

La filière industrielle de l'automobile : 4 400 sites de production sur une large étendue du territoire

La filière industrielle de l'automobile réalise 16 % du chiffre d'affaires de l'industrie manufacturière. Elle regroupe près de 4 400 sites de production, appartenant à plus de 3 500 entreprises¹, et emploie 440 000 salariés. Moins d'un tiers de ces établissements appartient au « noyau » de la filière, constructeurs et équipementiers principalement. Leurs activités nécessitent en effet des produits et services industriels variés et spécifiques, assurés par près de 3 000 autres établissements constituant la « périphérie » de la filière et employant 230 000 salariés. En particulier, les fabricants de produits métalliques, en caoutchouc, en plastique, en verre et en textile sont fortement impliqués dans la filière. Les sites des constructeurs et motoristes sont les plus importants : 700 salariés en moyenne contre moins de 80 pour ceux de la périphérie. Les établissements du noyau de la filière sont implantés selon deux axes : le long de la Manche et dans l'est de la France. L'implantation de la « périphérie » est plus large, même si les activités plus impliquées restent à proximité de celles du noyau.

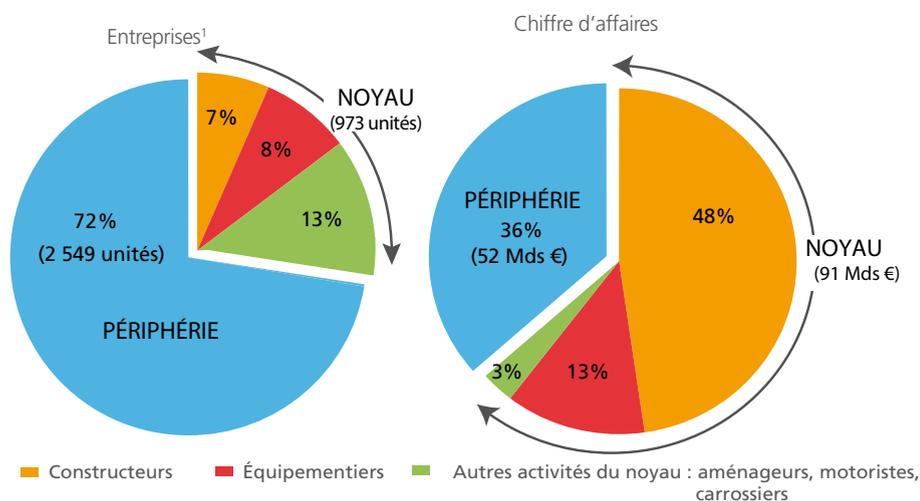
Les filières, en particulier la filière automobile, sont au cœur de la politique industrielle. Cependant, l'évaluation économique des filières se heurte à une difficulté : les statistiques en matière d'entreprises, qui reposent sur le concept d'activité principale ou secondaire, ne permettent pas d'apprécier les relations interentreprises – entre clients et fournisseurs et entre donneurs d'ordres et sous-traitants – caractéristiques des filières. La DGE a donc réalisé une enquête en 2012 afin d'identifier les entreprises constitutives de la filière industrielle automobile² et d'en analyser les spécificités : différentes activités, degré d'implication des entreprises, rang des établissements, implantation territoriale, etc.

¹ Il s'agit ici des unités légales au sens du répertoire Sirene de l'Insee.

² La filière est constituée des entreprises et des établissements dont une partie au moins de l'activité relève de l'industrie et consiste à fabriquer des produits intégrés *in fine* à un véhicule automobile ou assimilé. Sont exclus les établissements du commerce, des services financiers ainsi que les sièges sociaux.

³ Cette étude n'aborde pas les relations de production de la filière avec des entreprises situées à l'étranger, qu'il s'agisse de filiales ou de sous-traitants.

Graphique 1 : « Noyau » et « périphérie » de la filière industrielle automobile



Sources : DGE, enquête en 2012 auprès des entreprises de la filière automobile ; Insee, Esane 2011. Calculs DGE.

La filière regroupe 4 400 sites de production

La filière industrielle de l'automobile regroupe, en France³, plus de 3 500 entreprises, dont environ 4 400 établissements – les sites de production – travaillent pour la filière. Ces établissements emploient 441 000 salariés en « équivalent temps plein ».

