100% électriques
- la création de la « Vallée de la batterie » Hauts-de-France

Le respect de la réglementation européenne impose d'électrifier à très courte échéance une part de plus en plus importante des véhicules mis sur le marché, avec la menace d'amendes rédhibitoires



La filière française perdrait 15 à 30 % de ses effectifs de production dans cette transition

Impact Emploi 2030 vs 2019 estimé par sous-filière (fourchettes entre Scénarios Mix 0 et 3)



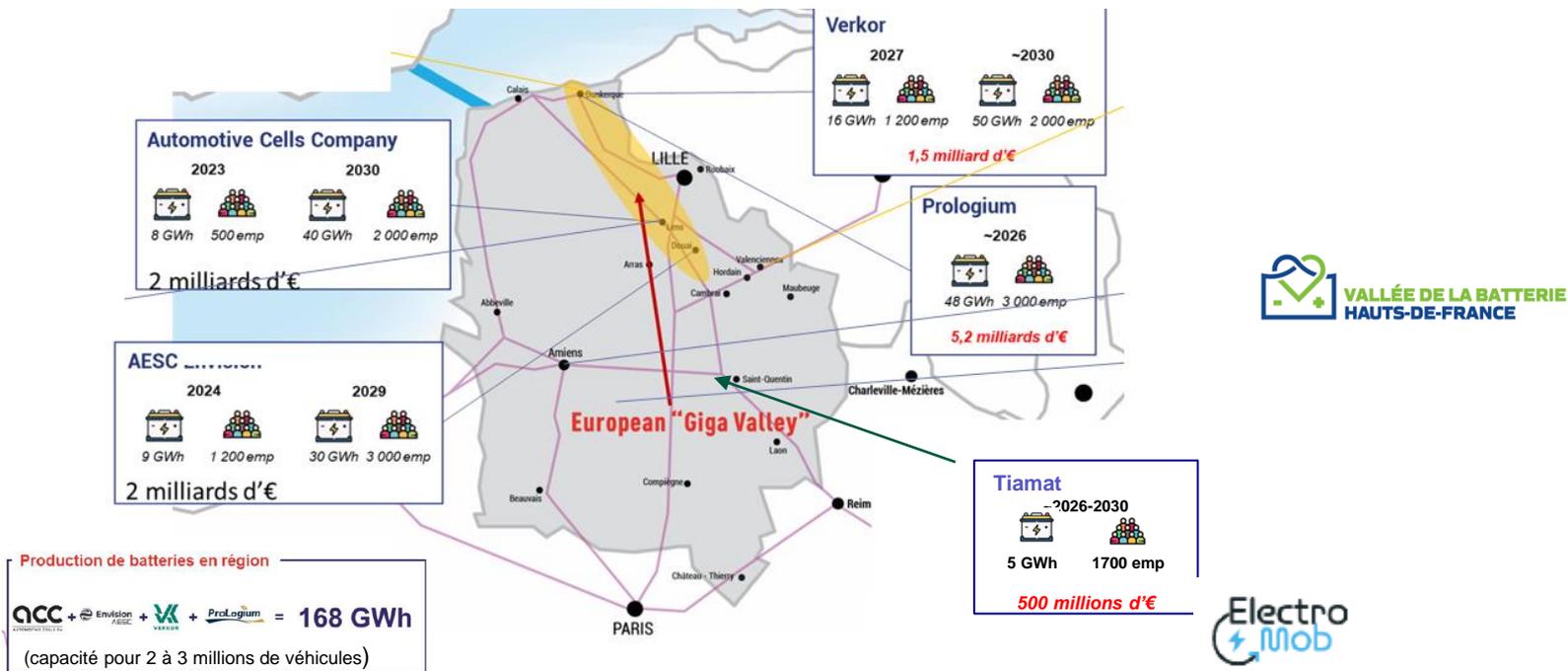
A 1% de baisse de volume correspond env. -2 500 emplois impactés (env. -1 500 pour constructeurs/équipementiers et env. -1 000 pour les sous-filières)

La création potentielle de 8k à 11k dans les filières en croissance sont conditionnées à des actions d'accompagnement de la filière automobile

Source : Recherche et Analyse AlixPartners, Observatoire de la Métallurgie | voir disclaimer pages 21 et 22

1) Dont fonderie/extrusion Alu avec un potentiel de croissance entre +4.8k et 6.5k (Sc. 2: 5.4k) et les 2/3 (soit env. 3k) conditionnés au développement d'une filière extrusion Alu pour le carter inférieur du pack batterie

En Hauts-de-France, la création de la « Vallée de la batterie », à vocation européenne, doit maintenir les effectifs : projets annoncés (NB : l'usine ACC fonctionne depuis fin 2023)



