



**Maison de l'Emploi
et de la Formation**
du Pays de la Région Mulhousienne

Mai 2014



LA FILIÈRE AUTOMOBILE DANS LE HAUT-RHIN

Volume 1 - *Filière et stratégies*

RÉDUIRE
les freins culturels et sociaux
à l'accès à l'emploi

ACCUEILLIR
et accompagner des personnes
à la recherche d'un emploi

DÉVELOPPER
une stratégie partagée

ANIMER
la gestion territoriale des emplois
et des compétences

CONTRIBUER
au développement local



SOMMAIRE

Introduction	04
Première partie : marchés et stratégies	
Les marchés occidentaux	05
Un marché segmenté	
L'internationalisation de la production	
La recherche permanente de compétitivité	
Les stratégies d'alliance	
Les marchés des pays émergents	07
Normes et innovations	07
L'obligation d'innover	
Innover pour se démarquer	
Se tenir prêt pour les «marchés du futur»	
Le partage de l'innovation	
Seconde partie : la filière automobile dans le Haut-Rhin	
Passer de l'industrie à la filière	09
L'industrie automobile est bien circonscrite	
L'intérêt de passer par une analyse de filière	
Comment définir une filière ?	
Les différentes approches possibles de la filière automobile	10
Les comptes nationaux	
L'approche du Bureau d'Information et de Prévisions Economiques (BIPE) :	
centrée sur quelques activités industrielles	
Une approche très large : l'OREF Alsace	
La méthode finalement retenue pour l'étude de la filière	12
Méthodologie	
L'exploitation du fichier PerfoEst	
Croisement avec les données d'Alsace industrie	
Le poids de la filière dans le Haut-Rhin	15
Les activités concernées par la filière	
Approche par taille d'entreprises	
Approche par le capital	
Principales institutions de la filière automobile en Alsace	
Conclusion	20
Annexes	21

INTRODUCTION

L'industrie automobile est emblématique de la production de masse qu'elle a initiée au début du XX^{ème} siècle et qui est aujourd'hui à la peine en Europe de l'ouest où les marchés sont arrivés à maturité.

Les constructeurs européens ont donc été conduits à développer l'innovation, à se positionner sur des segments de marché à plus forte valeur ajoutée, à rechercher des baisses de coûts de production en faisant fabriquer nombre de pièces dans des pays à bas coûts et à internationaliser leur production.

Les espoirs portent dorénavant sur les marchés émergents où la croissance des revenus solvabilise le marché. Mais, déjà, ces pays émergents se muent en concurrents, ce qui bouleverse la carte mondiale de l'automobile.

Pour faire face à ce bouleversement, les grands constructeurs mettent en oeuvre des stratégies diverses, qui sont rappelées dans la première partie du document. La stratégie de PSA, constructeur qui, sur le site de Rixheim/Sausheim, développe des activités de forge, de fonderie et d'assemblage, est plus particulièrement au centre de l'analyse.

La seconde partie est vouée à l'analyse de la filière automobile, à l'échelle du département du Haut-Rhin.

Reconstituer une filière n'a rien d'évident.

Se pose tout d'abord un problème de définition. Il est possible d'intégrer l'ensemble des activités qui participent peu ou prou, de l'amont à l'aval, à la conception, la production, la vente, le recyclage des véhicules. Ce faisant, on intègre des activités peu spécifiques à l'activité automobile. Le parti pris ici retenu est de s'en tenir, suivant la définition de l'INSEE, aux activités qui participent à la production du bien final. Les activités aval notamment ne sont donc pas intégrées.

Ceci fait, tous les problèmes ne sont pas résolus pour autant. Quels sont les établissements, pour les activités retenues, qui participent effectivement à la filière ? Les grands fournisseurs des constructeurs, les «rangs 1» sont bien connus mais on ignore tout des fournisseurs de ces fournisseurs, les «rangs 2, 3»...

Le travail a donc consisté à croiser les fichiers disponibles, jusqu'à obtenir une liste d'entreprises susceptibles de participer à la filière. L'important dans cette démarche n'est pas de dresser une liste exhaustive d'établissements - ce qui relève de l'impossible- mais d'obtenir une cartographie des activités incluses dans la filière pour pouvoir en apprécier le poids et discerner le type d'entreprises concernées.