La filière comprend, bien sûr, le millier d'entreprises du secteur de l'industrie automobile, le « noyau » de la filière, dont l'activité mobilise près de 1 500 établissements, employant 211 000 salariés en « équivalent temps plein ».

Plus précisément, le noyau de la filière recouvre cinq métiers propres à l'industrie automobile. Les *constructeurs*, qu'il s'agisse de voitures particulières, de véhicules utilitaires légers, d'autobus, de tracteurs routiers, de remorques et de caravanes, regroupent, avec les *motoristes*, environ 200 entreprises et plus de 300 établissements employant près de 126 000 salariés, soit 29 % des effectifs de la filière. Les autres métiers du noyau sont des fabrications et des services relevant déjà d'une logique de filière tels ceux des *équipementiers* (tableaux de bord complets, boîtes de vitesse, sièges complets, etc.), des *carrossiers* (de voitures particulières mais aussi de véhicules porteurs et utilitaires) et des *aménageurs*, réalisant des travaux de montage

d'équipements spécifiques (par exemple, pour les véhicules destinés au fret).

Les équipementiers regroupent un peu moins de 300 entreprises ; 66 000 salariés fabriquent des équipements automobiles dans 430 établissements. Les activités de carrosserie et d'aménagement de véhicules occupent 19 000 salariés au sein d'un nombre plus élevé d'établissements (près de 700).

À la « périphérie » du noyau de la filière, des activités variées et spécifiques

Le noyau de la filière ne regroupe cependant que le quart des entreprises de la filière (graphique 1) et ses activités ne concernent que 30 % des établissements de la filière. En effet, les activités du noyau nécessitent la fabrication de produits ou de services industriels assurée par près de 3 000 établissements supplémentaires, employant 230 000 salariés. Ces établissements constituent la « périphérie » de la filière. Leurs produits ou services relèvent de onze activités⁴.

Huit de ces activités périphériques se distinguent par les matériaux mis en œuvre dans l'élaboration de produits spécifiques : *produits électriques* (plus de 100 établissements employant 18 000 salariés), notamment pour les phares, *produits électroniques* (près de 200 établissements employant plus de 26 000 salariés) pour les indicateurs de vitesse ainsi que les cartes et assemblages électroniques, *caoutchouc et plastique* (plus de 600 établissements employant près de 48 000 salariés) pour les pneumatiques, courroies ainsi que les plaques, feuilles et bandes en matière plastique pour les équipementiers, *produits en verre* (une trentaine d'établissements occupant 5 000 salariés) pour les vitres de voiture, rétroviseurs et ampoules, *produits en textile* (une trentaine d'établissements également, employant 2 000 salariés) pour les tapis de sol, *cuir* (une dizaine d'établissements, 200 salariés) pour les malles et sièges, *produits chimiques* (200 sites, 16 000 salariés) pour les peintures et liquides pour frein et *produits pétroliers raffinés* pour les lubrifiants (30 établissements, 1 200 salariés).

Les trois autres activités périphériques sont relatives à la construction des pièces automobiles : il s'agit de l'élaboration de *produits métalliques* – extrusion à froid des aciers, décolletage pour pièces automobile, etc. – (1 300 établissements et plus de 50 000 salariés), de la fabrication des *pièces mécaniques* – culasses, pistons, bielles, etc. – (260 établissements et 26 000 salariés), réalisées à partir des produits de la *métallurgie* – tôles, barres bandes, pièces moulées en fonte pour moteur – (240 établissements et 38 000 salariés).

Les établissements de la filière automobile réalisent 16 % du chiffre d'affaires de l'industrie manufacturière

Les constructeurs ne regroupent que 7 % des entreprises de la filière et les équipementiers, 8 %. Néanmoins, le poids économique du noyau, notamment des constructeurs, dans la filière est très important : avec 91 milliards d'euros, il représente 64 % du chiffre d'affaires total de celle-ci (143 milliards d'euros – tableau 1). À eux seuls, les constructeurs en réalisent 48 %, à comparer aux 36 % de la périphérie.

