



Conseil économique et social régional d'Ile-de-France

- Action européenne et internationale
- Agriculture, environnement et ruralité
- Aménagement du territoire
- Culture et communication
- Éducation, formation, enseignement et recherche
- Emploi et développement économique
- Finances et plan
- Santé, solidarité et affaires sociales
- Tourisme, sports et loisirs
- Transports
- Ville, habitat et cadre de vie
- Prospective
- Égalité des droits

7 avril 2010

**LA SITUATION DE L'EMPLOI ET DE LA
CONJONCTURE ECONOMIQUE EN ILE-DE-
FRANCE AU SECOND SEMESTRE 2009**

**SUIVI D'UN FOCUS SUR LE SECTEUR
AUTOMOBILE FRANCILIEN**



www.cesr-iledefrance.fr



Conseil économique et social régional

**COMMUNICATION PREPAREE PAR M. FRANCOIS MILLEREUX
AU NOM DE LA COMMISSION DE L'EMPLOI ET
DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE**

7 avril 2010

**LA SITUATION DE L'EMPLOI ET DE LA
CONJONCTURE ECONOMIQUE EN ILE-DE-
FRANCE AU SECOND SEMESTRE 2009**

**SUIVI D'UN FOCUS SUR LE SECTEUR
AUTOMOBILE FRANCILIEN**

→ Synthèse

Les principales économies mondiales sont progressivement sorties « techniquement » de récession en 2009 : après l'Allemagne, le Japon et la France dès le deuxième trimestre, les États-Unis, la Russie, le Royaume-Uni, l'Italie, etc. ont fait de même au second semestre. Cela n'a pas empêché ces pays d'enregistrer des contractions, parfois très fortes, de leur PIB sur l'ensemble de 2009. Les regains d'activité observés ici et là en fin d'année ont par ailleurs été fortement dépendants des différents plans gouvernementaux et sont par conséquent d'autant plus fragiles que les déficits publics sont aujourd'hui colossaux.

Après l'effondrement qu'elle a subi fin 2008 et début 2009, l'économie française sort très lentement de la récession depuis le printemps dernier. Ce léger rebond est en effet encore bien trop faible pour retrouver les niveaux d'activité d'avant-crise. Qui plus est, hors plan de relance, la consommation ne semble pas suffisamment robuste pour jouer son rôle de moteur de l'économie comme c'est le cas habituellement. De même, la dépréciation de l'euro face au dollar devrait améliorer la compétitivité des produits français et dynamiser les exportations hexagonales mais cela se fera à une échelle assez modeste puisque les deux tiers des échanges français sont réalisés avec la zone euro.

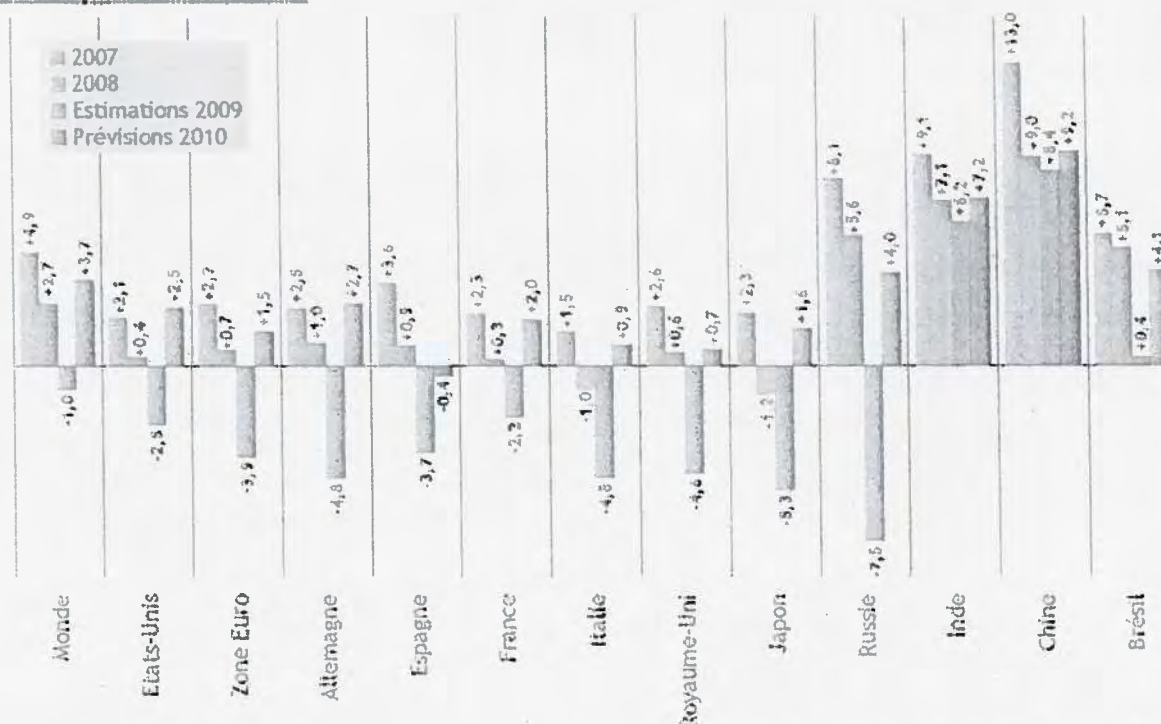
La reprise économique en Ile-de-France se fait elle aussi à un rythme très modéré. La plupart des secteurs rencontrent encore des difficultés et rares sont ceux qui refont doucement surface ; c'est malgré tout le cas des secteurs qui ont le plus tôt souffert de la crise : parmi ceux-là, le secteur automobile même si on peut s'interroger sur son évolution après la fin de la « prime à la casse ». L'immobilier et le tourisme ont également amorcé un semblant de redémarrage. Parallèlement, les défaillances d'entreprises se font moins nombreuses et l'Ile-de-France est à l'heure actuelle moins affectée que la France par les faillites. Malgré cela, le marché de l'emploi francilien continue à se détériorer : si la remontée du taux de chômage francilien a marqué une pause au troisième trimestre, la hausse observée au niveau national au quatrième trimestre (+ 0,5 point) laisse craindre que le taux régional puisse aujourd'hui être aux alentours de 8,5 %.

→ Partie 1 - l'environnement économique mondial

Les principales économies mondiales sont progressivement sorties « techniquement » de récession en 2009 : après l'Allemagne, le Japon et la France dès le deuxième trimestre, les Etats-Unis, la Russie, le Royaume-Uni, l'Italie, etc. ont fait de même au second semestre. Cela n'a pas empêché ces pays d'enregistrer des contractions, parfois très fortes, de leur PIB sur l'ensemble de 2009. Les regains d'activité observés ici et là en fin d'année ont par ailleurs été fortement dépendants des différents plans gouvernementaux et sont par conséquent d'autant plus fragiles que les déficits publics sont aujourd'hui colossaux.

Evolution du PIB des principales économies mondiales

Croissance du PIB (en %)



Source : Coe-Rexecode (données de décembre 2009)

L'activité économique dans le monde

LES PAYS EMERGENTS LEADERS DE LA REPRISE

L'année 2009 restera comme l'année de la plus importante récession de l'après-guerre. Si le PIB mondial a finalement enregistré une perte limitée (- 1,0 %), le commerce mondial a été beaucoup plus sensible à la crise en s'effondrant de 12 % en 2009, soit bien plus que lors des chocs pétroliers de 1975 et 1982. Le repli de l'activité s'est cependant avant tout concentré sur deux trimestres : le dernier de 2008 et le premier de 2009. Si toutes les économies avancées ont accusé un repli de leur croissance en 2009, un retournement s'est produit dès le deuxième trimestre en France, en Allemagne et au Japon, la plupart des autres pays sortant à leur tour de récession le trimestre suivant. Plus que les économies avancées, la Chine a constitué un des moteurs du redémarrage. Elle a entraîné dans son sillage les autres économies émergentes asiatiques (la Corée du Sud et Taïwan notamment) et celles-ci affichaient déjà fin 2009 un PIB supérieur à ce qu'il était avant la crise. Comparativement, la reprise est bien plus "poussive" et fragile aux Etats-Unis et en Europe. Sur tout, l'activité y reste grandement tributaire des plans de relance gouvernementaux et un arrêt trop rapide de ces mesures pourrait même conduire à une nouvelle récession. 2010 consistera ainsi pour les gouvernements à jongler entre soutien à la croissance et gestion du niveau des déficits budgétaires. L'heure est en effet à la réduction de la dette pour éviter l'étouffement des Etats comme cela a été le cas à Dubaï et, avec des

conséquences plus importantes encore, en Grèce. Autre conséquence qui se prolonge : la montée du chômage. Si la crise d'activité s'est estompée lentement en 2009, la crise de l'emploi a duré toute l'année et va continuer en 2010. ■

↳ Evolution des cours du pétrole

**LES PRIX DU
PETROLE SE
STABILISENT AUTOUR
DES 80 \$ LE BARIL**

Après avoir flirté avec les 30 \$ début 2009, les prix du pétrole ont ensuite amorcé une remontée très rapide vers les 70 \$ jusqu'en juin dernier. Depuis, l'heure est à une relative stabilité aux alentours des 80 \$.