De ce point de vue, à côté des grands groupes et équipementiers, figure une myriade de très petites entreprises qui se revendiquent de la filière, sans que l'on sache toutefois ce que représente l'automobile dans leur activité. S'agit-il de sous-traitants de spécialité ou de sous-traitants de capacité aux prises avec une forte concurrence par le prix ? Ces établissements ont-ils des activités diversifiées ou fortement spécialisées dans l'automobile ? Travaillent-ils pour le constructeur local uniquement ou pour plusieurs constructeurs ?

Pour répondre à ces questions et à quelques autres, comme celles de leur capacité financière à se développer, à trouver les compétences dont elles ont besoin, une enquête qualitative dans le secteur des industries mécaniques -les plus concernées- est en cours. Les résultats de cette enquête feront l'objet d'un document spécifique courant 2014.

Marchés et stratégies

Les pages qui suivent présentent un état des lieux synthétique de l'industrie automobile mondiale et de la place qu'y occupent les deux constructeurs français, Renault et PSA en insistant sur ce dernier qui concerne tout particulièrement le sud Alsace. Les évolutions des marchés conduisent les constructeurs à opérer des choix stratégiques majeurs : retour sur les principales options ouvertes.

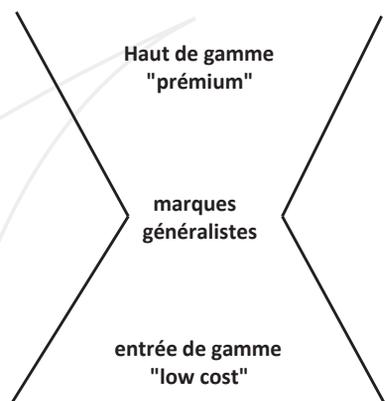
Globalement, le marché automobile est en croissance. De 78 millions véhicules par an, il pourrait passer à 100 millions en 2020. Il faut cependant distinguer le marché occidental et le marché des pays émergents qui soutient cette croissance. Sur un marché de 78 millions de véhicules, les pays développés, en 2011, ont représenté moins de 50% des ventes.

Les marchés occidentaux

La caractéristique centrale des marchés occidentaux est d'être arrivés à maturité. Le taux d'équipement des ménages est de 82% en France. La vente de véhicules est alimentée par le renouvellement et l'innovation ou encore par des mesures gouvernementales d'appui. Les prévisions pour la décennie 2010/2020 tablent raisonnablement sur un marché annuel de 13 millions de véhicules, avec une tendance décroissante liée à de nouveaux usages ou de nouveaux rapports à l'automobile. Il existe donc en Europe occidentale des capacités de production excédentaires, ce qui a déjà conduit à des fermetures de sites (Renault depuis 1990 a fermé les sites de Billancourt, Vilvoorde, Valladolid, Setubal, Guarda et a reconverti Douai et Flins et transformé Sandouville). D'autres fermetures (comme le site d'Aulnay pour PSA) sont programmées.

Un marché segmenté

Le marché comprend trois grands segments. Le haut de gamme, le luxe, qui se porte bien, avec de fortes marges. L'entrée de gamme avec des voitures qui respectent les normes et rien que les normes. Entre les deux, les constructeurs généralistes, qui voient leur marché se réduire.



Les trois grands segments de marché de l'industrie automobile

Le groupe Volkswagen (VAG) fait partie des « supermajors », avec plus de 7,3 millions de véhicules produits par an. Le groupe couvre les trois segments, sous des marques différentes. Porsche et Bentley pour le luxe, Audi pour le Premium, Volkswagen pour le généraliste et Seat ou Skoda pour l'entrée de gamme. La marge dégagée varie selon que l'on est en haut ou en bas de la pyramide : 10% pour Audi, 4 à 5% pour Volkswagen et entre 0 et 1% pour les Seat et Skoda.

Un constructeur qui ne joue que sur le segment généraliste peut être en difficulté, faute de dégager une marge suffisante. C'est le cas du groupe PSA qui dégage une marge de -1%, ce qui explique ses pertes annoncées pour l'exercice 2012. Renault s'en tire mieux avec une marge de 1,8%, tirée par Dacia. Paradoxalement, les véhicules low cost sont plus profitables que les berlines classiques parce qu'elles bénéficient d'un marché plus large.