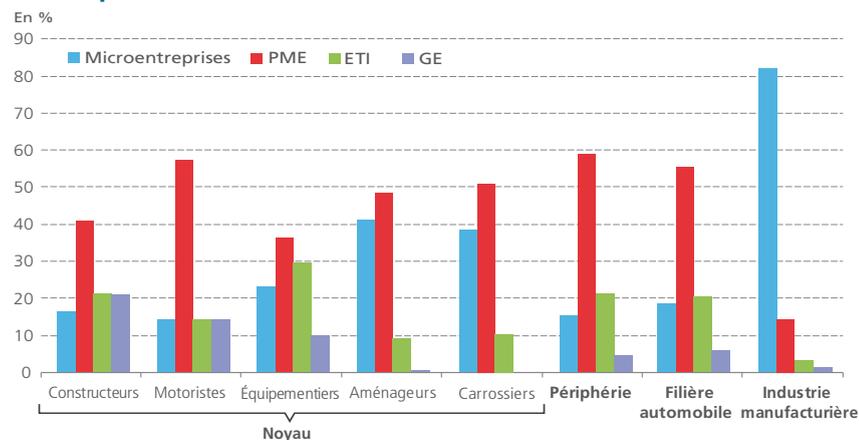
L'activité du noyau induit donc un effet d'entraînement sur celle de la périphérie : le rapport entre le chiffre d'affaires de la filière et celui du noyau est de 1,6 et de 2,0 pour la valeur ajoutée (12 milliards d'euros pour la périphérie comme pour le noyau de la filière).

⁴ Selon le niveau « division » de la Nomenclature NAF rév.2 révisée au 1^{er} janvier 2008.

⁵ Cf. note de bas de page n° 3.

⁶ Selon la Statistique publique (cf. décret n° 2008-1354 du 18 décembre 2008), une entreprise est soit indépendante (le plus souvent une microentreprise), soit appartient à un groupe d'entreprises. Ces groupes sont classés selon leur taille (en effectif, chiffre d'affaires et total de bilan), limitée aux filiales situées en France, en trois catégories : PME, entreprises de taille intermédiaire (ETI) et grandes entreprises (GE).

Graphique 2 : Catégorie de taille en France des groupes⁶ auxquels appartiennent les entreprises de la filière automobile



Sources : DGE, enquête en 2012 auprès des entreprises de la filière automobile ; Insee, Esane, Lifi 2011. Calculs DGE.

Prise dans son ensemble, la filière automobile réalise 16 % du chiffre d'affaires de l'industrie manufacturière (10 % pour le noyau et 6 % pour la périphérie) et 11 % de sa valeur ajoutée (6 % pour le noyau et la périphérie). La filière automobile représente donc pour l'industrie et, plus largement, pour l'ensemble de l'économie un enjeu important. À l'international, la filière pèse fortement : son taux d'exportation (43 %) est en effet supérieur de près de 10 points à celui de l'industrie manufacturière (34 %). Ce dynamisme à l'export résulte de celui des entreprises du noyau, dont le taux d'exportation est très élevé (56 %), notamment celui des constructeurs. Il recouvre cependant les nombreux échanges au sein d'une filière fortement internationalisée⁵, induisant des importations d'un niveau élevé, voire supérieur aux exportations pour les produits de la construction. Le taux d'exportation des entreprises de la périphérie (35 %), intervenant sur une grande variété d'activités industrielles, ne diffère pas de celui de l'ensemble de l'industrie manufacturière.

Une forte proportion d'entreprises appartient à des groupes de taille importante

Les entreprises de la filière automobile appartiennent très largement à des groupes⁶ de taille importante. Ainsi, la part de celles qui sont contrôlées par des ETI ou des grands groupes (GE), respectivement 20 % et 5 % des entreprises de la filière, est très supérieure à ce qu'elle est pour l'ensemble de l'industrie manufacturière (respectivement 3 % et moins de 1 %). Les autres entreprises de la filière appartiennent globalement à des structures de plus grande taille : des PME dans 55 % des cas contre 14 % pour l'ensemble de l'industrie manufacturière. En revanche, seulement 18 % des entreprises de la filière sont des microentreprises contre 82 % pour l'ensemble de l'industrie manufacturière.

