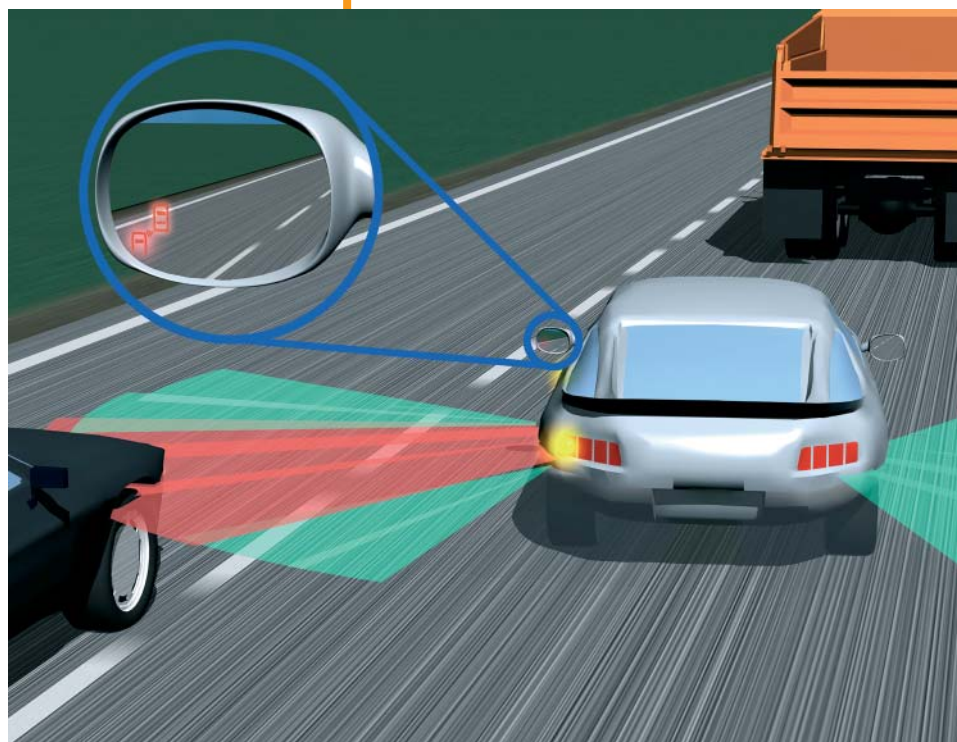


# L'industrie automobile : constructeurs et équipementiers

en

chiffres



édition  
**2007**

## Ce dossier a été réalisé par le Sessi

### *Réalisation et coordination*

Martine Delaunay  
Tél. : 02 31 45 73 83  
mél : martine.delaunay@industrie.gouv.fr

### *Joël Bocher*

Tél. : 02 31 45 73 80  
mél : joel.bocher@industrie.gouv.fr

### *Contribution*

Philippe Leterrier  
Tél. : 02 31 45 74 03  
mél : philippe.leterrier@industrie.gouv.fr

### *Joël Maecke*

Tél. : 02 31 45 74 04  
mél : joel.maecke@industrie.gouv.fr

### *Maquettiste*

Brigitte Lory

### *Directeur de la publication*

Yves Robin  
Chef du Service des études et des statistiques industrielles

## Contacts

### Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Emploi

#### Sessi

Service des études et des statistiques industrielles

#### Centre d'enquêtes statistiques

5, rue Claude Bloch  
14024 CAEN CEDEX  
Tél. : 02 31 45 73 33 - Télécopie : 02 31 45 74 84

#### Centre d'information

10, rue Auguste Blanqui  
93186 MONTREUIL CEDEX  
Tél. : 01 41 63 58 60 - Télécopie : 01 41 63 58 59

#### Simap

Service des industries manufacturières  
et des activités postales  
Bureau Matériels de transport  
Le Bervil  
12, rue Villot  
75572 PARIS CEDEX 12  
Tél. : 01 44 87 17 17 - Télécopie : 01 53 44 91 90

## Vous recherchez des statistiques sur l'industrie française ?

Le Sessi met à votre disposition  
sur le site internet :



[www.industrie.gouv.fr/sessi](http://www.industrie.gouv.fr/sessi)

un ensemble de résultats chiffrés :

- ▶ Conjoncture industrielle
- ▶ Statistiques sur le système productif
- ▶ Publications

Le **Sessi** souhaite la meilleure utilisation et la plus large diffusion possible des informations qu'il publie.  
Toute reproduction, **avec indication de la source**, est donc autorisée, sans aucune restriction.

#### Photos de couverture

Valéo

Avec les remerciements du Sessi

## Sommaire

La construction automobile dans le monde .....	4
La construction automobile en France .....	8
Les équipementiers dans le monde .....	12
Les équipementiers en France .....	15
Accord relatif aux délais de paiement .....	20
Les autres fournisseurs en France .....	21
La chaîne des fournisseurs en France .....	22

### Organismes professionnels

#### F I E V

##### Fédération des industries des équipements pour véhicules

79, rue Jean-Jacques Rousseau

92158 SURENES CEDEX

Tél. : 01 46 25 02 30 - Télécopie : 01 46 97 00 80

#### C C F A

##### Comité des constructeurs français d'automobiles

2, rue de Presbourg

75008 PARIS

Tél. : 01 49 52 51 00 - Télécopie : 01 47 23 74 73

#### Carcoserco

##### Chambre syndicale nationale des carrossiers et constructeurs de semi-remorques et conteneurs

35, rue des Renaudes

75017 Paris

Tél. : 01 44 29 71 14 - Télécopie : 01 42 67 48 21

### Sites Internet utiles

Ministère délégué à l'industrie : [www.industrie.gouv.fr](http://www.industrie.gouv.fr)

Eurostat : [www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int)

Fédération des industries des équipements  
pour véhicules : [www.fiev.fr](http://www.fiev.fr)

Comité des constructeurs français d'automobiles :  
[www.ccfa.fr](http://www.ccfa.fr)

Association des constructeurs européens d'automobiles :  
[www.acea.be](http://www.acea.be)

Organisation internationale des constructeurs  
automobiles : [www.oica.net](http://www.oica.net)

Association européenne des fournisseurs automobiles :  
[www.clepa.be](http://www.clepa.be)

Plasturgie automobile : [www.autoplasticgate.com](http://www.autoplasticgate.com)

### Pour en savoir plus

- Des résultats détaillés des enquêtes du Sessi (enquête annuelle d'entreprise et enquêtes de branche) sont disponibles à l'adresse suivante : [www.industrie.gouv.fr/sessi/](http://www.industrie.gouv.fr/sessi/)

- L'industrie automobile française en perte de vitesse en 2006, Insee Première, juillet 2007, n° 1149.

# La construction automobile dans le monde

## La production dans le monde

En quinze ans la production automobile mondiale a progressé de 40 %. Avec 69,3 millions de véhicules, dont 50 millions de voitures particulières, elle a augmenté de 4,2 % en 2006. L'industrie automobile mondiale est fortement concentrée. Les dix premiers groupes assemblent 73 % de la production. Depuis le début des années 2000, l'Europe n'est plus la première zone mondiale de montage de véhicules. Elle est supplantée désormais par l'Asie-Océanie, en croissance de 60 % pendant la période, grâce essentiellement à la Chine qui a produit 7,2 millions de véhicules en 2006.

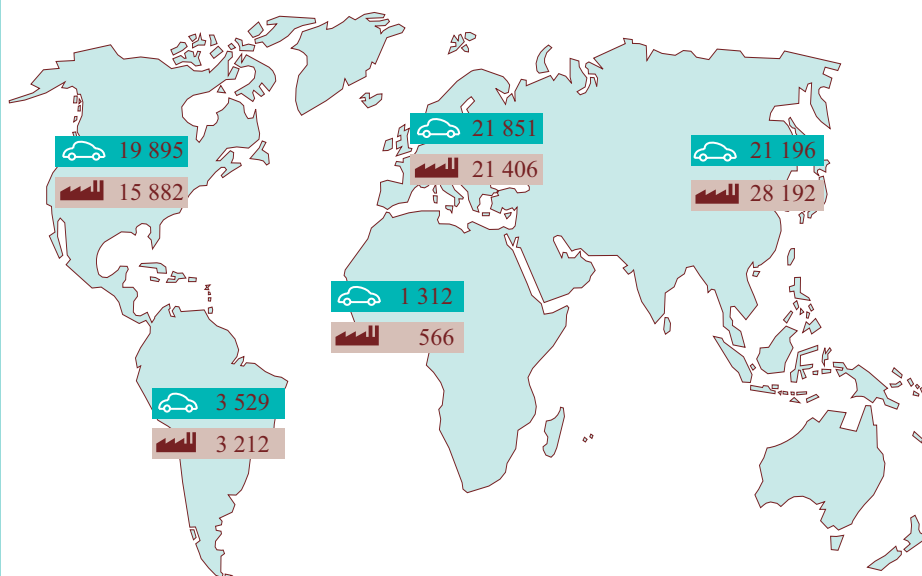
Cette production chinoise, qui n'était que de 2 millions de véhicules en 2000, est réalisée actuellement pour moitié pour le compte de constructeurs étrangers qui travaillent en *joint-venture* avec des acteurs locaux, contre le quart en 2000. Pour leur production de modèles nationaux, seize groupes chinois figurent dans les cinquante premiers constructeurs mondiaux, mais, en 2006, le premier d'entre eux ne se classe qu'au 23<sup>e</sup> rang.

## La production, les immatriculations en 2006

En milliers de véhicules particuliers et utilitaires

69 258 milliers de véhicules produits

67 783 milliers de véhicules immatriculés

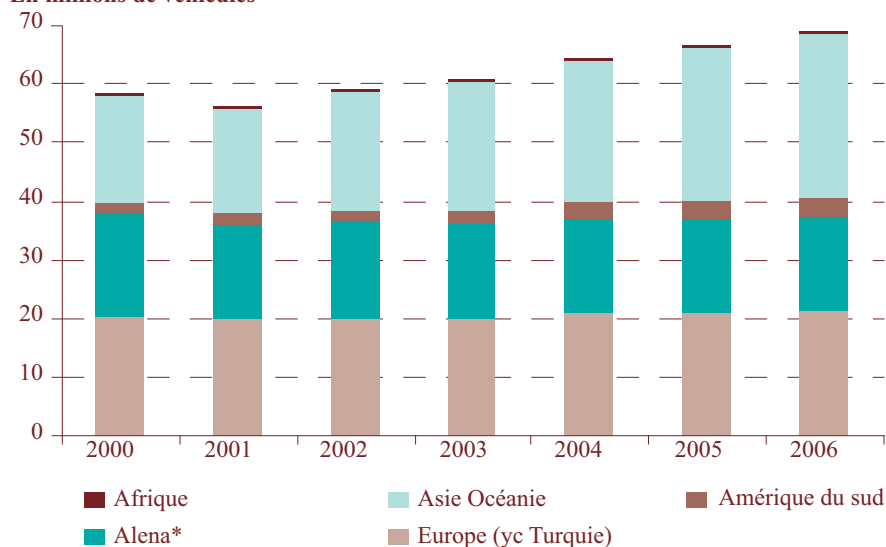


Immatriculations de véhicules particuliers et utilitaires  
 Production de véhicules particuliers et utilitaires

Sources : CCFA, OICA

## Évolution de la production mondiale par zone géographique

En millions de véhicules



Sources : CCFA, OICA

\* Alena : États-Unis, Canada, Mexique

Déjà leader pour les véhicules particuliers, le groupe Toyota est devenu, au cours du premier semestre 2007, le premier constructeur mondial, devant General Motors, tous véhicules confondus.

