

## LE ZOOM ÉCO DE 15H30 04/01/2019

### FRANCE

## LES HAUTS-DE-FRANCE, BASTION DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE FRANÇAISE

Historiquement, la construction automobile en France a démarré dans deux régions : Paris (Citroën à Javel, Renault à Boulogne-Billancourt) et l'Est (Peugeot). Mais au fil du temps, les Hauts-de-France sont devenus la première région française en production de véhicules, avec en outre plus de 50 000 personnes travaillant dans le secteur. « L'histoire de l'automobile dans le Nord-Pas-de-Calais est une conséquence du déclin de la mine et, dans une moindre mesure, de la sidérurgie », explique Patrice Le Guyader, patron du pôle régional du Groupe PSA, qui regroupe près de 7 500 personnes sur trois sites (Hordain, Douvrin, Trith-Saint-Léger).

Face à la fin programmée de l'extraction de charbon, les politiques d'aménagement du territoire ont, dès les années 1960, mis l'accent « sur le développement de l'industrie automobile dans la région », souligne l'ancien ministre Philippe Vasseur, président de la mission « 3ème révolution industrielle » en Hauts-de-France. Les premières installations ont lieu en plein bassin minier, à l'image de La Française de mécanique à Douvrin en 1969, une coentreprise associant Peugeot et Renault pour la production de moteurs, rappelle l'AFP.

En cinquante ans, la production industrielle du secteur n'a fait qu'augmenter, avec désormais sept sites de construction, dont Toyota près de Valenciennes, plus de 550 équipementiers, fournisseurs et sous-traitants et près d'un tiers de la production nationale de véhicules (627 000 en 2016, selon les chiffres de la région). Parmi les facteurs explicatifs, une forte densité de population, une main d'œuvre disponible, une offre foncière avec des prix avantageux par rapport à la région parisienne, un tissu académique d'ingénieurs et de techniciens, une tradition industrielle ancrée ou encore une situation géographique favorable au cœur de l'Europe du Nord industrialisée.

Par ailleurs, la région « est située entre l'Angleterre et le Nord de l'Allemagne, qui fabriquent 50 % du premium mondial. Ça sert beaucoup d'équipementiers sur notre territoire », souligne Luc Messien, délégué général de l'Association régionale de l'industrie automobile (ARIA). D'après Olivier Silva, directeur de l'usine Renault de Maubeuge où sont fabriqués des Kangoo, « la force du Nord tient aussi de la motivation du personnel : j'ai tourné dans différents sites Renault et on sent ici les gens vraiment investis à 200 % », avec un des meilleurs taux de productivité de la marque au losange. Conséquence, début novembre, « on a annoncé 450 millions d'investissements sur le site jusqu'en 2020 et on va embaucher 200 personnes en CDI », ajoute-t-il.

Autre bonne nouvelle pour le secteur, le constructeur d'autobus électriques chinois BYD s'est installé à Allonne, près de Beauvais.

Certains nuages noirs propres au secteur pourraient toutefois apparaître dans le ciel nordiste. « Selon le cabinet Roland Berger, à l'horizon 2030, il se vendrait 50 % à 60 % de véhicules en moins en France, notamment en raison des nouveaux modes de vie et de transport. On a atteint un plafond de production et on va aller probablement vers une réduction de ventes d'automobiles », prévoit M. Vasseur.

D'après M. Le Guyader, l'industrie, « qui n'est pas loin d'avoir atteint le max du marché », est déjà dans la transition, alors que certains tablent sur la disparition des moteurs thermiques à l'horizon 2040. « Demain, on va avoir un autre type d'automobiles et il va falloir s'adapter à cette mutation. On a des signes déjà plutôt satisfaisants, Renault a par exemple décidé d'investir dans le véhicule électrique », plaide M. Vasseur. Pour relever ce défi, M. Messien estime que la région est armée, notamment « car 6 000 personnes travaillent dans la recherche-développement, soit 12 % des effectifs du secteur ».

[Par Alexandra Frutos](#)