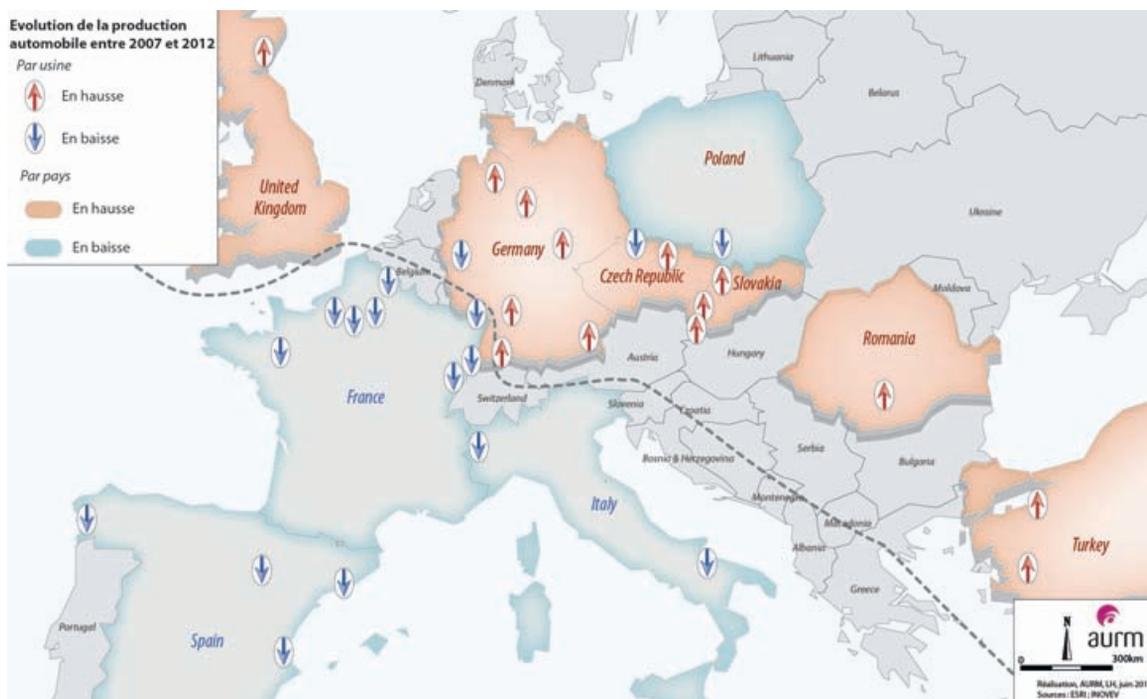
La stratégie consiste donc à choisir entre des véhicules d'entrée de gamme, ou, au contraire, à monter en gamme. C'est la voie suivie par PSA avec notamment la gamme DS.

L'internationalisation de la production

Compte tenu des coûts salariaux en France, il est improbable d'y produire des véhicules low cost. Ce qui explique l'internationalisation de la production. Les pièces ou les véhicules sont produits dans des pays à bas coûts. Les pays de l'est européen présentent ainsi plusieurs avantages. Ils sont proches des sites ouest européens, la main d'oeuvre a une culture industrielle réelle, les coûts salariaux sont encore faibles et enfin leur monnaie est sous évaluée par rapport à l'euro.

Les Allemands sont les champions de cette stratégie d'internationalisation de la production. Le groupe VAG joue sur l'image de marque « made in Germany », mais les véhicules ne sont qu'assemblés en Allemagne, à partir de produits fabriqués dans les pays d'Europe de l'est. C'est également le cas de Renault qui a racheté Dacia en Roumanie. PSA pour sa part produit une partie de ses véhicules en Espagne et au Portugal, en Iran et en Turquie. Mais cette option stratégique a été moins poussée chez PSA. Le « produit en France » représentait, en 2010, 35,5% de son chiffre d'affaires contre 23,5% pour Renault.

Autre différence stratégique entre les deux constructeurs français : la Dacia est destinée aux marchés émergents comme au marché européen. Le modèle Duster



Cette carte, inspirée de celle publiée par Les échos du 19 juin 2013, illustre le fait que France, Espagne et Italie voient leur production reculer. En Europe de l'ouest les sites Allemands gagnent en production, grâce à leur positionnement Premium. Sauf exception, les sites est européens gagnent également : ils représentaient 9% de la production européenne en 2002 contre 25% en 2012. Les données détaillées par site sont présentées en annexes page 21.

est le modèle le plus vendu par Renault dans le monde. PSA ne vend son modèle Peugeot 301 qu'en dehors de l'Europe. Sur ce continent, sa stratégie consiste au contraire à monter en gamme pour augmenter la valeur perçue du véhicule, donc son prix de vente et la marge liée.