↳ Evolution des prix des produits alimentaires

**AUGMENTATION DES
PRIX ALIMENTAIRES
ININTERROMPUE
DEPUIS JUILLET**

L'évolution des prix des produits alimentaires tout au long du second semestre 2009 a fait craindre un retour d'une inflation comparable à celle observée de l'été 2007 à l'été 2008. En effet, entre juillet 2009 et janvier 2010, l'indice FAO¹ des prix des produits alimentaires a bondi de 17 % pour retrouver des niveaux proches de ceux d'octobre

2008². ■

↳ Conjoncture économique aux Etats-Unis

**REPRISE AMERICAINE
ENCORE
« SUPERFICIELLE »**

Après être restés en récession tout au long du premier semestre (replis du PIB de 1,6 % au premier trimestre, puis de 0,2 % au deuxième), les Etats-Unis ont ensuite connu un retour de la croissance (+ 0,6 % et + 1,4 %). Le chiffre de la croissance économique au dernier trimestre 2009 a surpris par sa vigueur mais la majeure partie de la hausse est liée au fait que les entreprises ont moins déstocké qu'au troisième trimestre. Sur l'ensemble de l'année 2009, la contraction de l'activité a été limitée à 2,4 %. Cependant, l'économie est encore fortement dépendante des efforts de relance conjoints du gouvernement et de la banque centrale et la reprise américaine semble encore « superficielle ». Le seul véritable élément positif vient de la reprise de l'investissement des entreprises ; celui-ci, complètement anémique depuis près de deux ans, a légèrement rebondi en fin d'année, même s'il n'a concerné que les biens d'équipement. ■

↳ Conjoncture économique chinoise

**LA CROISSANCE
CHINOISE A PEINE
RALENTIE PAR LA
CRISE**

En 2009, la croissance chinoise a été de 8,7 %, après 9,6 % en 2008. L'objectif de 8 % fixé par Pékin a donc finalement été dépassé. Ces 8 % avaient pourtant paru illusoire au deuxième trimestre alors que la Chine subissait son ralentissement le plus marqué depuis le début de la crise mondiale. Les plans de soutien du gouvernement ont donc été très efficaces. Ils l'ont été d'autant que le déficit public n'a été que de 2,2 % malgré des dépenses de stimulation de l'emploi particulièrement importantes. Ce déficit devrait aussi se maintenir sous la barre des 3 % du PIB en 2010. Grâce à une croissance de l'économie une nouvelle fois attendue à plus de 8 %, 2010 devrait aussi voir le PIB chinois dépasser celui du Japon, ce qui ferait du pays la deuxième économie mondiale derrière les Etats-Unis. Cependant, ce redémarrage de l'économie a été très brusque et a généré une inflation plus forte que prévue. L'indice des prix à la consommation a en effet augmenté de 1,9 % sur un an en décembre, soit une nette accélération par rapport à novembre (+ 0,6 %). Les tensions entre la Chine et les Etats-

¹ Food and Agriculture Organization de l'ONU. L'indice FAO est un indicateur synthétique de la variation des prix mondiaux des produits céréaliers, des oléagineux et des matières grasses, des produits laitiers, de la viande et du sucre.

² Il est à noter, qu'en octobre 2008, les prix avaient déjà décliné de 23,5 % par rapport à leur point haut de juin 2008.

Unis autour du gel du taux de change du yuan par rapport au dollar pourraient aussi être une source d'inquiétudes pour les mois à venir.

A PEINE

Conjoncture économique de l'Union européenne et de la zone euro

L'EUROPE A LA TRAINÉ DE LA REPRISE MONDIALE

La zone euro et l'Union européenne auront subi cinq trimestres de récession (du deuxième trimestre 2008 au deuxième trimestre 2009), avec des contractions particulièrement élevées de l'activité les trois derniers mois de 2008 (- 1,9 % pour les deux zones) et lors des trois premiers de 2009 (- 2,5 % dans la zone euro et - 2,4 % dans l'UE). Pendant cette période, seule la Pologne aura réussi à ne pas enregistrer de baisse de son PIB alors qu'au contraire, les trois pays baltes sont ceux qui ont le plus souffert (les baisses de l'activité y ont dépassé les 15 % quasiment toute l'année). La sortie de récession pour la zone euro et l'Union européenne dans leur ensemble s'est finalement produite au troisième trimestre. Cependant, ce début de reprise en Europe s'est tassé dès la fin de l'année (croissance de seulement 0,1 % sur les trois derniers mois de 2009) et 2010 devrait aussi manquer de souffle. Ainsi, après une contraction de plus de 4 % en 2009, la croissance du PIB devrait difficilement dépasser 1,0 % en 2010. La stagnation de la consommation des ménages au second semestre l'an passé devrait notamment se prolonger et particulièrement fragiliser la reprise, d'autant plus que les mesures de soutien au secteur automobile sont progressivement réduites, voire stoppées comme en Allemagne. L'exemple allemand donne d'ailleurs certainement un aperçu de ce qui attend le secteur une fois la « prime à la casse » arrêtée. Les exportations constituent donc à l'heure actuelle le relai de croissance le plus plausible grâce à la robustesse de la reprise économique en dehors de l'Europe mais aussi grâce à la dépréciation de l'euro face au billet vert.

DECELERATION DE LA MONTEE DU CHOMAGE

Sur le marché de l'emploi, la situation continue à se dégrader en Europe malgré un début de décélération de la montée du chômage observée récemment. En janvier dernier, le taux de chômage s'est établi à 9,9 % dans la zone euro et à 9,5 % pour l'ensemble de l'Union européenne. Si les niveaux sont restés parfaitement stables par rapport à décembre 2009, les hausses sur un an sont respectivement de 1,4 et 1,5 point. Depuis le point bas des premiers mois de 2008, le taux de chômage s'est même accru de trois points de pourcentage et a dépassé le précédent point haut (9 % en 2005). Ainsi, au début de l'année, 22,98 millions d'hommes et de femmes étaient au chômage dans l'UE, dont 15,68 millions dans la zone euro. Cependant, les disparités nationales sont fortes et l'écart est très important entre les taux de chômage les plus bas (4,2 % aux Pays-Bas et 5,3 % en Autriche) et ceux les plus élevés (22,9 % en Lettonie et 18,8 % en Espagne). La crise a par ailleurs affecté très différemment les pays : les taux de chômage en Allemagne ou au Luxembourg n'ont augmenté que de quelques dixièmes de point.

EXPLOSION DES DEFICITS PUBLICS PARTOUT EN EUROPE

La crise économique a eu des conséquences à tous les niveaux : sur les ménages et sur les entreprises mais aussi sur les Etats. Afin de sauver le secteur bancaire et de limiter les effets de la récession, ceux-ci ont engagé des sommes colossales et les déficits publics ont explosé.

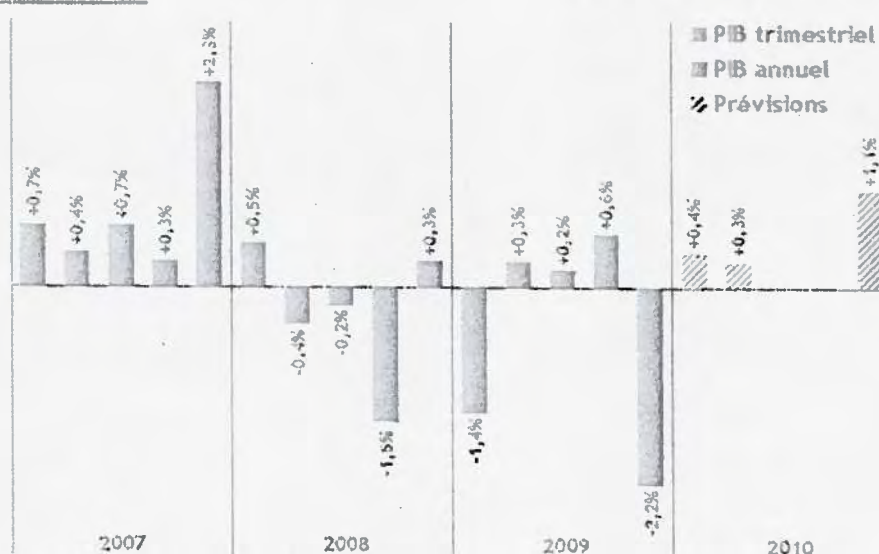
→ Partie 2 - l'environnement économique en France

Après l'effondrement qu'elle a subi fin 2008 et début 2009, l'économie française sort très lentement de la récession depuis le printemps dernier. Ce léger rebond est en effet encore bien insuffisant pour retrouver les niveaux d'activité d'avant crise. Qui plus est, hors plan de relance, la consommation ne semble pas assez robuste pour jouer son rôle de moteur de l'économie comme c'est le cas habituellement. A noter par ailleurs, le pouvoir d'achat moyen 2009 (source INSEE) stagne. De même, la dépréciation de l'euro face au dollar devrait améliorer la compétitivité des produits français et dynamiser les exportations hexagonales mais cela se fera à une échelle assez modeste puisqu'une grande partie des échanges français est réalisée avec la zone euro.