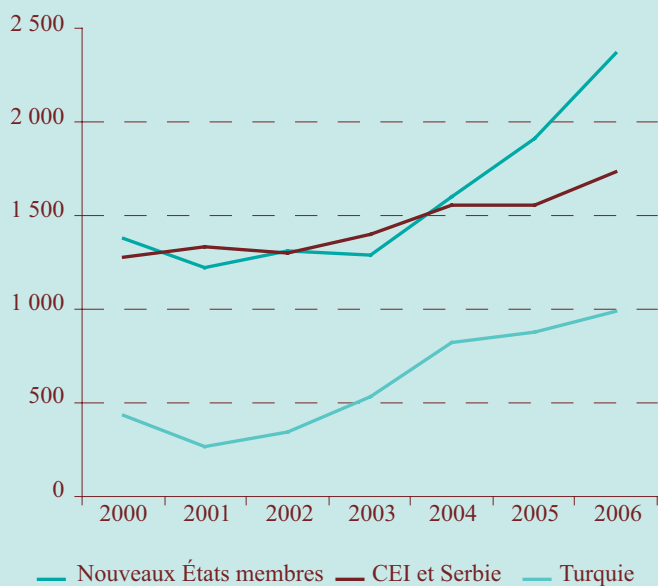
## Les marchés mondiaux

En 2006, 67,8 millions de véhicules ont été immatriculés dans le monde, en hausse de 3,6 % par rapport à 2005. L'Europe occidentale et l'Amérique du Nord, marchés de tailles comparables, ne concentrent plus que 55 % des immatriculations mondiales, contre 65 % en 2000. Le marché européen est constitué à 86 % de voitures particulières, alors qu'en Amérique du Nord les véhicules utilitaires représentent plus de 50 % en raison de l'importance du segment des « *pick-up* ».



## Production de véhicules à l'Est de l'Europe

En milliers de véhicules  
5 081 milliers de véhicules en 2006



Source : OICA

Par contre, les pays à l'Est de l'Europe, qui représentent actuellement près de 22 % du marché européen contre 13 % en 2000, tirent la croissance avec une évolution de + 12,9 % en 2006.

## Une mondialisation de la production

Au cours des dernières années, tous les grands constructeurs ont délaissé leurs anciennes bases de production au profit de nouvelles usines dans les pays émergents où les taux d'équipement des ménages sont très bas et les coûts salariaux très faibles. En outre, les constructeurs nippons se sont attaqués à leurs principaux concurrents sur leur propre territoire en se développant en Amérique du Nord et en Europe. L'internationalisation de la production est générale, mais ce sont les groupes en difficulté ces dernières années qui ont réduit le plus fortement leur production sur leur mar-

## Taux d'équipement par pays

Nombre de voitures et de véhicules utilitaires  
pour 1 000 habitants au 1er janvier

	1985	2006
Union Européenne à 15	380	586
France	446	595
Allemagne	450	597
Pologne	117	385
Roumanie	n. c.	163
Turquie	27	115
États-Unis	708	813
Brésil	86	124
Corée du Sud	25	322
Japon	375	593
Chine	3	23
Inde	3	12

Source : CCFA

ché domestique. Ainsi, depuis 2000, General Motors et Ford ont diminué leur production aux États-Unis de plus d'un million de véhicules chacun et FIAT de près de 500 000 en Italie.

Les groupes français participent également à cette mondialisation de la production. Dorénavant, Renault et PSA assemblent plus de véhicules à l'étranger qu'en France : les pays à l'Est de l'Europe et dans une moindre mesure ceux d'Asie centrale et d'Extrême-Orient sont les principaux bénéficiaires de cette nouvelle stratégie. Afin d'apporter un soutien technique à ces nouvelles unités de production et de développer des projets destinés à ces nouveaux marchés, les constructeurs investissent également dans des centres de recherche régionaux, hors du territoire d'origine. Ainsi, le groupe Renault prévoit de créer avant 2010 un technocentre en Roumanie, puis un second en Inde. ■

## Construction automobile dans les pays de l'Union européenne NACE 34.1

	Effectif salarié en milliers	Chiffre d'affaires en G€	Valeur ajoutée en G€	Investissements en G€	Taux de valeur ajoutée VAHT/CAHT en %	Frais de personnel par personne en k€	Taux de marge EBE/VAHT en %
<b>UE à 25</b>	<b>1 121</b>	<b>506,6</b>	<b>80,2</b>	<b>20,0</b>	<b>16</b>	<b>54,9</b>	<b>24</b>
France	168	87,5	13,2	4,1	15	51,1	35
Allemagne	527	220,4	39,5	9,0	18	68,4	9
Espagne	75	40,6	4,8	1,3	12	38,6	40
Italie	67	31,2	2,3	1,3	7	36,7	- 5
Royaume-Uni	89	47,2	7,3	1,3	15	52,3	36
Pologne	27	8,6	1,2	0,3	14	10,8	75
Hongrie	10	5,5	0,9	0,5	16	17,2	81

Source : Eurostat, 2004

## Répartition géographique de la production

en %, selon ■ Hors pays d'origine ■ Pays d'origine

Production totale en milliers de véhicules

2000

2006

Principales variations en milliers de véhicules

<b>Renault</b>				
<p>2 427</p>	<p>2 492</p>	<b>France</b> : - 290 Espagne : - 170	Roumanie : + 160 Turquie : + 90 Russie : + 50	Slovénie : + 30 Corée du Sud : + 120 Colombie : + 30
<b>P S A</b>				
<p>2 879</p>	<p>3 357</p>	<b>France</b> : - 100 Espagne : - 100	Portugal : + 90 Rép. tchèque : + 190 Slovaquie : + 50	Iran : + 195 Chine : + 150 Brésil : + 90
<b>Volkswagen</b>				
<p>5 107</p>	<p>5 685</p>	Belgique : - 100 Espagne : - 170 Mexique : - 80	<b>Allemagne</b> : + 30 Pologne : + 170 Slovaquie : + 130	Rép. tchèque : + 110 Brésil : + 120
<b>Toyota</b>				
<p>5 196</p>	<p>8 036</p>	<b>Japon</b> : + 770 Chine : + 300 Thaïlande : + 400	France : + 260 Roy.-Uni : + 100 Turquie : + 150	U.S.A. : + 360 Canada : + 130
<b>General Motors</b>				
<p>8 133</p>	<p>8 926</p>	<b>U.S.A.</b> : - 1 100 Roy.-Uni : - 110	Chine : + 160 Corée du Sud : + 90 Thaïlande : + 50	Allemagne : + 30 Brésil : + 120
<b>Ford</b>				
<p>7 323</p>	<p>6 268</p>	<b>U.S.A.</b> : - 1 330 Canada : - 430 Roy.-Uni : - 190	Pays-Bas : - 160 Allemagne : + 240 Turquie : + 220	Brésil : + 200 Chine : + 110
<b>Nissan</b>				
<p>2 603</p>	<p>3 223</p>	<b>Japon</b> : - 90	U.S.A. : + 370 Mexique : + 90 Espagne : + 70	Chine : + 220
<b>FIAT</b>				
<p>2 641</p>	<p>2 318</p>	<b>Italie</b> : - 480 Inde : - 40	Brésil : + 130 Turquie : + 50 Chine : + 50	Pologne : + 30

# La construction automobile en France

## La situation économique

En 2006, selon les premiers résultats de l'enquête annuelle d'entreprise, le chiffre d'affaires de la construction automobile en France se maintient à 87 milliards d'euros, soit 14 % du chiffre d'affaires total industriel hors énergie et agroalimentaire. L'activité est soutenue par le poids important des ventes à l'étranger, trois véhicules sur quatre dont les trois quarts sont destinés à des pays européens. En Europe, un véhicule sur quatre est de marque française.

Par contre, le repli de l'emploi, amorcé en 2005, s'amplifie en 2006. Les effectifs salariés diminuent de 3 %. Dans le même temps, les intérimaires qui représentent plus de 10 % des effectifs employés par la profession, sont en net recul (- 14 %). Face à la modération de la demande et à l'inadéquation de l'offre (gamme vieillissante, absence ou sortie trop récente de nouveaux modèles), plusieurs sites de montage ont été touchés par des mesures de chômage technique, de diminution du nombre d'équipes ou de suppression de postes d'intérimaires.

Au niveau mondial, les investissements des principaux acteurs français représentent 5,5 milliards d'euros. Ils sont en augmentation de 4,1 % en 2006. Sur le territoire national, qui demeure toujours leur destination principale, ils atteignent 3,0 milliards d'euros, soit 14,5 % de l'investissement industriel hors énergie. La baisse des investissements sur le territoire national, entamée en 2002, se poursuit en 2006 avec une chute de 7 %. Les entreprises ont maîtrisé leurs investissements sur les nouveaux modèles et ont différé leurs dépenses d'investissements de capacité, préférant optimiser les capacités existantes. En effet, les taux d'utilisation des capacités sont en baisse. Mesurés par l'indice Harbour, ils sont inférieurs à 100 %, seuil qui est atteint lorsque les unités de montage travaillent sur une journée moyenne de 16 heures avec une durée annuelle d'utilisation de 235 jours.

La stratégie des constructeurs nationaux se caractérise par une forte présence hors de la zone Europe de l'Ouest, comme les implantations de PSA en République tchèque et en Slovaquie, de l'accord conclu entre Renault et Nissan, de la présence de Renault en Roumanie et les implantations de sites industriels en Amérique du Sud. De nouveaux développements de l'outil industriel sont en cours ou en projet vers les zones à fort potentiel de consommation que sont les pays du bassin méditerranéen et d'Asie tels que la Chine ou l'Inde.

De plus, l'implantation de sites de production hors du territoire national devient le relais de l'exportation des produits finis et constitue la condition d'une présence durable sur le marché étranger.

## Chiffres clés du secteur

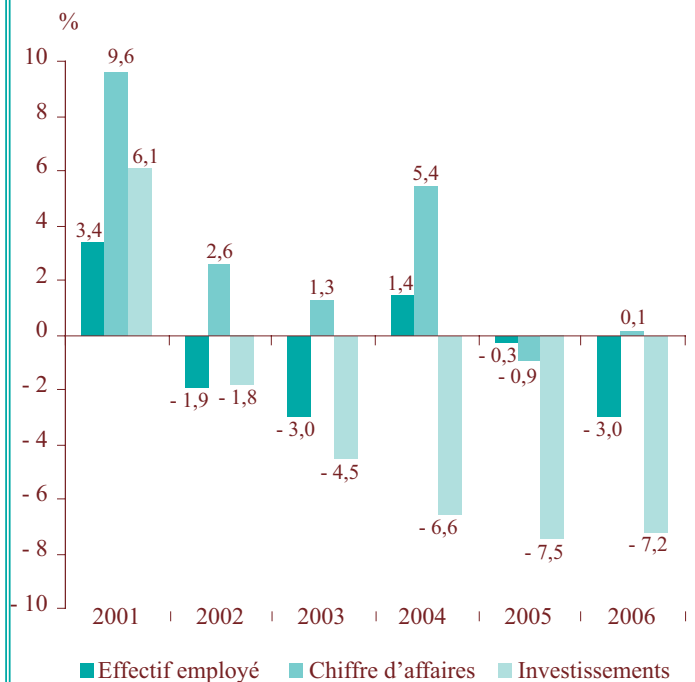
### Données 2005

Nombre d'entreprises		51
Effectif employé		185 061
Chiffre d'affaires hors taxes	M€	86 944
Exportations	M€	51 988
Investissements corporels totaux	M€	3 214
Valeur ajoutée hors taxes par personne	k€	78,2
Frais de personnel par salarié	k€	52,4
Taux d'exportation (Exp/CAHT)	%	59,8
Taux de valeur ajoutée (VAHT/CAHT)	%	16,7
Taux d'investissement (Inv/VAHT)	%	22,2
Taux de marge (EBE/VAHT)	%	31,9
Taux de prélèvement financier (FF/EBE)	%	8,8