La recherche permanente de gain de compétitivité

Cette recherche passe par de nombreuses mesures.

- L'enjeu majeur, notamment pour les généralistes, est de réduire les coûts de production. Les sites sont redimensionnés pour les adapter au volume de la demande. Ils font également l'objet de compactage, ce qui permet de libérer du foncier et de l'immobilier susceptible d'être revendu (PSA a même vendu son siège).
- Les constructeurs veulent augmenter la productivité du travail en baissant notamment le temps de production d'un véhicule. Les accords de compétitivité signés chez Renault et en octobre 2013, chez PSA, entrent dans ce cadre.
- Les sites monoproduction sont abandonnés au profit des « plate-formes ». Il s'agit non seulement de pouvoir construire plusieurs véhicules sur un même équipement, mais aussi de fabriquer des véhicules de segments différents grâce à des « super plate-formes ». L'idée est que tous les éléments invisibles par le client peuvent être communs à de nombreux véhicules de taille ou de segments différents. PSA a annoncé une super plate-forme «Efficient Modular Platform 2» qui pourrait couvrir plus de la moitié

de ses gammes... et de celles de ses partenaires industriels, présents, ou à venir...

Les stratégies d'alliance

Les alliances entre constructeurs peuvent prendre la forme d'achats groupés à l'exemple du groupe VAG et/ou d'alliances entre constructeurs.

Pour atteindre la taille critique à l'échelle mondiale, les constructeurs sont enclins à s'allier. Renault s'est allié avec Nissan à partir de 1999. Les alliances continuent avec un rapprochement avec Daimler. L'entreprise a également procédé à des achats : Dacia et Samsung motors en Corée puis Autovaz (conjointement avec Nissan) en Russie. FIAT s'est alliée avec Chrysler. Finalement, PSA, groupe familial, a accepté que Général Motors d'abord, puis Dongfeng, groupe chinois, entrent au capital. C'est un changement de stratégie puisque le groupe avait jusqu'alors privilégié les collaborations sans échange de capital. Des collaborations avaient été nouées avec Renault (mais les 2 constructeurs ont mis fin à leurs co-entreprises en novembre 2013), avec BMW (collaboration à laquelle il a fallu renoncer suite à l'accord avec GM), avec Mitsubishi et Toyota... Le but de ces rapprochements est de « communaliser » un certain nombre de pièces qui sont identiques dans de nombreux véhicules, ce qui entraîne des baisses de coûts d'ingénierie et de production des pièces standardisées. Ces réductions de coûts sont essentielles pour faire face à la concurrence sur les marchés émergents.

Les marchés des pays émergents

Le marché automobile dépend du revenu des ménages. Là où le niveau de vie stagne et où les inégalités de revenu sont fortes, le marché se développe difficilement (Afrique, Inde...). Dans les pays où les revenus sont croissants et distribués de manière moins inégalitaire (Chine, pays de l'Est européen...) le marché automobile décolle. Un exemple : le marché chinois représente maintenant 19 millions de véhicules par an, soit plus que les marchés américain et européen. Ces marchés attirent donc les constructeurs mondiaux qui y voient un relais de croissance face à la stagnation des marchés européens.

Exporter dans ces pays des véhicules construits en Europe n'est possible que pour les véhicules de luxe, qui dégagent une forte valeur ajoutée. Pour les autres, la stratégie consiste à s'implanter dans les pays en forte croissance.

Parmi les marchés émergents, en forte croissance, Renault comme PSA ont investi le Brésil et plus largement l'Amérique du sud. PSA est ainsi présent en Argentine. La Chine est une ambition ancienne de PSA qui y produit plus de 400 000 véhicules par an... soit à peine 2% de la production du pays. PSA entend également développer le marché indien.

Les implantations industrielles de PSA (source PSA)



Dans les autres marchés émergents, PSA a dû quitter l'Iran, marché que le groupe tente de reconquérir. Les deux constructeurs sont bien implantés en Europe de l'est ; en Slovaquie et Tchèque pour PSA, qui produit également des véhicules en Espagne et au Portugal où les coûts salariaux sont relativement faibles.