Les constructeurs, les motoristes et les équipementiers opèrent pour une plus grande part au sein de groupes de grande

Tableau 1 : Données structurelles sur la filière automobile

	Nombre d'entreprises	Chiffre d'affaires HT (Mds €)	Taux d'exportation (%)	Valeur ajoutée (Mds €)
NOYAU	973	91	56	12
PÉRIPHÉRIE	2 549	52	35	12
Filière automobile	3 522	143	43	24
Rapport (Filière/Noyau)	3,6	1,6		2,0
Industrie manufacturière	206 998	900	34	215
Poids de la filière dans l'industrie manufacturière	2 %	16 %		11 %

Sources : DGE, enquête en 2012 auprès des entreprises de la filière automobile ; Insee, Esane 2011. Calculs DGE.

taille (GE) : entre 10 % et 20 % contre 5 % pour l'ensemble des entreprises de la filière et moins de 1 % pour celles de l'industrie manufacturière. Les équipementiers appartiennent plus fréquemment à des groupes de taille intermédiaire (ETI). Les aménageurs et les carrossiers, quant à eux, relèvent de groupe de taille plus petite (PME) ou sont des microentreprises.

À l'instar du noyau, les entreprises de la périphérie s'insèrent dans de grandes structures : environ 20 % sont au sein d'ETI et près de 5 % de grands groupes (GE). Seulement 5 % des entreprises de la périphérie appartiennent à un groupe détenant aussi des entreprises du noyau. Autrement dit, le contrôle du noyau sur la filière ne prend pas la forme de participations majoritaires dans le capital des entreprises.

Des sites de production de taille variable selon les métiers

Les sites de production de la filière automobile emploient une centaine de salariés⁷ en moyenne. Les établissements dédiés aux métiers du noyau sont de taille deux fois plus importante que ceux dédiés aux fabrications de la périphérie : ils emploient en moyenne 150 salariés contre 80 salariés par site de la périphérie. Les sites de construction de véhicules et de moteurs sont les plus importants (700 salariés en moyenne comprenant quelques établissements de plus de 5 000 salariés et une vingtaine de plus de 1 000), devant ceux de fabrication de produits en verre (200 salariés). Suivent ceux de fabrication de produits électriques (170), de produits métallurgiques (160), d'équipements automobiles (150) et de produits électroniques (130). Les établissements fabriquant des pièces en caoutchouc et en plastique, nombreux, sont de plus petite taille (80 salariés par site en moyenne), de même que les sites fabriquant des pièces mécaniques (une centaine de salariés par site).

Les autres activités de la périphérie sont réalisées dans des sites de petite taille, notamment la fabrication de produits métalliques, qui compte, et de loin, le plus grand nombre d'établissements de la filière (1 300) mais dont la taille moyenne est particulièrement petite (moins de 40 salariés par site). Les quelques établissements du cuir de la filière automobile, dont l'activité relève de l'artisanat de luxe, ne comptent qu'une quinzaine de salariés en moyenne. Les sites des carrossiers-aménageurs sont aussi de taille limitée (moins de 30 salariés par site).

Les fabricants de produits métalliques, en caoutchouc et en plastique, en verre et du textile sont fortement impliqués dans la filière

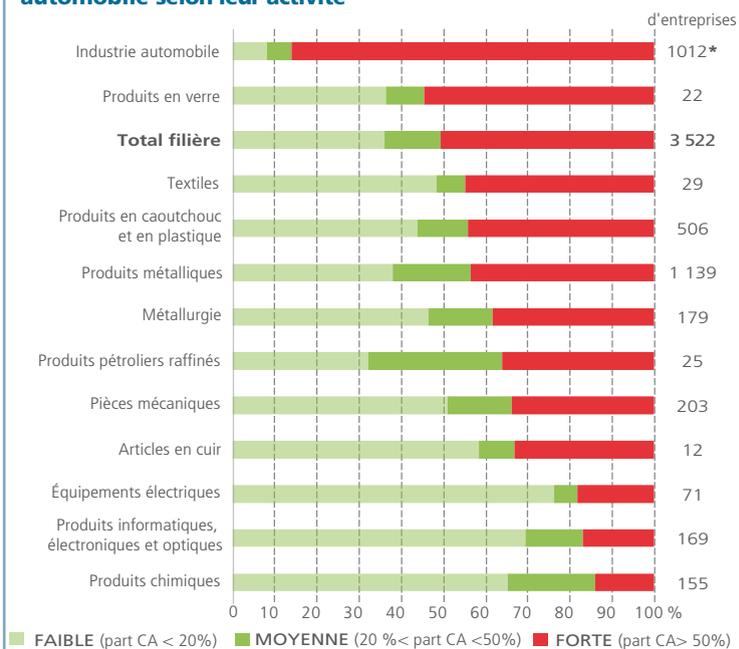
Une entreprise travaillant pour la filière automobile peut aussi produire pour une autre filière, par exemple l'aéronautique. Elle ne réalise alors qu'une part de son chiffre d'affaires avec le marché automobile. Cette part, qui mesure son « implication » dans la filière, est variable. Elle est cependant assez liée à son activité pour la filière. Ainsi, les entreprises du noyau sont fortement impliquées dans la filière automobile : 85 % réalisent plus de la moitié de leur chiffre d'affaires pour celle-ci (*graphique 3*).