Champ : entreprises de 20 personnes ou plus

Source : Sessi - enquête annuelle d'entreprise

## Taux d'évolution annuelle des principales grandeurs

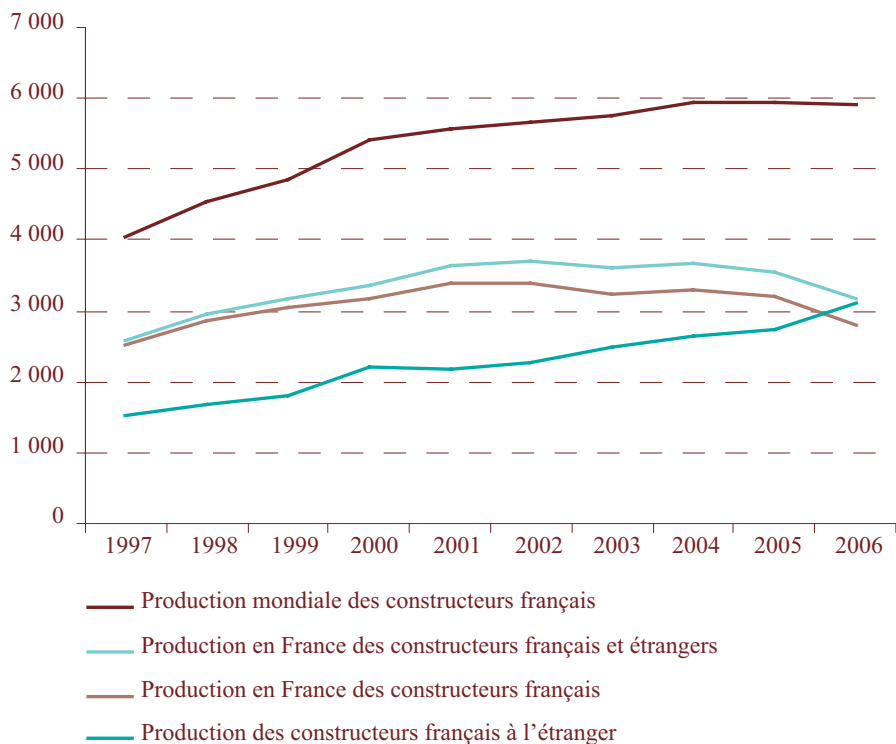


Champ : entreprises de 20 personnes ou plus

Source : Sessi - enquêtes annuelles d'entreprise

## Production des constructeurs français

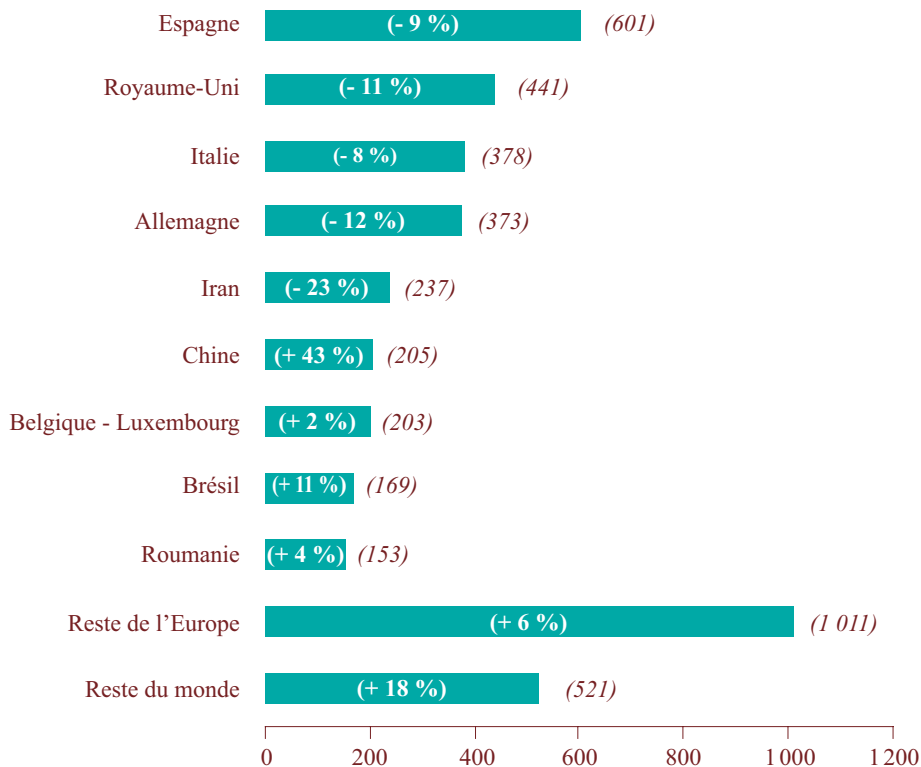
en milliers de véhicules



Sources : Sessi, CCFA

## Les ventes à l'étranger des constructeurs français en 2006

4 292 milliers de véhicules



Sources : Sessi, CCFA

## La production

Depuis 1997, la production des deux grands groupes nationaux, PSA Peugeot Citroën et Renault, qui réalisent actuellement 8,5 % de la production mondiale, a progressé de 50 %. En 2006, ils ont produit 5,9 millions de véhicules dont 48 % sur le territoire national. Cette production en France était constante depuis le début des années 2000 (environ 3,2 millions de véhicules). Elle s'est réduite de 400 000 véhicules en 2006. Dès lors, la production totale effectuée dans l'Hexagone (3,2 millions de véhicules en 2006) recule, alors que la part des constructeurs étrangers est passée de 5 % à 12 % entre 2000 et 2006.

La mise en place de plates-formes communes et les politiques de coopération entre les constructeurs français ou étrangers permettent aux acteurs nationaux de s'imposer en Europe et dans le monde. Une meilleure maîtrise des coûts, la mise en commun de compétences et de moyens apportent des économies d'échelle indispensables à leur compétitivité.

Les succès des années à venir dépendront également des capacités des groupes à innover et à créer des avantages concurrentiels. Les dépenses de recherche et développement, proches de cinq milliards d'euros, portent essentiellement sur le développement de nouveaux modèles, la fiabilité des véhicules, la sécurité des utilisateurs et la préservation de l'environnement.

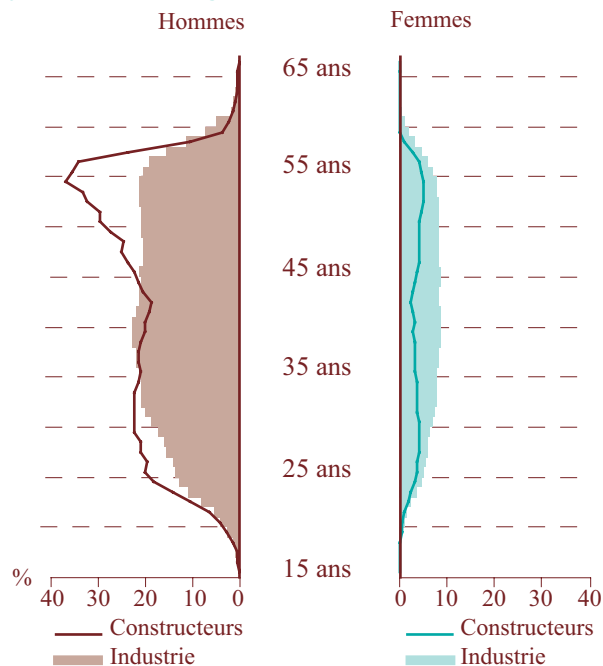
## Le marché

Derrière l'Allemagne, les marchés britannique, italien et français sont du même ordre de grandeur. Le marché français (tous véhicules confondus) se contracte de 2 % en 2006 et se classe au quatrième rang européen. Globalement, 2,5 millions de véhicules ont été immatriculés dont 2 millions de voitures particulières.

Le marché de véhicules particuliers enregistre une baisse de 3,3 % par rapport à 2005. Les marques françaises reculent (- 6,1 %) au profit des marques étrangères (+ 0,4 %). Celles-ci représentent 46 % du marché en 2006, contre 40 % en 2000. Cet accroissement de la pénétration étrangère profite essentiellement aux marques allemandes, japonaises et coréennes.

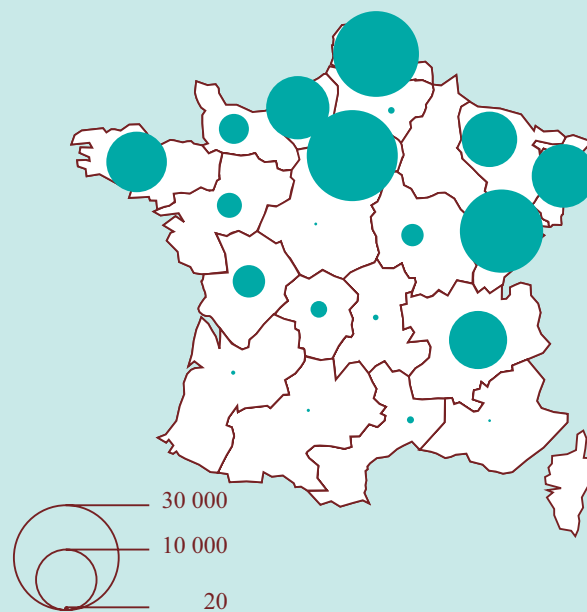
Les véhicules utilitaires progressent de 3,8 % en 2006. Sept véhicules utilitaires sur dix sont de marque française.

## Pyramide des âges



Source : Sessi - DADS, 2004

## Les effectifs par région



Champ : entreprises de 20 personnes ou plus

Source : Sessi - enquête annuelle d'entreprise, 2005

L'amélioration de la conjoncture, le nombre important de créations d'entreprises et le rythme d'activité soutenu dans le bâtiment ont favorisé le développement de ce marché.

En 2007, après huit mois, le marché français est en légère progression de 1 %. Les immatriculations de voitures particulières sont étales. Celles des véhicules utilitaires sont à nouveau en augmentation de 5,4 %.

### Les données sociales

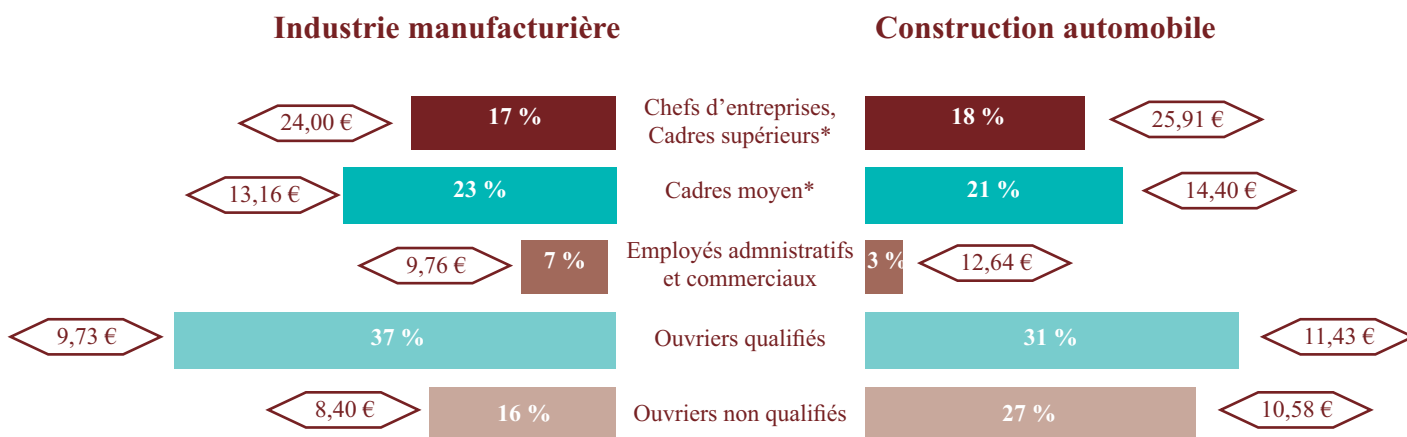
La structure des emplois de la construction automobile française se caractérise par une forte présence des ouvriers non qualifiés. Ils représentent plus du quart des effectifs, contre un sur six dans l'ensemble de l'industrie manufacturière, au détriment du nombre des

ouvriers qualifiés et des employés administratifs et commerciaux.