Malgré ces implantations à l'étranger, l'internationalisation du groupe PSA est insuffisante. Les ventes du constructeur sont encore concentrées en Europe de l'ouest où le marché régresse. Ce qui explique qu'en 2012, les ventes mondiales de PSA ont reculé de 16,5%. Précisons que quasiment tous les constructeurs généralistes (même allemands) sont concernés.

PSA s'est fixé comme objectif de passer de 39% de ses ventes hors d'Europe à 50% à l'horizon 2015. C'est une condition indispensable si le groupe veut reconstituer ses marges, avoir un volume de production suffisant pour rester dans « l'économiquement possible ».

Normes et innovations

L'obligation d'innover

Les normes qui s'imposent à l'automobile sont nombreuses, elles portent aussi bien sur la sécurité active et passive que sur la pollution. La norme euroN6 oblige les constructeurs à faire preuve d'imagination et à engager des budgets de recherche importants pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et utiliser davantage de matériaux recyclables.

La réduction des émissions passe notamment par la réduction de poids des véhicules. Certains constructeurs abandonnent les matériaux courants (acier) pour le carbone, nettement plus cher et qui convient donc plutôt aux modèles haut de gamme. D'autres innoveront en utilisant plus de matériaux biosourcés. Des matières plastiques peuvent par exemple être mélangées à des fibres végétales (lin, déchets de coton, fibre de bananiers...).

Innover pour se démarquer

Les normes ne sont pas les seuls vecteurs de l'innovation. Si les constructeurs généralistes se battent uniquement sur les coûts de production, ils feront long feu face aux producteurs chinois ou indiens. Ils ont donc l'obligation d'innover pour se différencier sur des marchés saturés.

Les « petites » innovations se multiplient, notamment en matière d'équipements embarqués : quatre roues directrices, assistance au parking automatique, démarrage sans clefs, etc. Il s'agit alors moins de rechercher des baisses de coût que d'accroître la valeur globale que l'entreprise peut tirer de ces innovations en attirant de nouveaux clients prêts à payer pour une fonctionnalité nouvelle.

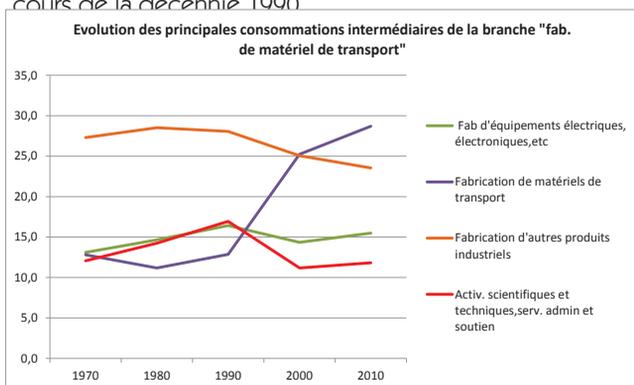
Se tenir prêt pour les « marchés du futur »

Tous les constructeurs ont également avancé leurs pions sur la voie des véhicules électriques (Renault en France avec Zoé) ou des véhicules hybrides. C'est la voie choisie par PSA. On se trouve là à une autre échelle d'innovation, où la rupture est plus radicale. L'enjeu est d'être prêt à produire un véhicule décarboné, intelligent et communicant, avec davantage d'automatismes de conduite et diversifié pour répondre aux différents segments, cultures et modes d'usage.

Le partage de l'innovation

Cette obligation d'innover ne concerne plus seulement les constructeurs, mais aussi, au moins, les équipementiers. A la différence de la période des débuts de l'automobile, les constructeurs « ne recherchent plus l'intégration forte de la valeur ajoutée mais au contraire une externalisation coopérative avec les équipementiers ».

Cela ressort parfaitement de la comptabilité nationale. L'étude des coefficients techniques de production, qui représentent les principales consommations intermédiaires de l'industrie automobile, montre une nette inflexion au cours de la décennie 1990.



En 1970, pour une production de 100€, l'industrie des matériels de transport consommait 73,4€ de produits et services divers. En 2010, pour une même production de 100 €, elle en achète pour 86,7€. Cette évolution est le fait d'un recours croissant aux équipementiers qui fournissaient des biens pour 12,8€ en 1970 et qui, en 2010, en fournissent pour une valeur de 28,7€.