↳ Activité économique en France

Croissance Française

Evolution du PIB (en %)



2007 à 2009 : données arrêtées au 12 février 2010.
2010 : prévisions de décembre 2009.

Source : Insee

LENT REDEMARRAGE DE L'ACTIVITE DEPUIS LE DEUXIEME TRIMESTRE

La sortie de récession de l'économie française au deuxième trimestre 2009 s'est confirmée lors du second semestre. Ce redémarrage est cependant extrêmement lent. Ainsi, après une croissance trimestrielle de +0,3 % d'avril à juin, le PIB a progressé de seulement +0,2 % au troisième trimestre. Au quatrième trimestre, l'économie française a dégagé une croissance légèrement plus marquée (+0,6 %) grâce à un moindre déstockage des entreprises et surtout à la robustesse de la consommation, elle-même tirée par la « prime à la casse ». Sur l'ensemble de 2009, le volume du PIB s'est contracté de 2,2 % par rapport à 2008 et son niveau reste inférieur de 2,4 % à son point haut du premier trimestre 2008.

CONSOMMATION TRES DYNAMIQUE AU QUATRIEME TRIMESTRE

L'année 2009, après un repli en juillet et en août, s'est finalement conclue sur une progression de la consommation en produits manufacturés de 1,0 % en moyenne annuelle. Ce sont les achats d'automobiles qui ont principalement permis cette hausse. Les ménages ont en effet profité des derniers mois avant la baisse programmée de la « prime à la casse » au 1^{er} janvier 2010. La consommation d'automobiles a ainsi progressé de 12,6 % au quatrième trimestre (après -0,9 % au troisième) et de 10,0 % sur l'ensemble de 2009 (après -5,6 % en 2008). Cette situation aurait dû logiquement correspondre à une hausse du pouvoir d'achat. Or, il a stagné.

**LE REBOND
ECONOMIQUE
PRODUIT UN
CREUSEMENT DU
COMMERCE
EXTERIEUR**

Le redressement de la demande interne en fin d'année a occasionné un vif rebond des importations. Les importations de produits pour l'industrie automobile ont évidemment été importantes mais celles de biens d'équipement et de biens intermédiaires ont aussi contribué à dynamiser les importations. Au contraire, pénalisées par l'atonie de la croissance européenne, les exportations ont peu progressé. En conséquence, le déficit commercial s'est de nouveau creusé : les

échanges de produits industriels ont particulièrement été déficitaires et ont retrouvé un niveau historiquement bas en fin d'année. Par conséquent, alors que les exportations françaises avaient augmenté leur poids dans les exportations de la zone euro au premier semestre 2009, elles ont vu leur part se réduire et se fixer en fin d'année en deçà de leur niveau moyen de 2008. Les premières données pour 2010 montrent malgré tout que le déficit commercial français s'est réduit en janvier grâce à une hausse plus marquée des exportations que des importations.

**DES
INVESTISSEMENTS
TOUJOURS AU PLUS
BAS**

Les dépenses d'investissement ont continué quant à elles à reculer mais le repli s'est modéré en fin d'année. Ce ralentissement pourrait signaler un redressement des investissements en 2010 - notamment dans l'industrie. L'investissement public n'a de son côté pas compensé la baisse de l'investissement privé et a même poursuivi son recul :

l'investissement des administrations publiques a ainsi reculé au total de 3,2 % sur l'ensemble de 2009.

**L'INFLATION LA PLUS
FAIBLE DEPUIS LES
ANNEES 1960**

Sur l'ensemble de l'année 2009, le taux d'inflation moyen a été à peine positif à 0,1 %, après 2,8 % en 2008. L'inflation est malgré tout repassée en positif en variations mensuelles en fin d'année pour atteindre + 0,9 % sur un an en décembre. Pour 2010, le risque d'une

accélération de l'inflation semble très limité, sauf en cas de dérapage du prix du pétrole. ■

 **Marché de l'emploi en France**

(source : Insee)

**LE TAUX DE
CHOMAGE FLIRTE
AVEC LE SEUIL
SYMBOLIQUE DE 10 %
(EN DONNEES CVS)**

Au dernier trimestre 2009, le taux de chômage s'est élevé à 9,6 % en France métropolitaine (si l'on tient compte des départements d'outre-mer, le seuil symbolique des 10 % a même été atteint). La stabilisation observée dans la montée du taux de chômage (à 9,1 %) entre les deuxième et troisième trimestres n'aura donc été qu'une courte pause. Alors même que ce taux de 9,1 % au troisième trimestre avait ramené la France à un niveau plus atteint depuis le premier trimestre

2006, ce bond de 0,5 point situe le taux de chômage actuel à un niveau comparable à celui d'il y a dix ans (quatrième trimestre 1999).

→ Partie 3 - l'activité économique et l'emploi en Ile-de-France

Comme en Europe et en France, la reprise économique en Ile-de-France se fait à un rythme très modéré. La plupart des secteurs rencontrent encore des difficultés et rares sont ceux qui refont doucement surface ; c'est malgré tout le cas des secteurs qui ont le plus tôt souffert de la crise : parmi ceux-là, le secteur automobile même si on peut se demander quelle sera son évolution après la fin de la « prime à la casse ». L'immobilier et le tourisme ont également amorcé un semblant de redémarrage. Parallèlement, les défaillances d'entreprises se font moins nombreuses et l'Ile-de-France est à l'heure actuelle moins affectée que la France par les faillites. Malgré cela, le marché de l'emploi francilien continue à se détériorer : si la remontée du taux de chômage francilien a marqué une pause au troisième trimestre, la hausse observée au niveau national au quatrième trimestre (+ 0,5 point) laisse craindre que le taux régional puisse aujourd'hui être aux alentours de 8,5 %.

Les entreprises

LA CREATION D'ENTREPRISES « CLASSIQUES » AU NIVEAU DE 2006

En termes de créations d'entreprises, l'année 2009 aura été marquée par le succès de l'auto-entrepreneuriat. Entré en vigueur au 1^{er} janvier, ce statut a permis la création de 65 648 entreprises en Ile-de-France sur l'ensemble de 2009 (soit 21 % du total d'auto-entreprises en France). Cette très forte demande pour l'auto-entrepreneuriat a représenté tout juste 50 % du total des nouvelles entreprises en Ile-de-France en 2009. Les auto-entrepreneurs franciliens ont choisi en priorité le secteur des services, celui du commerce-réparation et celui de l'information et de la communication. Par ailleurs, ils se sont principalement implantés à Paris, dans les Hauts-de-Seine et dans les Yvelines. Malgré tout, le nombre important des inscrits ne doit pas cacher l'activité limitée des auto-entrepreneurs : en France, 60 % d'entre eux n'ont d'ailleurs déclaré aucun chiffre d'affaires. Pour les 40 % restants la moyenne mensuelle dépasse à peine les 1 330 €. Cependant, le chiffre d'affaires total réalisé par les auto-entrepreneurs français pourrait avoir atteint 1 milliard d'euros en 2009. Dans le même temps, après deux années 2007 et 2008 très dynamiques, les créations « classiques » ont clairement ralenti l'an passé. La baisse sur l'ensemble de l'année s'est élevée à 17 % par rapport à 2008 et 14 % par rapport à 2007 et les 64 839 créations enregistrées en 2009 sont même légèrement en deçà des niveaux constatés sur la période 2004-2006. Dans ce repli des créations « classiques », il est difficile d'estimer l'impact relevant de la crise et celui relevant de la mise en place du statut d'auto-entrepreneur. En tout état de cause, le point bas de la série semble avoir été franchi à l'été : le second semestre a enregistré un léger rebond et laisse espérer que le plus dur est passé. Ce sont les secteurs qui ont subi le plus de faillites dès le début de la crise - l'industrie et les activités financières - qui aujourd'hui créent le plus d'entreprises. Un suivi du statut d'auto-entrepreneur et de ses résultats sera nécessaire.