Plus de 10 Md€ d'investissements annoncés d'ici 2030, aidés par plus de 2,5 Md€ de subventions publiques

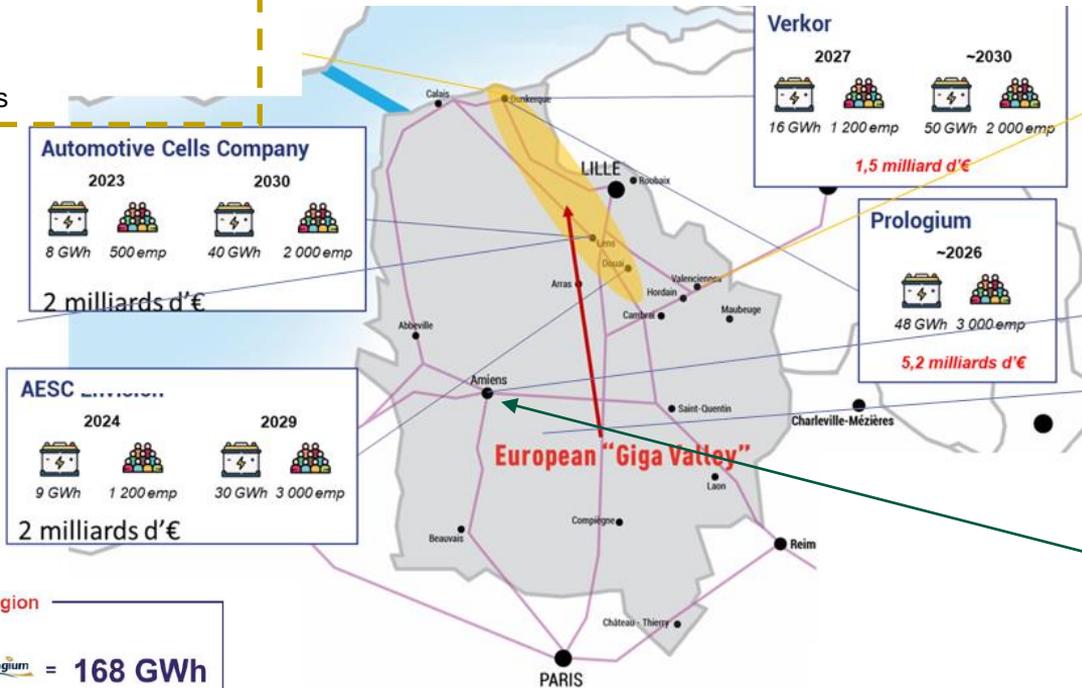
Pourquoi les Hauts-de-France ?

L'installation de la « Vallée de la batterie » en Hauts-de-France relève de plusieurs facteurs :

- la volonté de l'UE et du Gouvernement de disposer d'une filière de production de batteries souveraine ;
- les atouts du Grand port maritime de Dunkerque (docks pour l'importation des matériaux nécessaires à la production, terrains et puissances électriques décarbonées disponibles, proximité avec les sites d'assemblage) ;
- la présence de plusieurs sites d'assemblage automobile à proximité et d'un important savoir-faire industriel ;
- la nécessité de réindustrialiser à court-moyen terme le site STELLANTIS Douvrin (production de moteurs thermiques) via l'installation d'ACC

La poursuite du développement de la « Vallée » : implantation des industries de l'amont (raffinage des matériaux) et de l'aval (recyclage) de la filière – Principaux projets annoncés

XTC/ORANO
ERAMET/SUEZ
ENCHEM
2 Md€ - 2000 emplois



Production de batteries en région

OCC + Envision + VEON + ProLogium = 168 GWh

Le développement de la filière de l'électromobilité engendre d'importants besoins en compétences en région

Besoins globaux à horizon 2030 (gigafactory et constructeurs automobile), estimation 2022 (ARIA HdF) :

Besoins globaux (estimation ARIA)							
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
<i>Opérateurs</i>	487	1023	1396	1601	948	884	6 339
<i>Techniciens</i>	262	423	624	1133	486	464	3 392
<i>Ingénieurs</i>	129	192	354	763	279	278	1 995
<i>Managers / responsables</i>	186	172	314	625	325	232	1 855
TOTAL	779	846	1 304	2 393	1 394	1 304	13 581

Pour répondre aux besoins en compétences : la création du consortium Electro'Mob



Partenaires industriels



Partenaires institutionnels



Partenaires formation



D'un budget de 25 M€, le projet bénéficie d'une aide de l'Etat de 14,2 M€ et de 2 M€ du Conseil régional.
Le projet finance notamment la mise en place des outils pédagogiques nécessaires à la formation (ex : plateaux techniques avec salle blanche).