La pyramide des âges des salariés de la construction automobile montre une forte présence des salariés âgés de plus de 50 ans, ainsi qu'une plus grande proportion de jeunes de moins de 30 ans, plus qualifiés. Quelle que soit la catégorie socio-professionnelle, les salaires nets horaires moyens versés par l'industrie automobile sont supérieurs à ceux de l'ensemble de l'industrie.

La profession est peu féminisée. En effet, seulement 14 % des emplois sont occupés par des femmes, contre 28 % dans l'industrie. Cependant, depuis quelques années, le taux de féminisation et le niveau de qualification croissent régulièrement. En 2004, plus de quatre femmes sur dix occupent des postes d'encadrement intermédiaire ou supérieur.

## Structure des emplois et salaires



Note : \* Administratifs, techniques et commerciaux

Taux net horaire

Source : DADS, 2004

## SOMMAIRE

- 1 - La carrosserie industrielle en Europe
- 2 - La carrosserie industrielle en France
- 3 - Les segments de marché
  - Carrosseries pour véhicules utilitaires
  - Carrosseries pour véhicules industriels
  - Remorques et semi-remorques



Document disponible  
sur le site internet



[www.industrie.gouv.fr/sessi](http://www.industrie.gouv.fr/sessi)

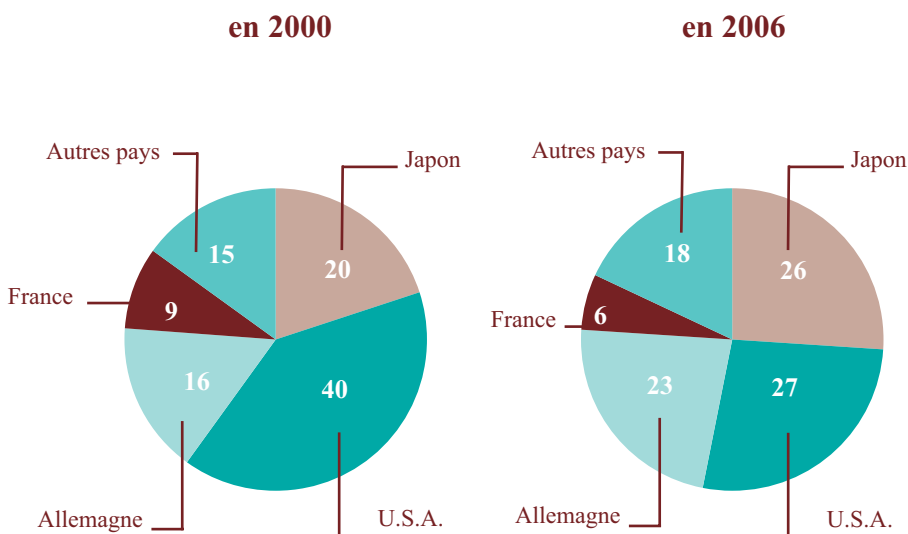
Ce secteur occupe la seconde place en Europe et montre des signes d'amélioration après les perturbations enregistrées chez plusieurs acteurs majeurs.

Pour lutter contre la concurrence étrangère fortement positionnée sur les produits standardisés, les entreprises françaises mettent en avant leur savoir-faire dans la fabrication de carrosseries spécifiques.

# Les équipementiers dans le monde

## Nationalité des cent premiers équipementiers mondiaux

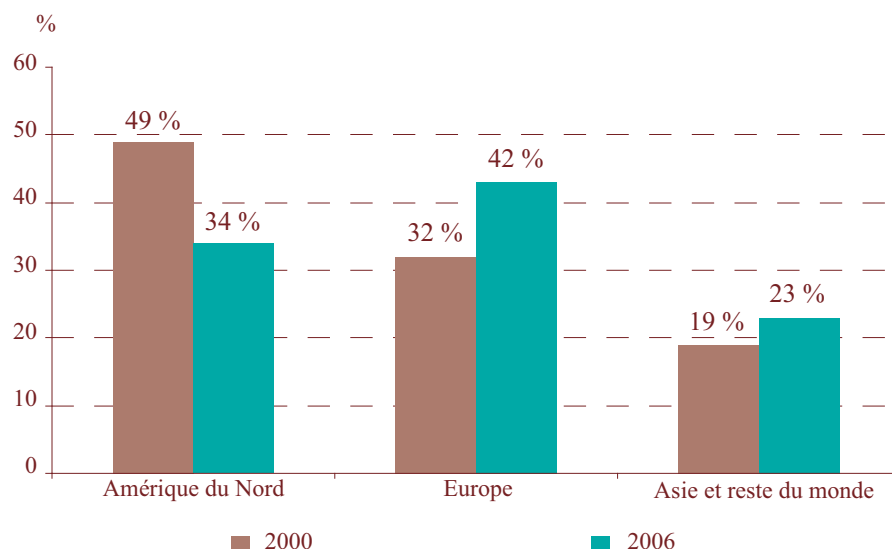
En nombre



Source : Automotive news

## Répartition par zone du chiffre d'affaires des dix premiers équipementiers mondiaux

En pourcentage



Source : Automotive news

## Les Américains en recul

Le marché mondial des équipements automobiles est estimé à environ 800 milliards de dollars. S'inscrivant dans le cadre de l'internationalisation des marchés et des capitaux, le secteur des équipements automobiles est constitué de grands groupes, dont certains sont des filiales ou d'anciennes filiales de constructeurs automobiles. Comme pour les constructeurs, la concentration des équipementiers s'accélère. Les principaux intervenants spécialisent leurs métiers selon les zones de marché et, à l'image de leurs clients, réduisent le nombre de leurs fournisseurs, imposant de ce fait une concentration de l'ensemble de la chaîne automobile.

Les principaux groupes sont de nationalité nord-américaine, européenne ou nipponne. La présence des équipementiers américains parmi les leaders mondiaux est en nette régression. Entre 2000 et 2006, parmi les cents premiers acteurs mondiaux, le nombre de groupes américains est passé de 40 à 27. Par contre, le nombre de groupes allemands ou de japonais progresse fortement.

## Un marché mondial dynamique

En 2006, les cent premiers groupes mondiaux ont réalisé un chiffre d'affaires de 530 milliards de dollars, en augmentation de 7 % par rapport à l'année précédente. Pour répondre à la demande des clients constructeurs et de manière à optimiser les coûts d'achats, de fabrication et de transport, les principaux équipementiers se sont redéployés industriellement et commercialement dans de nouvelles zones géographiques, à savoir l'Europe de l'Est et l'Extrême-Orient, au détriment des zones plus traditionnelles. Ainsi, la part des ventes en Amérique du Nord des dix principaux équipementiers, qui représentent le quart du marché mondial, est passée de 49 % à 34 % entre 2000 et 2006.

## Le palmarès des équipementiers mondiaux

Rang	Groupe	Pays	Chiffres d'affaires automobiles	Part réalisée en Amérique du Nord	Part réalisée en Europe	Part réalisée en Asie et dans le reste du monde
			en milliards de dollars	en %	en %	en %
1	Robert Bosch GmbH	Allemagne	29,7	15	70	15
2	Delphi Corp.	États-Unis	26,4	64	26	10
3	Denso Corp.	Japon	24,0	19	14	67
4	Magna International Inc.	Canada	23,8	55	45	0
5	Johnson controls Inc.	États-Unis	19,5	44	48	8
6	Aisin Seiki Co. Ltd	Japon	19,4	18	8	74
7	Lear Corp.	États-Unis	17,8	55	36	9
8	Faurecia	France	15,0	13	78	9
9	Valéo SA	France	12,7	13	70	17
10	TRW Automotive Inc.	États-Unis	12,2	34	56	10

Source : Automotive News, année 2006

Cependant, le marché reste relativement « régionalisé » d'un point de vue mondial : la grande majorité du chiffre d'affaires des principaux équipementiers est réalisée dans leur continent d'origine. Actuellement, les groupes européens et américains sont peu présents en Asie, dans les marchés en émergence, notamment la Chine et l'Inde, qui sont à forte croissance potentielle. Toutefois, les relations avec d'importants partenaires chinois et indiens se développent. La consommation de la Chine en pétrole et acier mobilisée dans la production automobile destinée à son marché local, en développement, a déjà eu une incidence directe sur le prix mondial de ces produits.

### Le commerce mondial progresse fortement

Le commerce mondial d'équipement automobile représente 215 milliards de dollars en 2004. Il a augmenté de 50 % depuis

2000. La tendance générale est à la réduction du poids des pays traditionnels dans les échanges mondiaux, tant pour les pays exportateurs que pour les pays importateurs. L'installation de leurs équipementiers dans les nouvelles zones de montage tend à réduire leur excédent ou à aggraver leur déficit commercial. Actuellement, la Chine alimente peu le marché mondial (moins de 2 % des exportations mondiales), car les équipementiers locaux fournissent essentiellement les unités de montage nationales. Par contre, les nouveaux États membres de l'Union européenne sont devenus exportateurs nets en 2004 et leurs exportations progressent beaucoup plus rapidement que leurs importations.

### L'Allemagne au premier rang européen ...

L'industrie équipementière allemande occupe une place prépondérante en Europe. Elle génère plus de 40 % de la valeur

### Principaux pays exportateurs d'éléments de véhicules automobiles

En pourcentage

Pays	1990	2000	2004
Allemagne	22,8	13,8	17,1
États-Unis	16,8	20,7	13,0
Japon	14,3	12,3	11,1
France	9,4	8,6	8,2
Canada	7,3	7,6	5,8
Italie	5,4	5,5	5,7
Espagne	3,2	4,0	4,6
Mexique	1,9	3,8	3,6
Royaume-Uni	6,1	4,2	3,4
UEBL	2,6	3,0	3,2
Nouveaux États membres de l'Union européenne	0,1	2,6	4,9
Chine	0,0	0,6	1,4
Autres	10,2	13,3	18,0

Source : Chelem - CEPPI

### Principaux pays importateurs d'éléments de véhicules automobiles

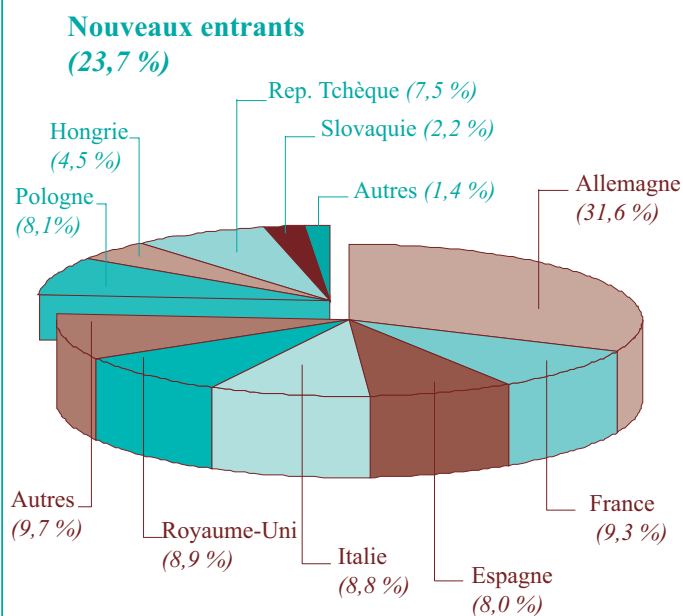
En pourcentage

Pays	1990	2000	2004
États-Unis	21,1	19,9	18,0
Allemagne	8,8	7,8	9,5
Canada	12,9	13,1	9,2
Royaume-Uni	8,5	6,1	6,4
Espagne	3,8	6,2	6,2
France	5,6	4,6	8,2
UEBL	6,6	3,9	4,4
Mexique	4,6	6,3	3,8
Chine	0,5	1,1	3,4
Italie	3,0	2,2	2,2
Japon	1,2	1,5	1,6
Nouveaux États membres de l'Union européenne	0,5	3,9	4,7
Autres	22,9	23,4	24,7

Source : Chelem - CEPPI

## Répartition des effectifs chez les équipementiers de l'Union européenne à 25

En pourcentage



Source : Eurostat, 2004

ajoutée européenne et sa balance commerciale est fortement excédentaire. Certains groupes, forts d'une tradition mécanique, se sont diversifiés dans le secteur automobile en s'appuyant sur un pôle électronique important. Elle comporte dans ses rangs le plus gros équipementier mondial indépendant, Bosch, qui réalise les deux tiers de son chiffre d'affaires dans l'automobile. Des groupes de dimension moins importante ont su se positionner sur des créneaux et devenir des acteurs spécialistes de premier plan.