DES DEFAILLANCES MOINS NOMBREUSES EN ILE-DE-FRANCE QU'EN FRANCE

Après 2 957 et 2 572 défaillances d'entreprises aux premier et deuxième trimestres 2009, l'Ile-de-France en a recensées 2 087 au troisième trimestre. Le nombre de faillites a donc été relativement stable de juillet à septembre 2009 par rapport à la même période de 2008 (+ 1,7 %). Cette légère hausse a cependant été la première augmentation trimestrielle depuis le début de l'année 2009 après les replis de 2,4 % et 9,1 % enregistrés lors des deux premiers trimestres. Elle vient confirmer la tendance en année glissante (évolution entre les quatre derniers trimestres et les quatre trimestres précédents) qui a mis en évidence une hausse de 3,1 %. En tout état de cause, la tendance en Ile-de-France est restée bien meilleure qu'au niveau France entière où le nombre de défaillances a été en forte hausse à fin-septembre, que ce soit en glissement annuel (+ 11,7 %) ou en variation sur une année glissante (+ 15,7 %).

Au niveau départemental, les augmentations constatées dans les départements de la Grande Couronne - Seine-et-Marne mise à part - et dans le Val-de-Marne ont cependant été très

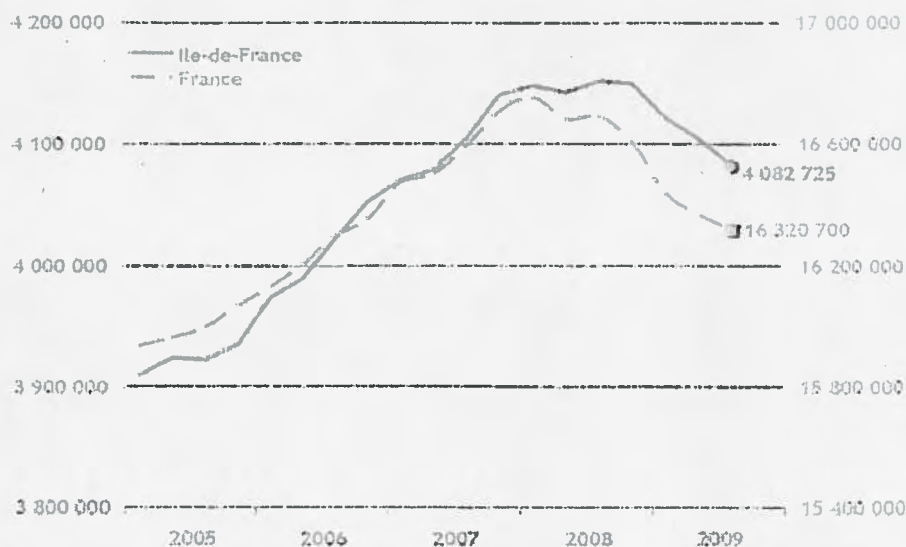
importantes (15 % et plus) et c'est Paris - même si le département a une nouvelle fois concentré la majeure partie des défaillances - qui a infléchi l'évolution régionale (- 7,2 % en variation sur une année glissante). ■

L'emploi salarié

(sources : Pôle emploi services, DARES)

Evolution de l'emploi salarié privé en Ile-de-France

Données cvs



Source : Pôle emploi services

DEGRADATION PLUS FORTE EN 2009 EN ILE-DE-FRANCE QU'EN FRANCE

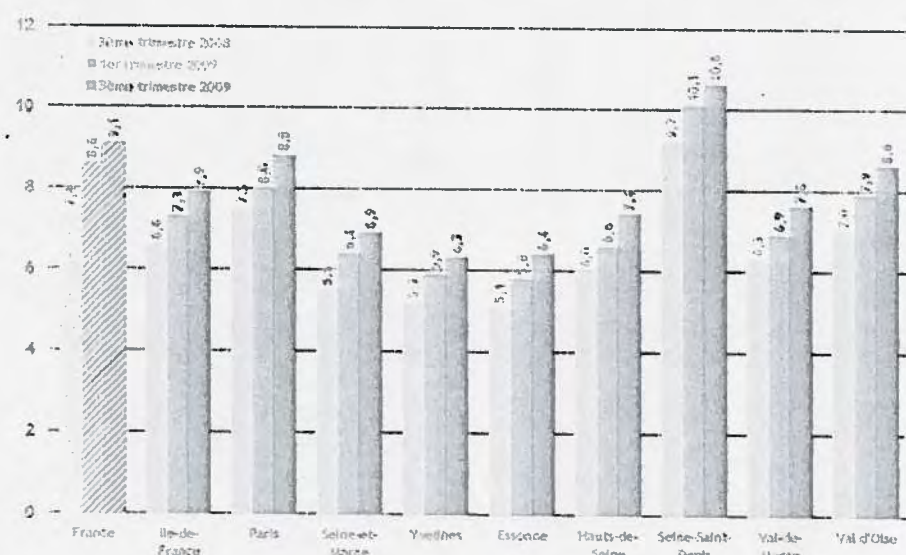
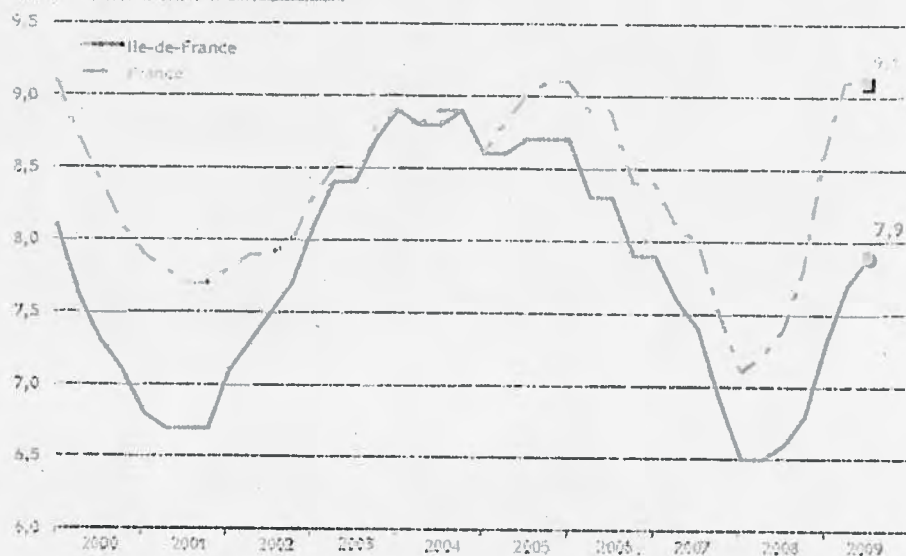
La baisse du niveau de l'emploi salarié francilien enregistrée depuis le début de 2009 s'est poursuivie au troisième trimestre 2009. Le repli s'est ainsi élevé à 0,5 % par rapport au trimestre précédent et à 1,7 % par rapport au troisième trimestre 2008. Pour la première fois depuis le début de la crise économique, la baisse par rapport au trimestre précédent a été plus importante au niveau francilien qu'au niveau national (- 0,3 % entre le deuxième trimestre et le troisième trimestre). On assiste ainsi à un début d'« effet de rattrapage » de la dégradation du marché de l'emploi en Ile-de-France comparativement à celle constatée au niveau national même si l'écart est encore conséquent : par rapport à leur point haut respectif (troisième trimestre 2008 en Ile-de-France et premier trimestre 2008 en France), la contraction de l'emploi salarié s'est élevée respectivement à - 1,7 % et - 2,6 %.

Au niveau sectoriel, alors que l'industrie et le tertiaire ont continué à perdre des emplois en Ile-de-France, la construction est restée épargnée par ce repli, gagnant même 0,2 % par rapport au deuxième trimestre et ne perdant que 0,1 % de ses salariés sur un an. ■

- Le taux de chômage (source : Insee Ile-de-France)

Evolution du taux de chômage francilien

Données cvs, en moyenne trimestrielle



Source : Insee (données provisoires pour le 3^{ème} trimestre 2009)

+ 1,4 POINT DE TAUX DE CHOMAGE DEPUIS LE DEBUT DE LA CRISE

Même si les données du taux de chômage francilien ne sont pas encore disponibles pour le quatrième trimestre, il est à craindre que celui-ci soit reparti de l'avant. La forte augmentation constatée au niveau français au quatrième trimestre (+ 0,5 point) ne peut pas laisser espérer une tendance différente en Ile-de-France. Cette aggravation

marquée du taux de chômage sur le territoire national inquiète d'autant plus qu'elle faisait suite à une stagnation au troisième trimestre alors que l'Ile-de-France avait dans le même temps subi une nouvelle augmentation de 0,2 point. Malgré tout, le taux de chômage dans la région-capitale au troisième trimestre était toujours inférieur de 1,2 point à celui de la France (l'écart n'était que de 0,6 point lors du début de la remontée du taux de chômage).