Les entreprises de la périphérie de la filière automobile sont, quant à elles, plus diversement impliquées : 38 % seulement le sont fortement, 16 % moyennement (leur chiffre d'affaires dédié à la filière est compris entre 20 et 50 %), les autres entreprises, 46 %, n'étant que faiblement impliquées dans la filière (moins de 20 % de leur chiffre d'affaires lui sont consacrés).

Au sein de la périphérie, près de la moitié des fabricants de produits métalliques et de ceux de produits en caoutchouc et en plastique sont fortement impliqués. Du fait de leur nombre important, ces entreprises contribuent assez largement au taux global (38 %) de forte implication des entreprises de la périphérie. Les fabricants de produits en verre et de produits du textile, peu nombreux, sont également fortement impliqués pour la moitié d'entre eux. Ces fabrications ont une haute spécificité dès lors qu'elles sont destinées à la filière automobile, expliquant la forte adhésion des entreprises concernées.

⁷ Hors emploi intérimaire, non pris en compte dans cette étude.

Graphique 3 : Implication des entreprises dans la filière automobile selon leur activité



* aux 973 entreprises du noyau (*tableau 1*) s'ajoutent 39 entreprises classées dans la périphérie de la filière car ayant une activité « industrie automobile » secondaire.

Sources : DGE, enquête en 2012 auprès des entreprises de la filière automobile ; Insee, Esane 2011. Calculs DGE.

À l'opposé, plus de 60 % des fabricants des produits chimiques, informatiques, électroniques et électriques, et plus de 75 % de ceux des équipements électriques, ne sont que faiblement impliqués. Leurs activités de fabrication des peintures, des brillants pour carrosserie, d'ensembles électroniques, de phares et de lampes à destination de véhicules automobiles n'ont qu'une faible spécificité. Pour la majorité de ces fabricants, d'autres marchés pour ces produits ou d'autres activités génèrent un montant important de chiffre d'affaires. En outre, les activités d'électronique embarquée sont largement réalisées par les équipementiers.

Le rang ne dépend pas que de l'activité

La filière automobile mobilise une multiplicité d'activités et de métiers dans des sites de production de tailles diverses, appartenant à des entreprises d'implication variable. La relation entre donneurs d'ordres et sous-traitants est centrale : elle facilite l'ajustement de la production et réduit les coûts par la concurrence entre fournisseurs produisant de grandes quantités pour de multiples clients.

Néanmoins, au sein de la filière, les relations entre donneurs d'ordres et sous-traitants sont de nature variable selon le degré de coopération qu'elles revêtent, allant du simple respect d'un cahier des charges (cas des services industriels, tel le travail de l'acier pour la fabrication des pièces mécaniques) à une implication économique étendue avec la responsabilité de la construction d'une partie entière d'un véhicule (bloc avant, cockpit...). L'organisation de la filière ne se réduit donc pas à un simple schéma pyramidal, ce qui complexifie la notion de rang d'un établissement. Le positionnement des établissements au sein de la filière résulte de la stratégie des constructeurs et leur rang relève parfois davantage de la confiance et du pouvoir dont ils disposent au sein du processus de production.

La mesure du rang des établissements au sein de la filière automobile étudiée ici résulte de l'appréciation qualitative des chefs d'entreprise interrogés lors de l'enquête, avec trois modalités possibles : « rang 0 », « rang 1 » ou « rang 2 ou plus », les établissements des constructeurs, quelle que soit leur activité, étant considérés de « rang 0 ».