## ... suivie par la France

La France, en seconde position, représente moins du tiers de l'industrie allemande. Ses deux principaux équipementiers, Faurecia et Valéo, sont néanmoins classés parmi les dix premiers groupes mondiaux. Ils développent et commercialisent des produits et des systèmes pour tous les constructeurs mondiaux d'automobiles et sont souvent leaders dans leurs lignes de produits. Ils sont présents industriellement sur tous les continents et disposent chacun d'un réseau mondial de centres de recherche et développement (28 pour Faurecia, 68 pour Valéo). À l'instar de leurs principaux concurrents, ils consacrent une part importante de leur chiffre d'affaires à leur budget de recherche et développement (5,2 % pour Faurecia et 6,6 % pour Valéo en 2006).

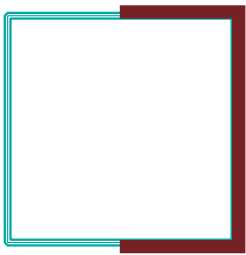
## Les nouveaux entrants bien présents

Les équipementiers se sont implantés en Europe centrale et orientale avec les constructeurs automobiles, bien avant l'adhésion de certains d'entre eux à partir de 2004, afin d'être présents sur ces marchés en pleine croissance. Plus de la moitié des cent premiers équipementiers mondiaux produisent dans les nouveaux États-membres, avec une part importante d'équipementiers américains. Ces pays possèdent des attraits non négligeables, notamment en termes de coût du travail et de relative proximité géographique, imposée par les flux tendus. Ils offrent des exemptions de taxes pour attirer les équipementiers et les constructeurs afin de développer l'intégration locale d'équipements. L'implantation ne concerne pas seulement les unités de production, mais aussi, dorénavant, la création de centres techniques. En termes d'effectifs, les nouveaux entrants représentent un quart de l'activité équipementière de l'Union. Ils se caractérisent actuellement par des coûts salariaux nettement en dessous de la moyenne européenne et donc par des taux de marge (EBE/VAHT) en général supérieurs à 50 %. ■

## Fabrication d'équipements automobiles dans les pays de l'Union européenne NACE 34.30 et 31.61

	Effectif salarié en milliers	Chiffre d'affaires en G€	Valeur ajoutée en G€	Investissements en G€	Taux de valeur ajouté VAHT/CAHT en %	Frais de personnel par personne en k€	Taux de marge EBE/VAHT en %
<b>UE à 25</b>	<b>1 102</b>	<b>193,7</b>	<b>52,8</b>	<b>9,2</b>	<b>27</b>	<b>34,8</b>	<b>27</b>
France	103	25,5	6,1	0,8	24	42,6	28
Allemagne	348	79,3	22,4	3,4	28	52,4	19
Espagne	88	16,7	4,5	0,9	27	32,8	36
Italie	97	17,2	4,7	0,9	27	34,3	30
Royaume-Uni	98	17,2	4,8	0,6	28	38,4	21
Pologne	89	6,1	1,6	0,6	26	7,0	62
Hongrie	50	3,6	1,0	0,3	28	10,3	46
République tchèque	83	7,2	1,8	0,7	25	10,1	54
Slovaquie	24	1,5	0,3	0,1	20	6,5	45

Source : Eurostat, 2004



# Les équipementiers en France

## La situation économique

### Des experts qui font avancer l'automobile

La présence des deux constructeurs nationaux, PSA et Renault, a favorisé le développement de l'industrie équipementière française. Les constructeurs se sont recentrés sur leur cœur de métier, c'est à dire sur la conception d'ensemble des véhicules, leur assemblage final et la fabrication des moteurs et des boîtes de vitesse, en assurant la promotion des nouveaux véhicules et leur commercialisation. Dans le cadre de cette externalisation et de la croissance du marché, les effectifs des équipementiers ont augmenté jusqu'au début des années 2000, avant de décroître régulièrement depuis.

Pendant cette période, les équipementiers ont répondu à la création ou l'extension de sites industriels en s'implantant auprès des usines des constructeurs. Ils ont développé leurs effectifs en embauchant une main d'œuvre jeune et qualifiée, mais aussi en recourant de manière importante au travail intérimaire. En 2005, les intérimaires représentaient 19 000 personnes, soit 14 % de l'effectif employé. Ce nombre a tendance à se réduire depuis, face aux difficultés de la profession.

### La présence de groupes importants

En 2005, les 295 équipementiers (voir définition) de 20 salariés ou plus réalisent un chiffre d'affaires de 29,5 milliards d'euros et emploient 134 000 personnes. Les 65 entreprises employant 500 salariés ou plus représentent les trois quarts de l'activité (72 % des effectifs, 69 % du chiffre d'affaires et 75 % des exportations). La plupart des grands acteurs mondiaux sont présents sur le territoire national. Près de deux salariés sur trois travaillent dans un groupe d'origine étrangère, principalement américain ou allemand.

### Définition

Dans la nomenclature d'activités, la fabrication d'équipements automobiles est classée en 34.3Z. Depuis 1993, ce secteur d'équipements automobiles, répertorié comme tel dans la nomenclature, ne recouvre pas l'ensemble des entreprises fabriquant des équipements. Pour obtenir un champ exhaustif, il est nécessaire de compléter ce poste de nomenclature par les entreprises intervenant dans l'activité électrique et électronique automobile (NAF 31.6A), dans les sièges pour automobile (partie de la NAF 36.1A), les fermetures automobiles (partie de la NAF 28.6F), les ressorts automobiles (partie de la NAF 28.7H), les pompes (partie du 29.1B), les filtres et joints (partie du 29.2M), les rétroviseurs (partie du 26.1C).

## Chiffres clés du secteur

### Données 2005

Nombre d'entreprises		295
Effectif employé		133 933
Chiffre d'affaires hors taxes	M€	29 491
Exportations	M€	11 729
Investissements corporels totaux	M€	985
Valeur ajoutée hors taxes par personne	k€	53,1
Frais de personnel par salarié	k€	43,9
Taux d'exportation (Exp/CAHT)	%	39,8
Taux de valeur ajoutée (VAHT/CAHT)	%	24,1
Taux d'investissement (Inv/VAHT)	%	13,9
Taux de marge (EBE/VAHT)	%	20,4
Taux de prélèvement financier (FF/EBE)	%	11,4

Champ : entreprises de 20 personnes ou plus  
Source : Sessi - enquête annuelle d'entreprise

## Principaux intervenants en France en 2006

Nom, Pays du siège (rang en termes de chiffre d'affaires mondial)

- Auto Châssis International	France (+ 100 <sup>e</sup> )
- ArvinMeritor LVS	États-Unis (19 <sup>e</sup> )
- Autoliv	Suède (22 <sup>e</sup> )
- Behr	Allemagne (37 <sup>e</sup> )
- Robert Bosch	Allemagne (1 <sup>er</sup> )
- Delphi	États-Unis (2 <sup>e</sup> )
- Faurecia	France (8 <sup>e</sup> )
- Ford (GETRAG et Aquitaine)*	États-Unis (constructeur)
- General Motors Strasbourg*	États-Unis(constructeur)
- GKN	Royaume-Uni (28 <sup>e</sup> )
- Honeywell	États-Unis (49 <sup>e</sup> )
- JTEKT	Japon (23 <sup>e</sup> )
- Johnson Controls	États-Unis (5 <sup>e</sup> )
- Lear	États-Unis (7 <sup>e</sup> )
- Magneti Marelli	Italie (30 <sup>e</sup> )
- Rieter	Suisse (83 <sup>e</sup> )
- Siemens VDO Automotive	Allemagne (11 <sup>e</sup> )
- Thyssen Krupp	Allemagne (15 <sup>e</sup> )
- Treves	France (+ 100 <sup>e</sup> )
- TRW	États-Unis (10 <sup>e</sup> )
- Valéo	France (9 <sup>e</sup> )
- Visteon	États-Unis (13 <sup>e</sup> )
- ZF	Allemagne (16 <sup>e</sup> )

\* : non classés parmi les équipementiers car constructeurs

Sources : Sessi - enquête annuelle d'entreprise, Automotive News

### Taux d'évolution annuelle



Champ : entreprises de 20 personnes ou plus  
 Source : Sessi - enquêtes annuelles d'entreprise

### Taux de marge



Champ : entreprises de 20 personnes ou plus  
 Source : Sessi - enquêtes annuelles d'entreprise

### Une rentabilité en retrait

Les équipementiers fournissent des systèmes et modules de plus en plus complets aux constructeurs. Néanmoins, leur part dans la répartition de la valeur ajoutée générée par la filière (constructeurs + équipementiers) reste stable à 33 % depuis 2000, alors qu'ils assurent une part croissante des risques : investissements, recherche et développement (la moitié de la R & D intégrée dans un véhicule provient des équipementiers).

Le taux de marge de la profession, traditionnellement plus faible que celui des constructeurs, s'est maintenu au niveau moyen observé dans l'industrie jusqu'en 2004, avant de se contracter fortement en 2005.

### Un accord sur les délais de paiement

En 2004, les délais clients étaient supérieurs à 90 jours pour 25 % des fabricants d'équipements automobiles (34.3Z) et pour 22 % des entreprises intervenant dans l'activité électrique et électronique

automobile (NAF 31.6A). À la demande des pouvoirs publics, les Fédérations de la mécanique (FIM), des équipementiers (FIEV) et des constructeurs (CCFA) sont parvenues, en début d'année 2007, à un accord sur la réduction des délais de paiement dans la filière automobile. Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2007, pour toutes les entreprises de la filière, les délais de paiement sont ramenés à 90 jours nets au plus, ce qui correspond à une réduction de 15 jours en moyenne (cf. texte de l'accord page 20).