Au niveau départemental, la Seine-Saint-Denis a conservé au troisième trimestre 2009 le taux de chômage le plus élevé ; après avoir franchi le seuil des 10 % au premier trimestre, la Seine-Saint-

Denis approche progressivement les 11 % mais reste encore éloignée de son plus haut niveau des années 2000 (12,5 % en 2004). A l'opposé, les Yvelines (6,3 %) et l'Essonne (6,4 %) ont toujours les taux de chômage les moins élevés. Les Yvelines sont aussi le département qui a connu la hausse la moins marquée depuis le retournement du marché de l'emploi (+ 1,2 point). Au contraire, le taux de chômage de l'Essonne, qui n'a commencé à croître qu'à partir du troisième trimestre 2008 (soit deux trimestres après Paris par exemple), est celui qui s'est le plus alourdi (+ 1,6 point). ■

- La demande d'emploi

(source : DRTEFP Ile-de-France)

Nombre de demandeurs d'emploi en catégorie A

Données cvs

	Janv. 2009	Déc. 2009	Janv. 2010	Variation Janv. 2010	Variation Janv. 2010
Paris	96 360	111 860	112 160	+ 300 (+ 0,3 %)	+ 15 800 (+ 16,4 %)
Seine-et-Marne	39 530	47 200	47 870	+ 670 (+ 1,4 %)	+ 8 240 (+ 21,1 %)
Yvelines	39 810	47 700	48 030	+ 330 (+ 0,7 %)	+ 8 220 (+ 20,6 %)
Essonne	34 120	41 520	41 730	+ 210 (+ 0,5 %)	+ 7 610 (+ 22,3 %)
Hauts-de-Seine	51 500	62 150	62 390	+ 240 (+ 0,4 %)	+ 10 890 (+ 21,1 %)
Seine-Saint-Denis	70 250	82 770	83 370	+ 600 (+ 0,7 %)	+ 13 120 (+ 18,7 %)
Val-de-Marne	44 730	53 800	54 240	+ 440 (+ 0,8 %)	+ 9 510 (+ 21,3 %)
Val-d'Oise	45 250	53 780	53 850	+ 70 (+ 0,1 %)	+ 8 600 (+ 19,0 %)
Ile-de-France	421 550	500 780	503 640	+ 2 860 (+ 0,6 %)	+ 82 090 (+ 19,5 %)

Source : DRTEFP Ile-de-France / SEPES

**82 000 NOUVEAUX
DEMANDEURS
D'EMPLOI SUR UN AN
EN ILE-DE-FRANCE**

Après une accalmie le mois précédent, la demande d'emploi francilienne de catégorie A³ à Pôle emploi est reparti à la hausse en janvier 2010, avec 2 860 nouveaux inscrits (+ 0,6 %). Ainsi, cette évolution est devenue très proche de celle observée en France métropolitaine : + 0,7 %. C'est la première fois que les rythmes sont quasiment les mêmes en Ile-de-France et sur l'ensemble du territoire. En effet, la hausse du nombre de demandeurs d'emploi avait débuté plus tard et plus lentement dans la région avant d'ensuite s'accélérer.

L'augmentation du mois de janvier 2010 est portée par la hausse du nombre de seniors (+ 1,4 %) alors que, dans le même temps, le nombre de jeunes a reculé fortement (- 1,7 %). Les mesures de relance en faveur de l'emploi des jeunes ont contribué à ce nouveau repli qui vient confirmer une tendance qui s'était déjà améliorée pour les moins de 25 ans depuis quelques mois.

Au niveau départemental, la Seine-Saint-Denis et, à un moindre degré, le Val-de-Marne ont connu les plus fortes augmentations de demandeurs d'emploi ces derniers mois. Par conséquent, la hausse annuelle de la demande d'emploi dans le 93 se rapproche de la moyenne régionale, alors que le département avait connu, jusqu'à l'automne, une évolution un peu moins défavorable que les autres départements franciliens. A contrario, le Val-d'Oise et Paris ont connu ces derniers mois une dégradation du marché du travail moins marquée que dans les autres départements.

Par ailleurs, alors que le nombre d'hommes inscrits à Pôle emploi avait augmenté fortement dès le début de la crise, les évolutions ont été très proches pour les hommes et pour les femmes au cours du second semestre 2009 et continuent de l'être début 2010. ■

³ Catégorie A : demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi, sans AUCUNE activité.

**L'ACTIVITE
INTERIMAIRE AMORCE
UN REDEMARRAGE**

En Ile-de-France, 647 400 contrats d'intérim ont été conclus au troisième trimestre 2009, puis 702 000 au quatrième, soit des baisses sur un an (- 10,1 % puis - 3,5 %) beaucoup moins importantes que celles observées lors des deux premiers trimestres de l'année (- 20,4 % puis - 17,4 %). Les baisses ont été un peu plus élevées sur la base de contrats en équivalents temps plein (- 17,6 % et - 9,6 %) mais, là aussi, le repli est moins conséquent que ce qu'il était au premier semestre. Le ratio « nombre total de contrats conclus / nombre d'équivalents temps plein » n'a parallèlement pas évolué et ne suggère pas encore un rallongement de la durée des contrats. Ces dernières évolutions de l'emploi intérimaire francilien n'ont pas modifié le poids économique de l'Ile-de-France en termes d'emploi intérimaire : elle est toujours la première région utilisatrice de l'intérim sur l'ensemble de 2009, avec plus de 18 % de l'ensemble des ETP et 19 % des contrats conclus en France. Cependant, le redressement observé pour le travail temporaire en fin d'année semble se confirmer sur les premiers mois de 2010 ; le redémarrage en France concerne principalement des secteurs qui ont beaucoup souffert depuis le début de la crise (l'industrie automobile et l'hôtellerie-restauration) mais aussi le secteur médico-social et les services aux entreprises et ce mouvement haussier est particulièrement marqué en Ile-de-France. ■

c) Le surendettement

Fin janvier 2010 le nombre de dossiers déposés en Ile de France était de 2662 soit une hausse de 3,9 % par rapport à janvier 2009. Sur la même période à Paris l'augmentation est de 14,5 %. Si l'on considère l'évolution récente sur novembre / décembre / janvier 2010, on constate une accélération avec respectivement + 9,0 % en Ile de France et + 18,8 % à Paris. Le surendettement progresse, malgré un léger recul du recours au crédit à la consommation signalé par l'Observatoire de l'endettement des ménages.

d) L'analyse sectorielle

L'artisanat

(source : Chambre régionale de métiers et de l'artisanat d'Ile-de-France)

**BAISSE D'ACTIVITE
POUR UNE ENTRE-
PRISE ARTISANALE
SUR DEUX**

Au cours des six derniers mois de 2009, le chiffre d'affaires a une nouvelle fois reculé pour un peu plus d'un artisan sur deux. Seulement 12 % ont au contraire fait état d'une hausse d'activité. Ce contexte difficile n'incite pas aux investissements et seuls 25 % des entreprises artisanales ont décidé d'en réaliser au second semestre 2009. Ce chiffre pourrait encore diminuer au cours des premiers mois de 2010. Cependant, dans le même temps, les chefs d'entreprises ont globalement réussi à maintenir le niveau de l'emploi dans le secteur : 77,5 % des entreprises artisanales ont ainsi maintenu leurs effectifs lors des six derniers mois de 2009. ■

La construction et travaux publics

(source : Cellule Economique Régionale de la Construction en Ile-de-France)

**REPLI MODERE DE
3 % DU CHIFFRE
D'AFFAIRES DE LA
CONSTRUCTION**

L'évolution des mises en chantier a mis en évidence un fort ralentissement de l'activité que ce soit en termes de logements (- 19,6 % sur 12 mois) ou en termes de bâtiments non résidentiels (- 20,4 %). Les permis de construire de logements ont quant à eux bénéficié d'une progression qui atteint + 6 % sur 12 mois. En revanche, pour les bâtiments non résidentiels, les chiffres ont suivi une tendance inverse. Sans un

redémarrage rapide du bâtiment non résidentiel, l'activité de l'année 2010 devrait être terne. Grâce aux efforts réalisés par les collectivités locales et l'Etat, l'activité du secteur des travaux publics s'est quant à elle stabilisée au cours du second semestre 2009. L'année 2010 devrait bénéficier de la montée en charge de ces travaux liés au plan de relance. ■

l'immobilier de bureaux

(source : Immostat)

**2009 : NIVEAU DE
TRANSACTIONS LE
PLUS FAIBLE DEPUIS
2003**

Après neuf premiers mois atones, les transactions de bureaux effectuées en Ile-de-France au quatrième trimestre (549 781 m²) ont constitué le niveau le plus important depuis le troisième trimestre 2008. Cette légère amélioration a permis à la demande placée sur l'ensemble du second semestre 2009 (920 487 m²) d'augmenter de 3,4 % par rapport aux 890 373 m² du premier semestre. Malgré tout, l'activité des six derniers mois de 2009 est restée bien inférieure à celle du second semestre 2008 (1 210 438 m²), alors même que cette dernière avait déjà pâti d'une fin d'année pour le moins morose. De même, sur l'ensemble de l'année, le volume de la demande placée (1 810 860 m²) a été le plus faible depuis 2003 et s'est situé bien loin des 2 391 968 m² de 2008 (- 24 %) et encore plus des 2 859 781 m² de 2006 (point haut de la dernière décennie). Cette faiblesse du niveau de transactions s'est accompagnée, d'une part, d'une baisse des prix (311 € HT HC/m²/an en moyenne en 2009 contre 317 € HT HC/m²/an un an plus tôt) et, d'autre part, d'une forte augmentation de l'offre immédiatement disponible (+ 32 % en un an). Parallèlement, cette morosité du marché a considérablement freiné les investissements : ils ne se sont élevés qu'à 5,2 milliards d'euros sur l'ensemble de l'année 2009 (après 8,5 milliards en 2008). Toutefois, il est à noter que près de la moitié de ces 5,2 milliards a été réalisée au cours du quatrième trimestre 2009. ■

l'immobilier de logement

(source : Indice Notaires/Insee)