Il en ressort que 11 % des établissements de la filière seraient de rang 0, 15 % de rang 1 et 74 % de rang 2 ou plus. En particulier, près

de la moitié des équipementiers seraient de rang 1. Pour la périphérie, les proportions sont de 12 % d'établissements de rang 1 (88 % de rang 2 ou plus), avec une forte variabilité selon l'activité. Ainsi, 29 % des établissements fabriquant des articles en verre et 26 % de ceux fabriquant des produits textiles seraient de rang 1. Chacune de ces deux activités compte une proportion importante (environ la moitié) d'entreprises fortement impliquées dans la filière. Néanmoins, une forte implication des entreprises dans la filière n'est ni une condition nécessaire, ni une condition suffisante d'un rang élevé de leurs établissements. Il y a en effet une forte proportion des fabricants de pièces mécaniques (34 %) de rang 1 alors que les entreprises sont moins fortement impliquées. À l'opposé, seule une faible proportion (7 %) de fabricants de produits en caoutchouc et en plastique est de premier rang alors que près de la moitié des entreprises sont fortement impliquées. Outre l'activité et l'implication dans la filière, la taille de l'établissement, la catégorie d'entreprise, l'internationalisation du groupe auquel appartient l'entreprise propriétaire de l'établissement et, dans une moindre mesure, le taux d'exportation sont des facteurs explicatifs du rang dans la filière. Les constructeurs, grandes entreprises fortement internationalisées, nouent, en effet, à des fins de garanties et de capacités d'approvisionnement, des relations directes avec des fournisseurs de taille importante (la catégorie d'entreprise), dotés d'un savoir-faire spécifique dédié à la filière (l'implication de l'entreprise dans la filière) et d'une bonne connaissance des marchés étrangers (l'appartenance à un groupe étranger).

Les activités de la périphérie les plus impliquées restent à proximité de celles du noyau

Schématiquement, l'implantation territoriale de la filière automobile (*cartes*) s'articule autour de deux axes : d'une part, le long de la Manche, dans les régions Bretagne, Normandie (Haute et Basse) et Nord - Pas-de-Calais, auxquelles on peut adjoindre l'Île-de-France ; d'autre part, dans l'est de la France, en Lorraine, Alsace, Franche-Comté et Rhône-Alpes. Cette implantation est particulièrement nette s'agissant des constructeurs et des motoristes. Elle exerce une attractivité sur l'ensemble des établissements de la filière, variable cependant avec l'implication de leur activité. Ainsi l'implantation géographique des fabricants d'équipements automobiles en est proche mais s'en écarte sensiblement : ils sont en effet également localisés dans les régions Centre, Poitou-Charentes, Aquitaine et Midi-Pyrénées. Les fabricants de produits métalliques sont, quant à eux, plus concentrés dans l'est de la France comparativement aux fabricants de produits en caoutchouc et plastique, dont les effectifs s'étendent plus à l'ouest avec, néanmoins, une part importante dans le nord. Les fabricants de produits en caoutchouc et en plastique sont fournisseurs des équipementiers tandis que les fabricants de produits métalliques fournissent les motoristes. Les autres activités de la filière automobile, moins importantes en termes d'effectifs salariés, sont réparties de façon plus diffuse sur le territoire.