### Les investissements en France diminuent

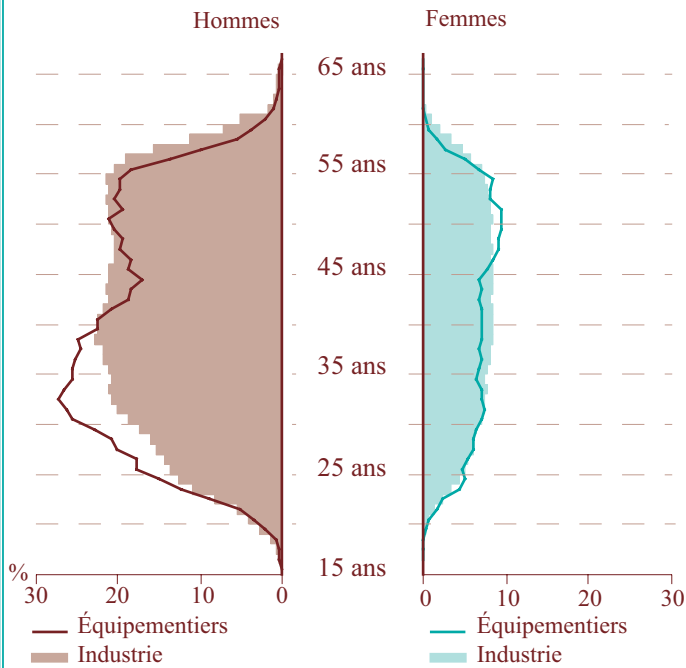
Depuis 2000, les investissements corporels sur le territoire français sont en très net recul, de façon quasi-continue. Ils ont été réduits de plus du tiers pendant la période. Par contre, pour accompagner l'internationalisation des besoins des constructeurs automobiles, les équipementiers et les principaux fournisseurs français ont fortement investi hors du territoire national. L'Europe reste la zone privilégiée de leurs investissements, mais le nombre de sites à l'extérieur de l'Europe est en forte augmentation.

### Dispersion des performances des PMI en 2005

25 % des PMI du secteur			
de l'industrie automobile	des équipementiers automobiles	de l'industrie automobile	des équipementiers automobiles
ont un ratio inférieur ou égal à		ont un ratio supérieur à	
Taux de valeur ajoutée (VAHT/CAHT)	22,5	22,1	39,0
Taux d'exportation (Exp/CAHT)	0,2	4,2	24,9
Productivité apparente du travail (VAHT/effectifs)	32,6	31,0	49,6
Taux de marge (EBE/VAHT)	4,3	2,4	27,0
Taux de prélèvement financier (Frais financiers/EBE)	0,0	0,0	16,0
Taux d'investissement (Inv/VAHT)	1,7	2,3	8,6
Taux d'autofinancement (CAF/Inv)	1,6	0,0	470,5
			493,8

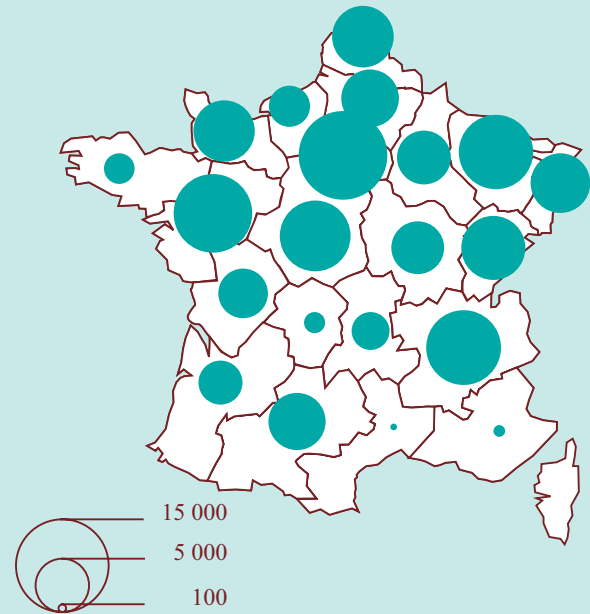
Source : Sessi - enquête annuelle d'entreprise

## Pyramide des âges



Sources : Sessi - DADS, 2004

## Les effectifs par région



Champ : entreprises de 20 personnes ou plus  
Source : Sessi - enquête annuelle d'entreprise, 2005

## Les données sociales

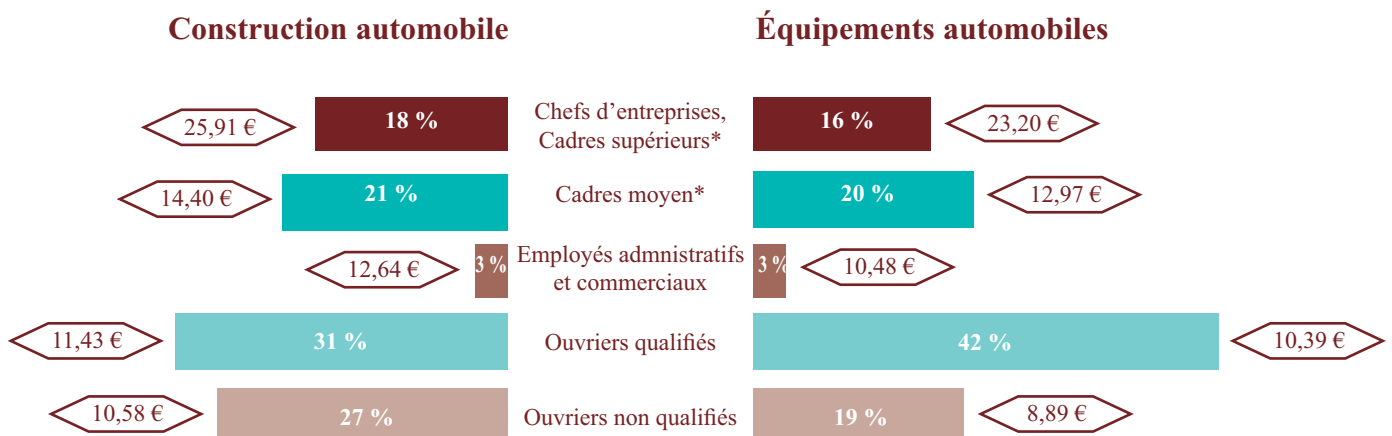
La pyramide des âges des salariés des équipementiers automobiles se distingue notamment de celle de l'ensemble des salariés de l'industrie manufacturière par l'importance du nombre d'hommes âgés de moins de 35 ans. Ce personnel relativement jeune permet de faire face à l'externalisation réalisée par les constructeurs, et de répondre aux nouvelles exigences de production. Dans le cadre de la transformation et de la complexification des emplois de production, les besoins en matière de qualification, exprimés par les entreprises, se sont élevés et le nombre d'ouvriers qualifiés est nettement supérieur à celui observé chez les constructeurs.

Les femmes représentent 28 % des effectifs des équipementiers automobiles : le taux de féminisation est similaire à celui de l'in-

dustrie manufacturière. Plus des deux tiers d'entre elles sont ouvrières, contre 45 % dans l'industrie manufacturière. En outre, elles sont plus fréquemment affectées à des emplois non qualifiés que les hommes (36 % des femmes pour seulement 15 % des hommes). Elles sont plus présentes dans les équipements électriques ou électroniques que mécaniques.

En ce qui concerne les rémunérations versées par les équipementiers automobiles, les salaires nets horaires des postes d'ouvriers et d'employés sont légèrement supérieurs à ceux de l'ensemble de l'industrie. Par contre, ils sont inférieurs à ceux observés dans la construction automobile.

## Structure des emplois et salaires



Note : \* Administratifs, techniques et commerciaux

Source : DADS, 2004

Taux net horaire

## La production d'équipements en France

### Le marché de la première monte

Les équipementiers automobiles fournissent deux marchés : la première monte et la rechange. Le principal débouché des équipementiers est la construction des véhicules particuliers et industriels. Ce marché de première monte est cyclique et dépend de la croissance du marché de l'automobile. Les ventes sur ce marché relèvent d'une approche industrielle, avec l'intégration de composants dans des fonctions et des modules se positionnant sur des volumes élevés. Depuis quelques années, sur les différentes gammes de véhicules, les équipements de série sont de plus en plus

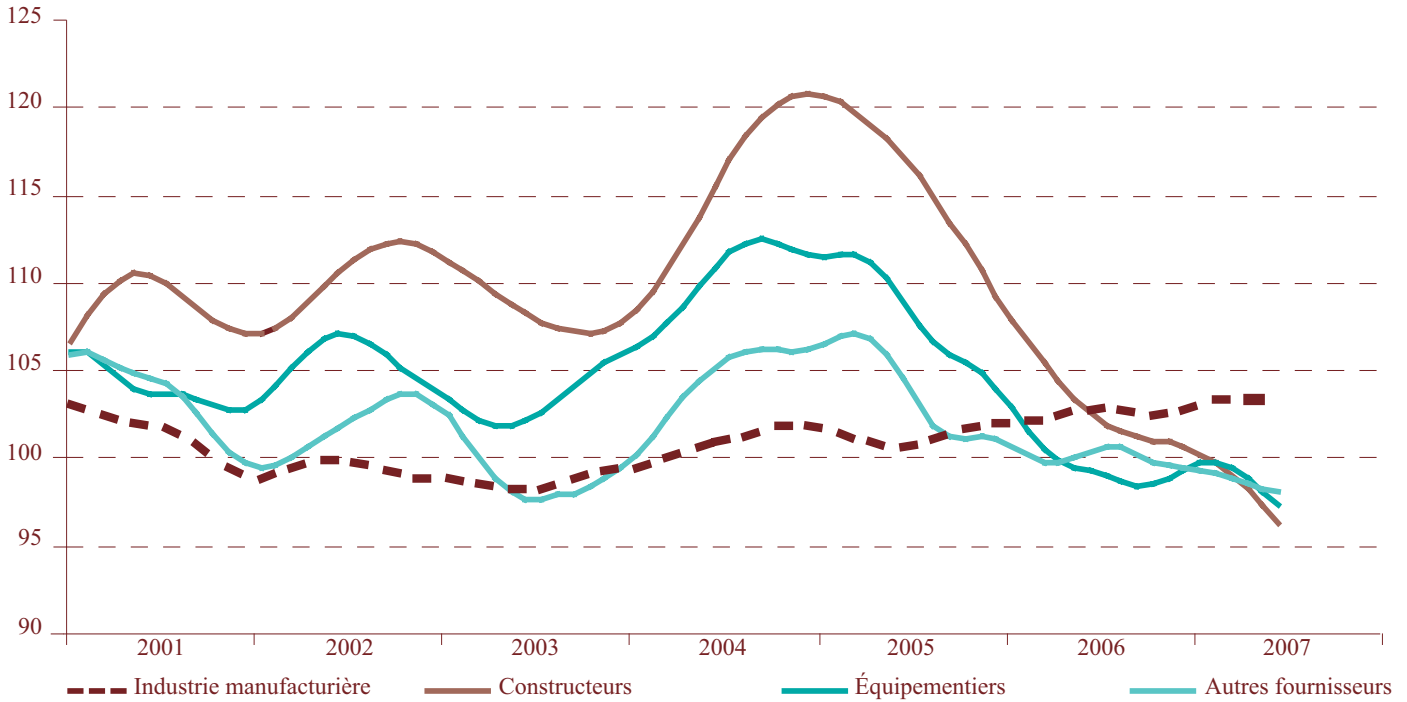
nombreux et les équipements optionnels font l'objet d'une tarification attractive. Parallèlement, la montée en gamme des véhicules entraîne une augmentation des équipements de différenciation. Les nouveaux composants technologiques sont d'abord intégrés sur les voitures haut de gamme. La croissance du chiffre d'affaires des équipementiers est tirée par des volumes plus importants. Mais elle est freinée par la pression sur les prix imposés par les constructeurs. La logique industrielle des constructeurs, qui les conduit à externaliser certaines activités intégrées, augmente, par voie de conséquence, le volume du marché des équipementiers. Même sur des domaines réservés aux constructeurs comme par exemple le châssis, les équipementiers sont devenus de véritables partenaires technologiques.