**PRIX EN BAISSÉ DE
5,6 % EN 2009**

Entre le quatrième trimestre 2008 et le quatrième trimestre 2009, les prix de vente des logements anciens en Ile-de-France se sont repliés de 5,6 %. Même si les prix avaient déjà commencé à s'infléchir fin 2008, cette baisse annuelle est la première depuis 1997 (- 3,7 %). La contraction enregistrée en 2009 n'a malgré tout pas été homogène d'un type de bien à un autre : le prix des appartements a ainsi perdu 4,5 % tandis que celui des maisons s'est contracté de 7,5 %. Ce repli observé sur l'Ile-de-France a été plus important que sur le reste de la France.

L'activité industrielle

(source : Banque de France - Direction régionale)

**EVOLUTIONS
FAVORABLES SUR LES
TROIS DERNIERS MOIS
DE L'ANNEE**

Après avoir vécu une longue et très difficile période à partir d'octobre 2008, le niveau de la production industrielle francilienne s'est rétabli de façon assez marquée sur les trois derniers mois de 2009. Les usines ont en effet dû répondre à une demande globale soutenue, particulièrement par le secteur automobile. Cette amélioration de la production a conduit à un redressement du taux d'utilisation des capacités. Après avoir chuté sous les 68 % en août dernier, celui-ci atteint aujourd'hui 75 %. Cela le laisse cependant encore loin des taux observés jusqu'au printemps 2008 (85 %). Cette situation plus favorable a aussi permis aux carnets de commandes de retrouver un niveau proche de la normale. Les effectifs employés dans l'industrie se sont globalement maintenus, avec, là aussi, des variations à la hausse dans l'automobile mais aussi dans l'agro-alimentaire. Les perspectives sont dans l'ensemble positives même si l'activité industrielle a marqué une pause en février et si une diminution des volumes produits est attendue dans l'automobile. ■

Le commerce de gros

(source : Banque de France - Direction régionale)

TENDANCES PLUS FAVORABLES POUR LE COMMERCE DE GROS

L'activité du secteur du commerce de gros a été contrastée au cours du second semestre. Après s'être stabilisées, les ventes se sont ensuite légèrement contractées sur les trois derniers mois de l'année. Dans le même temps, les carnets de commandes se sont reconstitués et les prévisions pour les prochains mois sont devenues favorables. C'est principalement le secteur du négoce de véhicules automobiles qui est à l'origine de ces tendances plus favorables. Ce secteur devrait conserver une activité en hausse dans les prochains mois et ce mouvement pourrait s'étendre au négoce de machines et matériels informatiques. ■

Les services marchands

(source : Banque de France - Direction régionale)

STABILITE A UN FAIBLE NIVEAU DE L'ACTIVITE DES SERVICES

L'activité dans les services marchands est demeurée globalement stable en Ile-de-France tout au long du second semestre. Lors des derniers mois de l'année, certains secteurs clés ont malgré tout bénéficié d'une progression significative de leur activité : cela a été le cas de l'intérim, du transport routier de marchandises et de la location automobile. Cependant, le bas niveau général de l'activité a conduit à des réductions d'effectifs tout au long du semestre sauf en toute fin d'année. Les effectifs ont ainsi pu être stabilisés en décembre et pourraient même être ajustés à la hausse dans la location automobile et le travail temporaire dans les prochains mois. Dans l'ensemble, les perspectives d'activité du secteur des services apparaissent en effet plus favorables. ■

L'activité touristique

(sources : Insee Ile-de-France, Aéroports de Paris)

FREMISSEMENT DE L'ACTIVITE HOTELIERE APRES 19 MOIS DE REPLI

Le rebond de l'activité économique observé en France depuis le printemps et plus globalement dans le monde depuis l'été n'a pas été suffisant pour relancer la fréquentation dans les hôtels franciliens. Les taux d'occupation mensuels en Ile-de-France seront ainsi restés systématiquement en baisse par rapport à ceux de 2008 tout au long de l'année 2009. Lors du second semestre, la dégradation de la situation a malgré tout semblé s'atténuer quelque peu.

Pendant ces six mois de l'année, la clientèle française a été relativement présente et c'est avant tout la clientèle étrangère qui a continué à faire défaut.

UN TRAFIC AERIEN EN BAISSSE DE 4,7 % SUR L'ENSEMBLE DE 2009

Sur l'ensemble de l'année 2009, le trafic dans les Aéroports de Paris s'est élevé à 83 millions de passagers, soit une baisse de 4,7 % par rapport à celui de 2008. Malgré ce repli de l'activité, les répercussions de la crise économique s'atténuent peu à peu depuis le printemps 2009. ■

Cette communication de conjoncture a été réalisée à partir du document d'analyse de la conjoncture francilienne préparé par Mickaël Le Priol du CROCIS (Centre régional d'Observation du Commerce de l'Industrie et des Services) de la CCIP - www.crocis.cci.fr

Cette communication intègre des éléments d'appréciation postérieurs au 31 décembre 2009.

LE SECTEUR AUTOMOBILE FRANCILIEN

Un bref rappel liminaire qui n'est pas de trop, quand bien même l'objectif du focus est centré sur l'actualité économique francilienne ; Louis Renault , Armand Peugeot , René Panhard , et bien d'autres ingénieurs du siècle dernier retombés dans l'oubli tels que Alphonse Beau de Rochas , Etienne Lenoir ou Fernand Forest , ont fait de l'Île de France le berceau de l'automobile mondiale.

A noter par ailleurs que du fait de la dimension internationale et nationale des deux constructeurs , très implantés dans notre région , Renault et PSA, il n'est pas toujours facile d'isoler les données statistiques franciliennes du secteur automobile dont pourtant le poids économique est très important .

A / LE CONTEXTE INTERNATIONAL

1. La mondialisation et ses conséquences

L'année 2009 s'est terminée sur des indices économiques plutôt rassurants, laissant à penser que la crise est derrière nous. Le Fonds Monétaire International s'apprête à revoir en forte hausse ses prévisions de croissance mondiale pour 2010 avec un taux qui passerait de 3,1 % à 3,9 %. Plus forte que prévue la reprise mondiale vient principalement des pays émergents, déclarait Dominique Strauss-Kahn, le 20 janvier dernier au forum de Hong-Kong.

S'agissant du secteur automobile, marché à dimension mondiale, son évolution n'est pas sans conséquences pour notre pays et l'Île de France.

Une première constatation doit être faite, la croissance, y compris celle du secteur automobile des principaux pays constructeurs est inégale. Le PIB de la Chine serait révisé en hausse à 10 % pour 2010 contre 9,1 % précédemment ce qui devrait permettre à l'Asie, hors Japon, d'atteindre une croissance moyenne de 7 %. Aux Etats-Unis, en Europe et en France, il n'en va pas de même.

Deuxième constatation, la Chine en 2009 est devenue :

- Le premier exportateur automobile de la planète. Des statistiques publiées le 10 janvier 2010 situent à 1200 milliards de dollars (830 milliards d'euros) les exportations chinoises qui dépassent désormais celles de l'Allemagne.
- Le premier marché automobile mondial. Avec un bond de 44 % sur 2008 les ventes de voitures ont atteint le chiffre record de 13,5 millions d'unités. Les Etats-Unis avec 10,4 millions de voitures vendues (- 21 % par rapport à 2008) sont ainsi dépassés.

Cette progression spectaculaire doit cependant être relativisée, en termes de *"structure des exportations, d'innovation technologique de compétitivité industrielle, pour l'instant, la Chine est loin de mériter le titre de puissance commerciale "* note un expert du gouvernement chinois, interrogé par l'Agence Chine nouvelle.

Après l'effondrement américain avec notamment la faillite de Général Motors en 2007 le centre de gravité du monde de l'automobile s'est déplacé en Asie. A l'appui de cette évolution irréversible figure en annexe un tableau très parlant sur la densité automobile. A noter enfin que le parc mondial est de 900 millions de véhicules en

2009. Il sera supérieur à 1 milliard en 2010 et pourrait passer à 2,5 milliards en 2060 localisé à 70 % en Inde et en Chine.