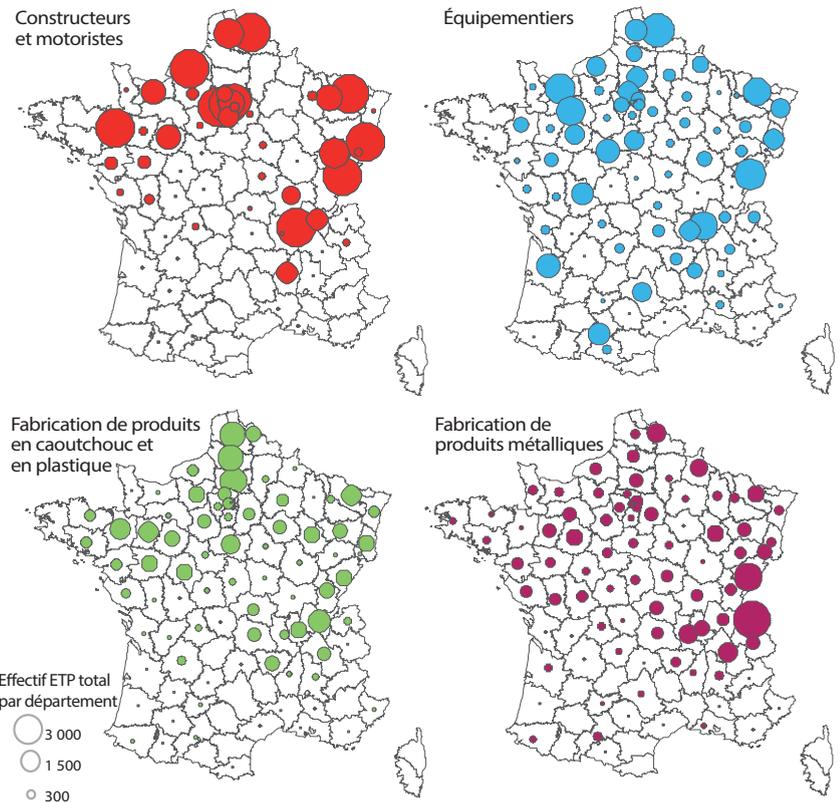
Amel El Guendouz, Nathalie Devillard, DGE

Pour en savoir plus : prochainement en ligne

- Méthodologie de l'enquête (définition du périmètre et estimation du chiffre d'affaires de la filière)
- Description des secteurs d'activités et produits fabriqués par la filière
- Variables explicatives du rang d'un établissement
- Résultats complémentaires (*cartes* supplémentaires, etc.)

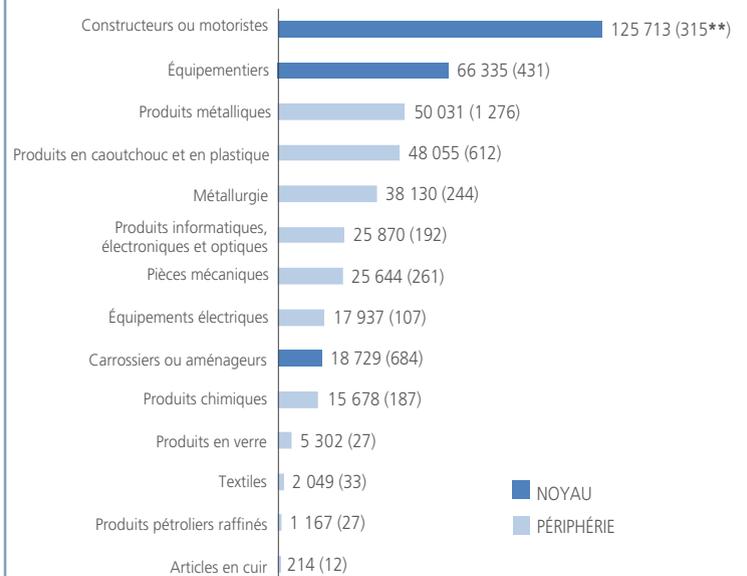
Consultez la rubrique « Études et statistiques » du site www.entreprises.gouv.fr

Localisation des effectifs et des activités dominantes de la filière automobile



Sources : DGE, enquête en 2012 auprès des entreprises de la filière automobile ; Insee Clap 2011. Calculs DGE.

Graphique 4 : Effectifs* de la filière automobile par activité



(*) EQTP

(**) Nombre d'établissements de la filière y compris les établissements non employeurs (entrepôts, locaux destinés au personnel intérimaire, etc.).

Sources : DGE enquête en 2012 auprès des entreprises de la filière automobile ; Insee, Clap 2011. Calculs DGE.

Directeur de la publication : Pascal Faure

Rédacteur en chef : François Magnien

Secrétariat de rédaction : Martine Automme, Nicole Merle-Lamoot

Composition : Hélène Allias-Denis, Brigitte Baroin

ISSN : 2269-3092

Dépôt légal : 2015

DGE - 67, rue Barbès, 94200 Ivry-sur-Seine

DGE
DIRECTION GÉNÉRALE
DES ENTREPRISES