### Répartition du chiffre d'affaires des équipementiers automobiles en France par marché et par famille de produits (hors échanges inter-équipementiers)

	1ère monte (France + exportations)  en millions d'euros	Rechange (France + exportations)  en millions d'euros	Total Chiffre d'affaires	
			en millions d'euros	Évolution en % 2006/2005
<b>Équipements pour le groupe moto propulseur</b>	<b>7 337</b>	<b>1 665</b>	<b>9 002</b>	<b>- 4,5</b>
Organes du circuit carburant	184	37	221	- 3,4
Systèmes contrôle moteur pour moteur à essence	603	115	718	- 19,9
Systèmes contrôle moteur pour moteur diesel	205	60	265	0,4
Organes de la ligne d'échappement	1 310	267	1 576	- 0,2
Organes thermique moteur	329	76	406	- 7,6
Composants moteur	756	227	983	- 1,2
Organes d'alimentation en air et équipements électriques moteur	627	150	777	7,8
Organes de filtration et joints métalloplastiques	240	153	393	- 9,6
Organes de transmission	3 023	576	3 599	- 5,6
Organes de commande	60	4	64	25,9
<b>Équipements de carrosserie</b>	<b>2 153</b>	<b>582</b>	<b>2 734</b>	<b>- 8,4</b>
Équipements électriques de carrosserie	1 025	261	1 287	- 8,1
Câblage (y compris le multiplexage)	516	97	612	- 8,3
Composants de carrosserie	612	224	835	- 9,0
<b>Habitacle</b>	<b>6 252</b>	<b>677</b>	<b>6 929</b>	<b>- 9,6</b>
Module intérieur (hors cockpit)	3 567	292	3 860	- 9,0
Cockpit	1 303	163	1 466	- 8,8
Thermique habitacle	853	175	1 027	- 5,3
Organes de sécurité ou antivol	529	47	576	- 21,2
<b>Organes de liaison au sol</b>	<b>2 451</b>	<b>590</b>	<b>3 042</b>	<b>0,2</b>
<b>Équipements de mesure, contrôle, diagnostic et réparation</b>	<b>702</b>	<b>208</b>	<b>910</b>	<b>- 9,4</b>
<b>TOTAL</b>	<b>18 895</b>	<b>3 722</b>	<b>22 617</b>	<b>- 6,2</b>

Sources : Sessi, FIEV, 2006

## Évolution de la production



Indice de la production industrielle, base 100 en 2000

Sources : Sessi, Insee

## Le marché de la rechange

À contrario, le marché de la rechange est beaucoup plus stable. Sur ce marché, les clients des équipementiers sont les constructeurs automobiles, les centres de distribution automobile, les chaînes spécialisées et la grande distribution. Malgré l'augmentation du nombre de véhicules en circulation, la croissance de ce marché est freinée par l'allongement de durée de vie et la fiabilité des équipements montés sur les nouveaux véhicules.

## Une activité en retrait depuis 2005

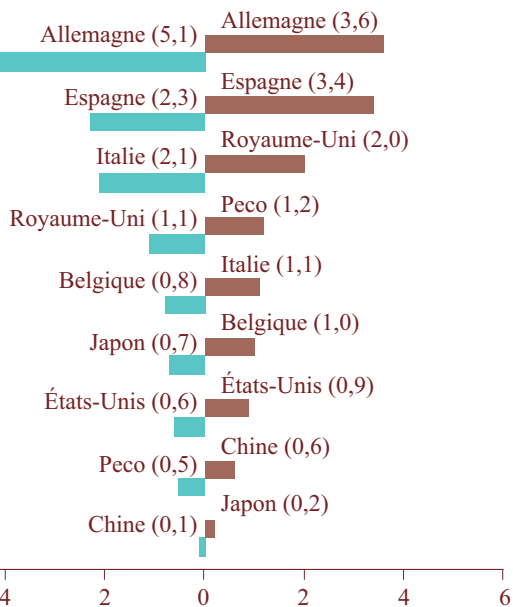
Le chiffre d'affaires des équipements automobiles (hors échanges inter-équipementiers), atteint 22,6 milliards d'euros en 2006, en diminution de 6,2 % sur un an. Ce recul concerne pratiquement toutes les familles de produits. Il a été plus prononcé sur le marché la première monte (- 6,8 %) que sur celui de la rechange (- 2,9 %).

Entre 2000 et 2004, la production industrielle française des constructeurs automobiles a augmenté de 15 %, avant de décliner et de retrouver en 2007 un niveau comparable à 2000. À l'instar des constructeurs, les équipementiers et les autres fournisseurs de l'automobile progressent jusqu'en 2004, puis subissent la baisse de régime de leurs donneurs d'ordres.

## Principaux pays partenaires

Importations totales  
17,3 milliards d'euros

Exportations totales  
19,4 milliards d'euros



Source : statistiques douanières traitées par la FIEV, 2006

## Le commerce extérieur des équipements

La majorité des échanges de produits de l'équipement automobile entre la France et l'ensemble de ses partenaires est réalisée par des groupes industriels internationaux. Les échanges intra-groupes sont fréquents. Cette forte internationalisation des produits de l'équipement est renforcée par les constructeurs automobiles qui alimentent leurs usines à l'étranger.

En 2006, la balance commerciale française des équipements automobiles demeure excédentaire de 2,1 milliards d'euros. L'augmentation des exportations (8,3 %) est nettement supérieure à celle des importations (3,6 %), freinées par le ralentissement de la construction automobile nationale.

Les échanges commerciaux demeurent très majoritairement européens. Ils sont déficitaires avec l'Allemagne, notre premier fournisseur et l'Italie. Globalement, le taux de couverture relatif à l'Europe est légèrement excédentaire (102 %).

**Accord relatif aux délais de paiement entre clients et sous-traitants industriels dans la filière automobile  
conclu entre le Comité des constructeurs français d'automobiles, la Fédération des industries des équipements pour véhicules,  
la Fédération des industries mécaniques  
en présence de Monsieur François Loos, Ministre délégué à l'Industrie - Bercy le 24 janvier 2007**

**Article 1 – Les délais de paiement**

- les délais de paiement entre clients et sous-traitants industriels dans la filière automobile sont réduits, à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2007, par un paiement ramené à 90 jours nets au plus, ce qui correspond à une réduction de 15 jours en moyenne ;
- en complément, les entreprises clientes de la filière réalisant plus de 300 millions de chiffre d'affaires accorderont une réduction supplémentaire des délais de paiement de 30 jours, aux fournisseurs de la filière réalisant moins de 50 millions de chiffre d'affaires selon les modalités suivantes :
  - paiement au plus tard à 75 jours nets à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2007 ;
  - paiement à 60 jours nets à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2008.

Le point de départ du délai de paiement convenu entre les parties est la date d'émission de la facture, du relevé périodique, de livraison ou la date d'exécution des prestations commandées.

**Article 2 – Moules et outillages**

Les clients paieront les moules et outillages suivant les principes définis dans le code de bonnes pratiques du 28 juin 2006 :

- versement d'un acompte au comptant de 25 % à 50 % à la commande, sur présentation d'une facture par le fournisseur ;
- versement d'acomptes complémentaires de 33 % à 50 % en fonction de l'avancement des travaux de réalisation, au plus tard à la présentation des échantillons initiaux (« EI ») ;
- versement du solde à la réception des échantillons initiaux, ou au démarrage série et, en tout état de cause, au premier de ces deux termes atteint.

Les acomptes sont toujours considérés comme un paiement partiel qui est imputé sur le montant de la dette et ne peut faire l'objet d'un remboursement, sauf cas de non respect d'une obligation contractuelle de la part du fournisseur. Dans ce cadre, le fournisseur remet, à la demande du client, une garantie de restitution d'acompte. Les principes énoncés ci-dessus seront appliqués projet par projet.

Le délai de règlement des acomptes complémentaires et du solde est de 30 jours nets à compter de la date de la facture.

**Article 3 – Études sur les petites séries**

Paiement à 30 jours nets à compter de la date de facture des études sur les petites séries aux conditions suivantes :

- pour les projets dont les volumes véhicules sont inférieurs à 30 000 unités par an ou bien les volumes pièces (dérivés/options) sont inférieurs à 10 000 unités par an et les frais d'études inférieurs à 300 k€ :
  - ces projets font l'objet d'une double offre systématique (paiement à 30 jours nets à compter de la date de la facture des frais d'études et frais d'études amortis dans le prix pièce) ; le principe général retenu est le paiement à 30 jours nets à compter de la date de la facture, mais le choix final relève du constructeur automobile sur la base de la comparaison des deux offres et de la valeur actualisée nette (VAN) positive définie entre les parties, projet par projet.
- pour les projets ne rentrant pas dans le cadre des petites séries visées ci-dessus, paiement d'un acompte de 10 % sur les frais d'études à 30 jours nets à compter de la date de la facture, le solde étant amorti dans le prix pièce.

Le délai de règlement en la matière est de 30 jours nets à compter de la date de la facture.

**Article 4 – Coopération**

Les parties signataires conviennent de se concerter, au sein de la filière,

- sur les moyens de donner aux fournisseurs une visibilité à moyen terme sur la stratégie de la tête de filière à l'international ;
- pour qu'une coopération effective entre entreprises de la filière française se renforce en vue de faciliter leur présence sur les marchés internationaux, au bénéfice de l'ensemble de la filière ;
- sur les actions permettant de stimuler les progrès technologiques, tout au long de la filière, avec l'aide des pouvoirs publics, visant notamment à l'amélioration de la qualité des véhicules.

**Article 5 – Suivi**

Il sera fait obligation aux entreprises de la filière de publier régulièrement des indicateurs de performance portant tout à la fois sur les délais et les retards de paiement. De périmètre France, ces indicateurs seront, après certification par les auditeurs externes des entreprises, transmis à l'Observatoire des délais de paiement qui centralisera l'ensemble des indicateurs de la filière et en assurera la publication.

L'Observatoire des délais de paiement sera chargé de réaliser une évaluation complète de l'application de l'accord. Dans l'exercice de cette mission, l'Observatoire travaillera en formation élargie aux représentants des constructeurs automobiles, des équipementiers et des sous-traitants. Il remettra un rapport au Ministre d'ici le 31 mars 2009, incluant un état des lieux de l'application de l'accord et des éventuels problèmes rencontrés. Sur cette base l'Observatoire pourra faire toute proposition d'évolution de l'accord, s'il le juge nécessaire et sous réserve de l'avis des parties.

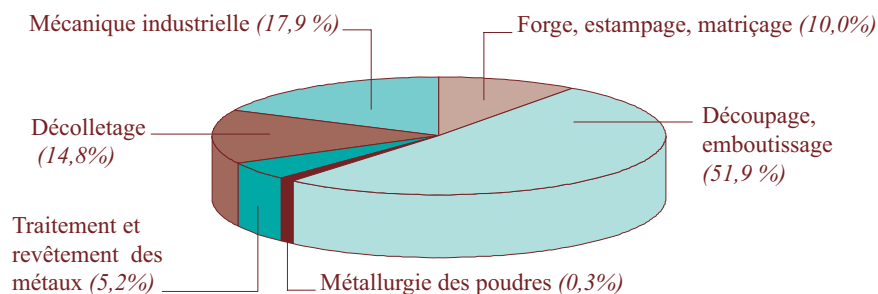
**Article 6 – Entrée en vigueur de l'accord**

Toutes ces dispositions s'appliqueront aux nouvelles consultations émises après signature de l'accord sur les délais de paiement et au plus tôt à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2007 pour permettre la mise en place des nouveaux process et s'appuyer sur un calendrier homogène.

# Les autres fournisseurs en France

## Répartition du chiffre d'affaires automobile des services industriels du travail des métaux

Facturations : 6 781 millions d'euros



Source : Sessi - enquête annuelle de branche, 2006

## Des métiers divers, ...

Si les équipementiers sont les acteurs majeurs de la chaîne des fournisseurs pour la construction automobile, d'autres opérateurs issus de métiers différents interviennent et sont soit des interlocuteurs directs des constructeurs, soit des partenaires des équipementiers. On les trouve essentiellement dans la plasturgie (NAF 25.2H) et le caoutchouc industriel (NAF 25.1E), les services industriels du travail des métaux (NAF 28.4A à 28.5D), la fonderie (NAF 27.5A à 27.5G), les pneumatiques (NAF 25.1A), le verre (NAF 26.1C) et l'électricité-électronique (NAF 31 et 32).