2. Les deux principaux constructeurs en Ile-de-France : PSA Peugeot Citroën et Renault

- Les données commerciales et financières récentes.

➤ PSA Peugeot Citroën

Les ventes mondiales 2009 du groupe, au septième rang sur le plan mondial, sont de 3,19 millions d'unités contre 3,38 en 2008 soit une baisse de 2,2 %.

A noter que 47,7 % des ventes sont fabriqués en France. Ce chiffre caractérise la dimension internationale de PSA.

Les parts PSA Peugeot Citroën du marché mondial sont de 5,1 %, celles du marché européen de 13,7 %, celles du marché français de 32,1 %.

Le chiffre d'affaires 2009 du groupe s'établit à 48,417 milliards d'euros contre 54,356 milliards d'euros en 2008 soit une baisse de plus de 10 %.

Quant à l'exploitation 2009 elle se solde par un déficit historique de 1.1 milliard d'euros. Pour 2010 le groupe s'attend à une dégradation des marchés automobiles en Europe de l'ordre de 9 %, néanmoins la part du groupe PSA devrait rester orientée à la hausse, sous l'effet dynamique de sa gamme de nouveaux modèles.

Hors Europe, le marché chinois devrait maintenir une performance à deux chiffres.

➤ Renault

Les ventes mondiales 2009 du constructeur, au dixième rang sur le plan mondial, sont de 2,3 millions d'unités (Renault, Dacia) contre 2,38 millions en 2008, soit une baisse relativement légère. A noter, point important, que 25 % seulement de la production de Renault est faite en France.

Renault, comme son concurrent, boucle son exercice 2009 sur une perte record de 3,1 milliards d'euros pour un chiffre d'affaires de 33,7 milliards d'euros en baisse de 10,8 % sur 2008. La moitié du déficit est imputable à ses participations dans le japonais Nissan, le russe AvtoVAZ et le suédois AB Volvo, trois groupes sévèrement touchés par la crise de l'automobile et du camion.

- Les données industrielles.

Présentation de la production des sites franciliens.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Renault Flins	307 300	269 200	326 700	336 600	232 700	159 600	140 700
PSA Poissy	329 400	302 400	329 200	291 200	272 900	198 400	175 600
PSA Aulnay-sous-Bois	412 900	418 800	283 100	299 600	300 800	248 500	218 500

- La situation de l'emploi.

Le constat n'est guère encourageant. Entre 1995 et 2005 l'emploi salarié du secteur automobile en Ile de France a diminué en moyenne de 2,4 % par an. Ce repli n'incluant pas les intérimaires est plus marqué que celui constaté en France (-0,7 %). Par ailleurs, la crise, la politique d'aménagement du territoire, les délocalisations à l'étranger, les gains de productivité et d'autres facteurs moins importants ont accentué le mouvement de perte d'emplois.

La Fédération des Industries des Equipements pour Véhicules (FIEV) diagnostique la poursuite de la baisse des effectifs (directs et indirects) qui passera sous la barre des 110.000 cette année.

Conscient des difficultés, les pouvoirs publics sont venus au chevet des constructeurs à plusieurs reprises.

En particulier, le 20 janvier 2009 se sont tenus à Bercy les " Etats Généraux de l'automobile " avec pour objectif de "refonder un véritable pacte automobile pour préserver l'emploi, reconquérir des parts de marché et augmenter l'attractivité en France ". En ouverture de cette rencontre le Premier ministre a annoncé que l'aide de l'Etat en faveur des constructeurs automobiles, frappés par la crise, serait au total de l'ordre de 5 à 6 milliards d'euros sous forme de prêts participatifs, c'est-à-dire à des taux indexés sur les résultats des constructeurs.

A noter par ailleurs les initiatives de certaines collectivités territoriales pour soutenir le secteur :

- Le Conseil régional d'Ile de France a voté le 16 juin 2009 un plan en faveur de la filière automobile avec pour buts d'aider les entreprises à passer le cap de la crise par des aides à la formation des salariés ainsi qu'un soutien aux sites , en fonction des difficultés locales des territoires , et permettre à la filière d'anticiper les mutations par un appui renforcé à la R&D , aux pôles de compétitivités dans lesquels la région a fortement investi (Moveo , Système@tic , Advencity).
- Le département des Yvelines avec son "Plan d'appui " de 346 millions d'euros à la filière automobile a également proposé des mesures concrètes.

Malgré ces différentes interventions, en 2009, la filière automobile (non compris les industries transversales dont la mécanique) a supprimé près de 54.000 emplois en France ainsi ventilés : constructeurs 10.000, sous-traitants 35.000, réseaux des concessionnaires et réparation 9000. On peut donc estimer la part francilienne à 35 % du total.

Pour 2010, 10 à 15.000 nouveaux départs pourraient survenir chez les seuls constructeurs et les grands fournisseurs.

B / LE NOUVEAU DEVELOPPEMENT AUTOMOBILE

1 Délocaliser la production ou maintien des sites existants

Au début des années 90 le choix des sites d'implantation se sont fait en fonction des coûts de production et de la logistique. Cette stratégie, selon Michel Fressenet, directeur du Gerpisa (réseau international de recherche sur l'automobile), n'a

évidemment pas favorisé les sites français. L'accélération des délocalisations s'est produite à partir de 2002. Le mouvement s'est ensuite poursuivi. En témoignent, la réalisation de l'usine slovène de Novo Mesto qui, dès 2007 a "siphonné" la production de la Twingo 2 du site francilien de Flins. De même l'usine de Bursa en Turquie qui produit aujourd'hui 60 % des Clio 3, le modèle de Renault le plus vendu en 2009. A noter également la construction d'une usine à Tanger au Maroc et le projet d'implantation d'une usine en Algérie qui produira 50.000 véhicules par an.

Face à la montée en puissance des sites à bas coûts les pouvoirs publics ont réagi. Le 13 janvier dernier, le Chef de l'état a déclaré devant des parlementaires " Nous ne mettons pas tant d'argent pour que la totalité des usines aillent à l'extérieur ". Le même jour le ministre de l'industrie a égrené la liste des aides accordées depuis le début 2009. Trois milliards d'euros ont été octroyés à Renault, autant à PSA, sous forme de prêts bonifiés en échange d'un engagement de pérennité des sites de production et des emplois en France, et de soutien aux sous-traitants. L'usine francilienne de Flins a obtenu une aide de 100 millions d'euros pour la production dès 2012 de Zoé, la future voiture électrique de Renault ainsi que la fabrication et le recyclage des batteries et la recherche dans ce domaine à Flins.

En outre, il a rappelé les 600 millions versés au titre de la prime à la casse. Il a également indiqué que l'Etat n'exclut pas de réclamer davantage de sièges au conseil d'administration de Renault. Enfin, il a clairement souligné que le gouvernement ne voulait pas une baisse de production ni une baisse des effectifs à Flins.

Bruxelles s'est inquiété de ces propos protectionnistes. La Commission européenne a écrit à la France afin de s'assurer que les prises de positions du ministre de l'industrie ne remettaient pas en cause l'engagement pris en février 2009 de ne pas conditionner son aide en faveur du secteur automobile au maintien des sites de production dans l'hexagone. Le 28 février 2010, la Commission européenne a donné son feu vert à la mise en œuvre du plan automobile qui s'inscrit dans le cadre européen et n'exige pas des constructeurs de travailler exclusivement avec des fournisseurs français. Il n'y a aucune obligation de « relocalisation » en France de productions existantes ni aucune obligation de fermer des sites hors de France. Enfin, ce plan est ouvert à tout constructeur, français ou étranger, situé sur le territoire français.

2 Mise en chantier de la voiture de demain

La voiture du futur repose sur les nouvelles technologies et mobilise recherche et innovation des constructeurs et pôles de compétitivité.

- Les nouvelles technologies.

En ce qui concerne les émissions de CO₂ au-delà de l'objectif d'une réduction des émissions des voitures particulières à 120 g par kilomètre d'ici 2012, un nouvel objectif plus exigeant sera défini pour 2020. Elles nécessiteront une nouvelle conception de la motorisation des véhicules qu'ils soient essence, diesel ou hybride. Au-delà de cet aspect environnemental c'est tout le produit " automobile " qui devra être repensé.

Les circuits électroniques déjà bien présents dans la voiture d'aujourd'hui seront généralisés. La voiture sera plus sûre et se fera communicante en constante interaction avec son environnement et les usagers. Par ailleurs les sciences des

matériaux, les nouvelles technologies de l'énergie seront également mis à contribution.

Cela dit, les constructeurs et l'Union européenne misent sur le "véhicule décarboné", c'est-à-dire une diversité d'options technologiques (électrique, hybride rechargeable, thermique optimisé...) pour l'ensemble des véhicules (voitures particulières, véhicules utilitaires, légers ou lourds) et pour l'ensemble des usages (urbain et interurbain, courtes et longues distances, ...) permettant d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO₂.