Le rôle, la taille et les rapports entre constructeurs et fournisseurs ont profondément évolué. Les fournisseurs sont désormais de taille mondiale et contribuent pour une large part à la politique de R&D et à l'innovation. Ils sont de moins en moins propriété ou filiale d'un constructeur. Ils offrent leur savoir-faire à plusieurs constructeurs. C'est ainsi

que Faurecia n'appartient plus (en 2012) qu'à 57% à PSA et fournit l'ensemble des constructeurs mondiaux.

L'une des questions posées -c'est l'enjeu central d'une stratégie de filière- est de savoir comment la dynamique d'innovation descend des rangs 1 vers les rangs 2 et 3, voire plus. Y a-t-il diffusion d'une culture d'innovation même chez les plus petits fournisseurs ou bien sont-ils sortis du marché dès lors qu'ils ne peuvent plus répondre à la demande ? Ce risque existe d'autant plus, d'une part, que les fournisseurs de rang 2 sont généralement des petites entreprises qui n'ont pas la taille critique pour développer une politique de R&D ; d'autre part, que les alliances entre constructeurs conduisent à des achats groupés qui peuvent bénéficier à des fournisseurs lointains.

Au final, constructeurs comme équipementiers peuvent se couper de leur base nationale, ce qui rend pertinente la question de la vulnérabilité des fournisseurs locaux de rangs 2 et 3.

La Chine : marché à conquérir ou concurrent ?

Les constructeurs mondiaux ont tous les yeux rivés sur le marché chinois en croissance rapide. Il ne faudrait pas oublier que les Chinois peuvent aussi lorgner... sur le marché européen. C'est ainsi que les groupes Nanjing et SAIC ont racheté les actifs de MG Rover, en Angleterre, BAIC a pour sa part racheté une partie des brevets de SAAB alors en déroute et que Geely s'est offert le suédois Volvo. Le journal «Les échos» du 26 juin 2013, qui consacrait un dossier à la question, avançait que le groupe BAIC pourrait acquérir trois constructeurs de taille moyenne en Europe. On sait ce qu'il en est advenu, c'est finalement Dongfeng qui est entré au capital de PSA. Ces rachats sont l'occasion d'acquérir des savoir-faire pour l'heure manquants, ce qui est une condition de l'internationalisation des groupes chinois. Cela permet déjà à certains groupes chinois ou sud coréens de s'essayer sur les marchés émergents : Amérique du sud, Russie, Moyen Orient... En 2012, plus de 600 000 véhicules personnels ont été exportés par des constructeurs chinois qui ont largement bénéficié des transferts de technologies réalisés dans les joint-ventures nécessaires à la conquête du marché chinois.

Sources

- Maniak R, «La révolution invisible de l'industrie automobile», Paris Tech review, septembre 2012.
- Satinet C., «Quel avenir pour l'industrie automobile ?», Paris Tech review, février 2012.
- Ingénieurs et scientifiques de France, «Crise automobile. Stratégies des constructeurs et équipementiers et régulations publiques», Cahier n°12, avril 2013

La filière automobile dans le Haut-Rhin

Passer de l'industrie à la filière

L'industrie automobile est bien circonscrite

Définir l'industrie automobile ne pose pas de problèmes majeurs.

Selon l'INSEE, « l'industrie automobile concerne aussi bien les équipementiers spécialisés que les constructeurs de voitures particulières, de véhicules de loisir, ou de véhicules utilitaires et les carrossiers. Cette activité intègre donc la filière complète, y compris moteurs et organes mécaniques en amont, dès lors qu'ils sont principalement destinés à des véhicules automobiles.