## ... un même profil conjoncturel

Globalement, ils représentent un chiffre d'affaires de 24,7 milliards d'euros en 2006, soit du même ordre de grandeur que les équipementiers. L'évolution de l'activité de ces intervenants se calque sur celles des constructeurs et des équipementiers (cf. graphique page 19), mais elle est moins sensible à la conjoncture nationale des secteurs clients. En effet, en cas de fléchissement de la demande hexagonale, les acteurs importants tels que les pneumaticiens ou les verriers ont les moyens de se tourner plus facilement vers d'autres marchés géographiques. De même, les spécialistes tels que les plasturgistes ou les sous-traitants du travail des métaux réorientent leur production vers d'autres secteurs clients.

## Du produit au système

Les entreprises des services industriels du travail des métaux et celles de la plasturgie automobile représentent la moitié de l'activité de ces autres fournisseurs. Les plus grands intervenants proposent des solutions technologiques innovantes qui vont de la conception des pièces à leur recyclage en fin de vie. Ils fournissent des fonctions et des systèmes de plus en plus complets. Ils assemblent directement les modules sur les sites des constructeurs. ■

## La plasturgie automobile

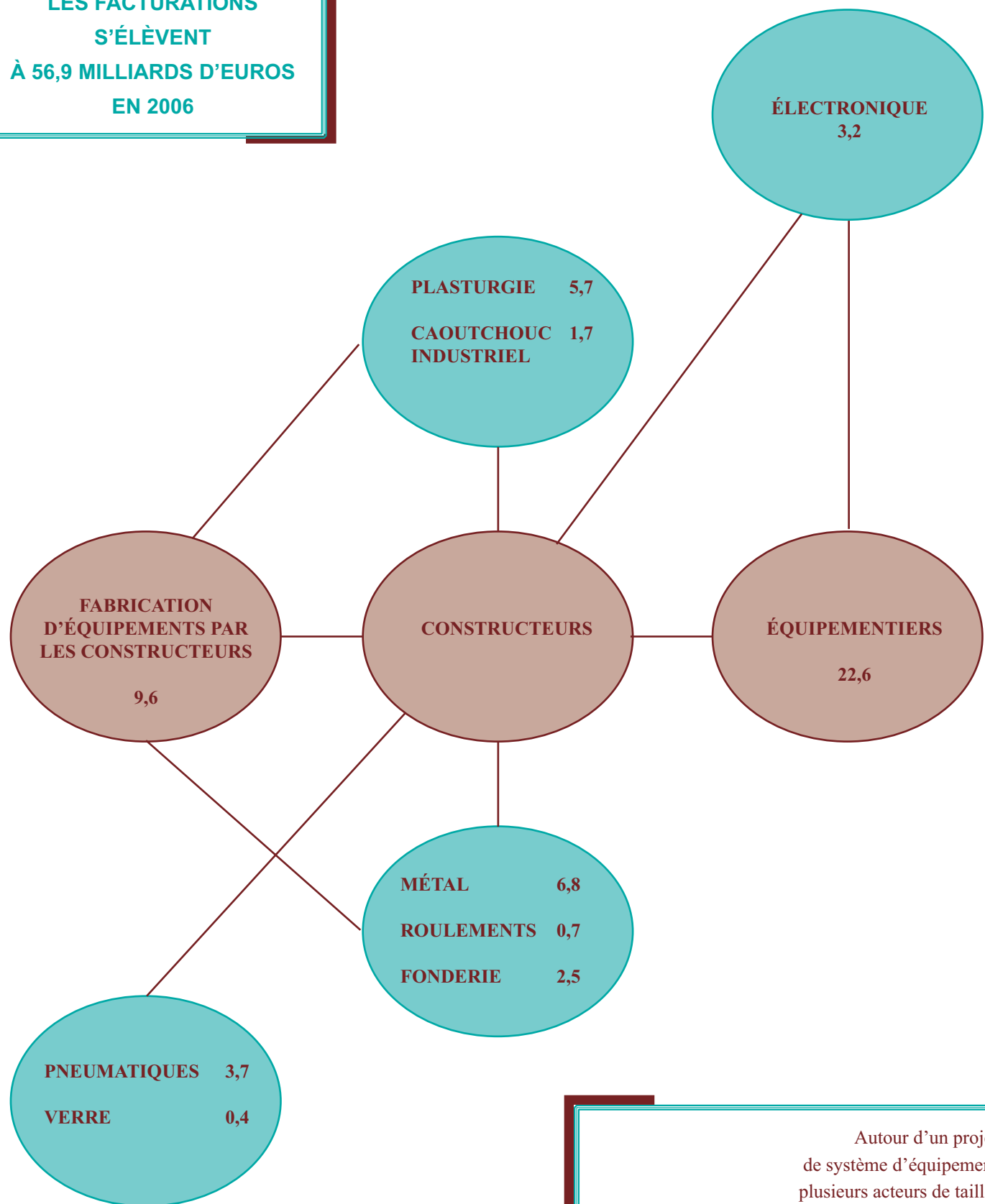
Ventilation des facturations des pièces techniques pour véhicules automobiles (partie du 252H)	2006 en millions d'euros	Évolution en % / 2005
<b>Carrosserie</b>		
Boucliers, absorbeurs chocs, jupes	501	- 11
Ailes, capots, hayons	381	- 5
Autres composants divers pour carrosserie	572	4
<b>Habitacle</b>		
Planches de bord et inserts	1 437	- 11
Pièces d'habillage et ébenisterie intérieure	605	- 14
Autres composants divers pour habitacle	683	0
<b>Équipements pour moteurs (pièces sous capot)</b>		
Alimentation air	438	26
Vases et réservoirs (hors carburants)	65	3
Autres composants divers pour moteurs	327	- 11
<b>Systèmes d'alimentation carburant complet</b>	383	- 4
<b>Composants divers thermodurcissables et thermoplastiques pour automobile</b>	291	- 7
<b>TOTAL</b>	<b>5 684</b>	<b>- 6</b>

Source : Sessi - enquête annuelle de branche, 2006

# La chaîne des fournisseurs en France

Montants en milliards d'euros

**LES FACTURATIONS  
S'ÉLÈVENT  
À 56,9 MILLIARDS D'EUROS  
EN 2006**



Autour d'un projet de système d'équipement plusieurs acteurs de taille, de métiers, de rangs différents vont s'associer pour travailler ensemble de la conception au montage

Source : Sessi - enquêtes annuelles de branche, 2006

# Principaux concepts

Un **secteur** se définit comme un regroupement d'entreprises ayant la même activité principale. Cette activité est déterminée par l'unité de production industrielle dominante.

Une **branche** se définit par la production d'un même produit. La branche est le regroupement de l'ensemble des unités homogènes de production correspondant à un même produit.

Les branches sont représentées par les syndicats professionnels, souvent regroupés en fédérations.

## Variables

### Chiffre d'affaires hors taxes (CAHT)

Montant global, au cours de l'exercice, des ventes de marchandises et des productions vendues de biens et de services mesurées par leur prix de vente.

### Exportations réalisées directement par les entreprises industrielles

Ventes à l'exportation déclarées directement (sans passage par des sociétés tiers) par les opérateurs industriels, intégrant les livraisons intracommunautaires. À ne pas confondre avec les déclarations recensées par les douanes et établies par produits, en provenance de toutes les entreprises industrielles ou non, y compris les unités de moins de vingt personnes.

### Investissements (hors crédit-bail)

Les investissements corporels hors apports sont la somme des dépenses consacrées par les entreprises à l'acquisition ou à la création de moyens de production. C'est le flux qui alimente le stock des immobilisations. Ce poste comprend les immobilisations en cours mais exclut les immobilisations incorporelles et financières et les équipements financés par crédit-bail.

## Agrégats et ratios

### Valeur ajoutée hors taxes (VAHT)

Solde des opérations de production de l'entreprise.

Le mode de calcul est le suivant :

$VAHT = CAHT + \text{production stockée} + \text{production immobilisée} - \text{consommation intermédiaire au sens large}$ .

C'est une grandeur additive sans doubles comptes.

### Excédent brut d'exploitation (EBE)

L'excédent brut d'exploitation est ce qui reste de la valeur ajoutée hors taxes (VAHT), une fois déduits les taxes et impôts à la production, les frais de personnel (salaires et charges) et ajoutées les subventions d'exploitation.

### Capacité d'autofinancement (CAF)

Ressources brutes restant à l'entreprise à l'issue de l'exercice.

### Productivité apparente du travail (VAHT / Effectif)

Rapport de la VAHT à l'effectif moyen employé. Indicateur de rendement apparent de la main-d'oeuvre.

### Taux de valeur ajoutée (VAHT / CAHT)

Rapport entre la valeur ajoutée hors taxes et le chiffre d'affaires hors taxes.

Ce ratio est un indicateur du degré d'intégration de l'entreprise, c'est-à-dire de l'importance des transformations qu'elle fait subir aux produits dans la filière de fabrication. Son évolution est influencée, à intégration constante, par les différences d'évolution du prix des biens et services acquis et du prix de vente des biens produits.

Structurellement, un ratio élevé traduit l'existence d'un processus de production comportant une part importante de transformation des produits dans la filière de fabrication.

### Taux d'exportation (Exp. / CAHT)

Le taux d'exportation (rapport entre les exportations des seules entreprises industrielles et le chiffre d'affaires hors taxes) permet d'apprécier la part des exportations dans les ventes totales.

### Taux de marge (EBE / VAHT)

Le taux de marge mesure la part de la valeur ajoutée qui revient aux entreprises après le paiement des frais de personnel.

### Taux de prélèvement financier (Frais financiers / EBE)

Charges liées à l'endettement de l'entreprise rapportées à l'excédent brut d'exploitation.

### Taux d'investissement (Inv. / VAHT)

C'est le rapport entre les investissements corporels hors apports et la valeur ajoutée hors taxes.

Ce taux dépend de facteurs structurels (intensité capitaliste du secteur, durée de vie des équipements, etc.). Mais il est également fonction des mutations technologiques, de l'innovation, de la situation économique des entreprises et de leurs possibilités de financement.

### Taux d'autofinancement (CAF / Investissements)

Indicateur de la part des investissements corporels pouvant être assurée par un financement interne.

## Unités employées

G€ : milliards d'euros

M€ : millions d'euros

k€ : milliers d'euros

**E**n 2006, près de 70 millions de véhicules automobiles ont été produits dans le monde. La première zone de montage est désormais l'Asie-Océanie devant l'Europe. Au cours des dernières années, tous les grands constructeurs ont délaissé leurs anciennes bases de production au profit de nouvelles usines dans les pays émergents.

**P**our répondre à la demande des constructeurs et de manière à optimiser les coûts d'achats, de fabrication et de transport, les principaux équipementiers se sont redéployés dans de nouvelles zones géographiques, l'Europe de l'Est et l'Extrême-Orient, au détriment des zones plus traditionnelles.

**L'**industrie de l'équipement automobile en France se situe au quatrième rang mondial et au second rang européen. La présence sur le territoire des deux constructeurs nationaux a favorisé le développement de cette activité.

**C**ependant, depuis 2005, à l'instar des constructeurs nationaux, l'industrie équipementière est en retrait. En 2006, le chiffre d'affaires de la profession est de 22,6 milliards d'euros, en diminution de 6,2 % sur un an.



**sessi**

ISSN 1625 - 1555

7 €

N° PI036

Sessi : Service des études et des statistiques industrielles  
10, rue Auguste Blanqui - 93186 MONTREUIL CEDEX  
Téléphone : 01 41 63 58 60 - Télécopie : 01 41 63 58 59  
Information sur internet : [www.industrie.gouv.fr/sessi](http://www.industrie.gouv.fr/sessi)