Renault et PSA consacrent une partie non négligeable de leurs efforts vers ce type de véhicule. L'Etat, le, a attribué un prêt de 100 millions d'euros à Renault pour contribuer au financement de la chaîne de production de Zoé, la future voiture électrique, sur le site de Flins.

PSA n'est pas en reste, il présentera la 3008 Hybrid 4, modèle hybride, au Mondial de l'automobile en octobre prochain, avant son lancement au début de 2011.

De son côté la Présidence espagnole de l'union européenne a présenté le 9 février 2010 un plan européen pour la voiture électrique "Si les pays de l'UE n'agissent pas de manière concertée pour le développement de la voiture électrique, cette industrie se développera ailleurs, notamment en Asie" a mis en garde la ministre des Sciences.

- les centres de recherche de l'Ile de France et les pôles de compétitivité.

Dans un contexte économique morose la R&D porteuse d'espoir et de solutions innovantes joue un rôle fondamental.

70 % des chercheurs de l'industrie automobile sont en Ile de France. Dans cette région 30% du total des dépenses R&D sont consacrées au secteur automobile.

A noter, par ailleurs, au palmarès 2009 de L'INPI, dévoilé le 23 mars 2010, PSA Peugeot Citroën et Renault arrivent très nettement en tête pour les dépôts de brevets en France avec respectivement 1265 et 906 dépôts contre 961 et 950 en 2008. C'est dire les efforts de recherche et d'innovation des deux constructeurs.

➤ Les centres de recherche.

Les ingénieurs et techniciens de PSA sont répartis sur quatre centres d'études dont trois en Ile de France (La Garenne-Colombes, Vélizy, Carrières-sous-Poissy) participent aux projets de R&D.

Le Centre Technique de la Garenne-Colombes emploie 2.600 personnes pour la conception des organes mécaniques et participent aux activités d'innovation, de recherche et à la conduite des avant-projets.

L'Automotive Design Network (ADN) de Vélizy inauguré en 2004 regroupe les équipes de style et d'innovation. Cette unité dispose notamment d'un Centre de Réalité Virtuelle, doté des outils de simulation numériques les plus avancés de l'industrie automobile.

Le Centre Technique de Carrières-sous-Poissy (675 personnes) développe les projets de véhicules et réalise les essais du groupe motopropulseur.

Pour sa part Renault a inauguré en 1998 un centre R&D à Guyancourt avec un effectif de 11.500 personnes, dont l'ensemble des équipes chargées de la conception des véhicules.

Dans l'Essonne à Lardy la marque au losange dispose également d'un Centre technique avec un effectif de 1.800 employés qui sont spécialisés dans les essais sur

banc pour mettre au point les moteurs , boîtes de vitesse et tester les fonctions des véhicules.

➤ Les pôles de compétitivité

Afin de mettre en synergie les acteurs de la filière (constructeurs , équipementiers , laboratoires de recherche , universités , ...) dans une logique d'excellence le pôle de compétitivité Mov'eo , à vocation mondiale , s'étend sur les régions Ile de France , Basse-Normandie , Haute-Normandie. Mov'eo a pour objet de fédérer les projets portant sur l'optimisation de la mobilité, avec le développement des complémentarités entre les modes individuels et collectifs et l'amélioration des performances : consommation, environnement, sécurité routière, mobilité et services, filière mécatronique. Mov'eo implique 75 entreprises de toutes tailles, représentant un effectif de 168.000 personnes.

System@tic Paris-Région, pôle de compétitivité francilien, regroupant 105 PME, travaille sur les technologies clés, optique, électronique, logiciels et les systèmes complexes dans cinq thématiques dont l'automobile.

Enfin le pôle Advancity consacre 11% de ses activités à la voiture de demain.

Remerciements à :

Alain BERNARD, chargé de mission
Jean-Baptiste BARONI, CCFA

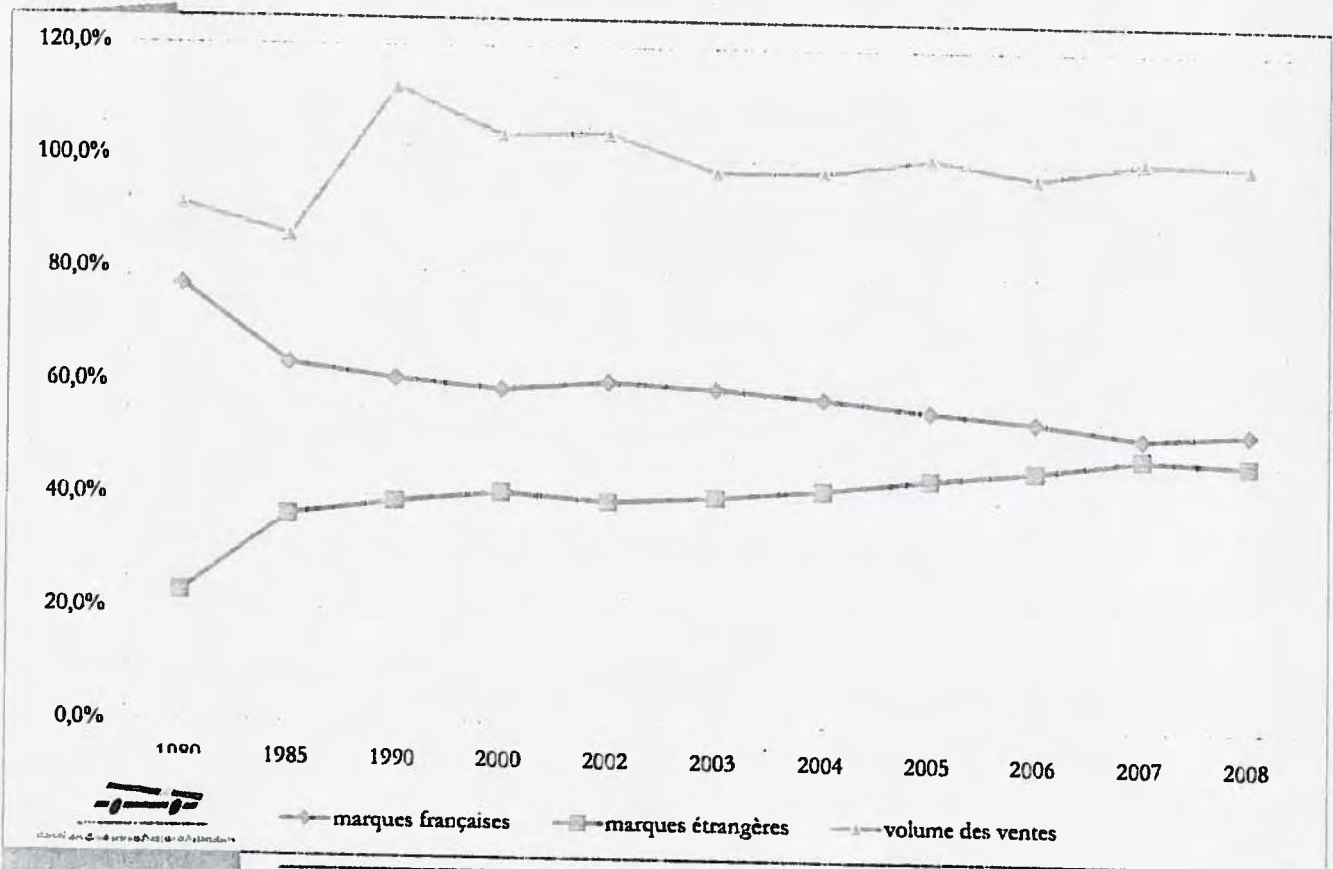
ANNEXES

Densité automobile par pays
(nombre de véhicules tous types pour 1.000 habitants)

	1985	1990	1995	2000	2005	2008
Etats-unis	708	752	759	774	807	818
Italie	412	507	541	615	653	685
Espagne	276	403	430	517	580	632
Canada	559	617	562	573	584	624
France	446	495	520	564	593	598
Japon	375	456	527	566	584	592
Union Européenne	380	454	473	534	576	585
Royaume-uni	379	454	474	525	567	580
Belgique	363	419	463	505	531	550
Allemagne	450	512	529	553	593	535
Suède	400	455	445	481	507	525
Pologne	117	160	229	287	381	454
Corée du sud	25	71	177	240	313	341
Argentine	173	180	167	181	182	209
Brésil	86	87	89	109	120	133
Turquie	27	37	65	84	108	129
Chine	3	5	8	12	21	34
Inde	3	5	6	7	10	14

Source : CCFA

Répartition du marché automobile français



Note

La base 100 du volume des ventes a été fixée à l'année 2008. en nombre d'immatriculations, elle correspond à un nombre de 2 050 283 véhicules vendus (source CCFA).

Le constat peut être fait que le volume annuel n'a pas varié malgré la croissance de la population française sur les 25 dernières années