Une importante diversité de véhicules est aujourd'hui produit en Hauts-de-France, conséquence d'une transition énergétique complexe

100% électrique



RENAULT



Thermique et 100%
électrique

Thermique et « full
hybrid »



TOYOTA



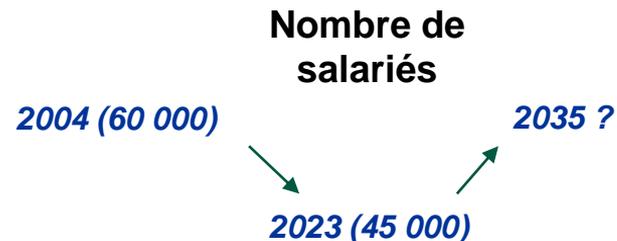
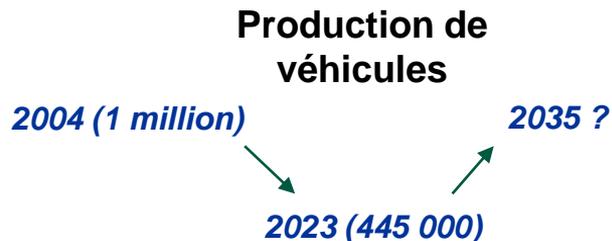
« full hybrid »



Thermiques, 100%
électrique et H2

STELLANTIS

Et demain ?



De nombreux facteurs d'incertitudes :

- Adhésion des consommateurs au véhicule 100 % électrique
- Concurrence des véhicules importés de Chine
- Technologie des batteries
- Conduite autonome
- Nouvelles pratiques de mobilité
- ...

Les principales politiques de l'Etat de soutien à la filière

Contrats stratégiques de filière

Les « Contrats stratégiques de filière » sont élaborés dans le cadre du Conseil national de l'Industrie (CNI), créé en 2010 et présidé par le Premier ministre.

Le CNI bénéficie d'une gouvernance tripartite comprenant industriels, société civile (représentants des salariés, personnalités qualifiées) et administration.

Pour 19 filières industrielles, dont l'Automobile, des Contrats des filières (plans d'actions) sont définis et régulièrement mis à jour.

Le Contrat de la filière Automobile 2024-2027 a été signé en mai 2024 par l'Etat, Région de France et la PFA (représentant des industriels) : [Automobile : signature du contrat stratégique de filière 2024-2027 | Conseil national de l'industrie \(conseil-national-industrie.gouv.fr\)](#).

Le Contrat stratégique de la filière Automobile : 6 axes principaux (1/2)

Axe 1 : Compétitivité et innovation

- Pérennisation du soutien financier à la R&D (via programme France 2030)
- Facilitation de l'accès aux financements via le fonds d'investissement « Avenir automobile »
- Travail à des dispositifs/réglementations françaises et européennes compétitifs pour la filière (ex: régimes d'aide d'Etat spécifiques, normes)
- Poursuite du dispositif d'accompagnement individuel par l'Etat des PME/ETI à haut potentiel, avec une aide des constructeurs dans l'identification des entreprises

Axe 2 : Attractivité de la filière et reconversion professionnelle

- Prolongation et ouverture à l'anticipation des mutations sur les territoires du fonds existant d'accompagnement et de reconversion des salariés de la filière automobile
- Nouvel EDEC national (Engagement développement de l'emploi et des compétences)
- Développement d'outils de promotion de la filière (ex: websérie)

Axe 3 : Souveraineté, collectif et résilience

- Sécurisation des approvisionnements en matériaux critiques, « stress tests » périodiques
- Poursuite des efforts de dialogue partenarial et collectifs entre acteurs de la filière

Le Contrat stratégique de la filière Automobile : 6 axes principaux (2/2)

Axe 4 : Accélérer la transition énergétique et écologique

- Engagements de l'Etat à proposer des aides de soutien à l'achat et à la location longue durée de véhicules neufs à zéro émission
- Développement du réseau de bornes de recharges des véhicules

Axe 5 : Favoriser l'économie circulaire

- Travail sur l'éco-conception des pièces et des véhicules
- Augmentation du gisement potentiel des pièces de réemploi via l'augmentation du flux de véhicules en fin de vie allant vers les centres VHU de la filière REP
- Mise en place d'une filière de recyclage des batteries

Axe 6 : Gérer et renouveler de façon soutenable le parc automobile et le développement des nouvelles mobilités

- Mise en place de soutiens financiers ciblés sur les ménages concernés par la mise en place de ZFE-m et pour les professionnels et les collectivités
- Développement duetrofit de véhicule
- Développement de la mobilité partagée au travers de dispositifs incitatifs



**PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*