La construction automobile mêle étroitement des producteurs intégrés, des concepteurs, des assembleurs, des donneurs d'ordre et des sous-traitants, ainsi que des prestataires de services d'aménagement de véhicules automobiles. »

Les participants de l'industrie automobile sont identifiables grâce à leur code NAF. Il s'agit des constructeurs automobiles et des équipementiers, soit les NAF :

- 2910Z Construction de véhicules automobiles
- 2920Z Fabrication de carrosseries et remorques
- 2931Z Fabrication d'équipements électriques et électroniques automobiles
- 2932Z Fabrication d'autres équipements automobiles

L'intérêt de passer par une analyse de filière

L'industrie automobile ne comprend que les constructeurs d'automobile et les principaux équipementiers. Elle ne rend donc pas compte de l'ensemble des entreprises qui interviennent, en sous-traitance, en amont ou en aval de la construction de l'automobile. Passer de l'industrie à la filière permet de mieux apprécier le poids de l'activité automobile dans le tissu local. Connaissant ce poids, peuvent alors être envisagées des mesures visant soit à mieux organiser la filière, soit à diversifier le tissu local pour le rendre moins dépendant d'une activité.

Comment définir une filière ?

Définir une filière pose d'innombrables problèmes méthodologiques. Il est extrêmement difficile de définir le contour et le contenu d'une filière. Plusieurs questions se posent :

- Comment traite-t-on les entreprises qui participent ponctuellement (sur appel d'offre) à une filière ? Question d'autant plus redoutable qu'aucune information systématique

n'existe sur les clients/fournisseurs des entreprises. Les grands donneurs d'ordres connaissent leurs «rangs 1» mais pas les fournisseurs de ceux-ci.

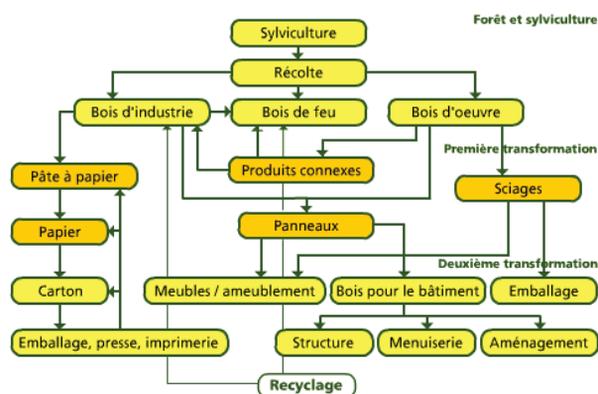
- A quelle échelle doit-on travailler : locale ou internationale ? Par exemple, une entreprise locale peut ne pas travailler pour le donneur d'ordre local, mais être totalement dépendante de la filière via des clients ailleurs en France ou dans le monde.

- Quelles activités doit-on retenir : les seules activités industrielles ? Les seules activités amont ou également celles en aval ? Dans le premier cas, le risque est de passer à côté des activités d'ingénierie qui sont de plus en plus externalisées de l'industrie et qui représentent une part importante de la valeur d'un véhicule.

- Quel seuil de participation retenir : 10%, 20%, 30% du chiffre d'affaires dans une filière donnée ? Au plan comptable, la détermination d'un tel seuil n'a pas grand intérêt, tant qu'on ne connaît pas le poids dans la valeur ajoutée des différentes ventes réalisées par un fournisseur.

Au final, définir une filière est une question de norme relative à la finalité poursuivie. Dans le cas présent, il s'agit de prendre la mesure du degré de spécialisation et de dépendance de l'industrie locale à l'industrie automobile.

Identifier les branches qui participent à une filière est plus ou moins simple quand on part de produits homogènes (des arbres par exemple), qui ont des usages bien identifiés. La cartographie est alors assez simple comme le montre le graphique ci-dessous.



Source FIBRA Rhône-Alpes

Les problèmes se corsent quand on a un produit final identifié, mais des intrants très divers, comme c'est le cas dans la filière automobile. Les intrants sont aussi bien des textiles, de la chimie, des pièces mécaniques, électriques, électroniques, des emballages, etc .

Les différentes approches possibles de la filière automobile

Les comptes nationaux

Pour tenter d'identifier les participants de la filière automobile, une première solution est de s'en remettre au tableau entrées/sorties de la comptabilité nationale, qui indique quelles sont les consommations intermédiaires d'une branche.

Dans le cas de l'industrie automobile, les principaux produits consommés pour arriver au bien final sont les suivants :

- Fabrication de matériels de transport 31,9%
- Métallurgie et produits métalliques 12,3%
- Fabrication de machines et équipements 7,8%
- Recherche-développement scientifique 6,5%
- Autres ind manufacturières ; maintenance 6,5%
- Produits informatiques, électroniques ... 6,2%
- Produits en caoutchouc, plastique ... 6%
- Autres 22,8%

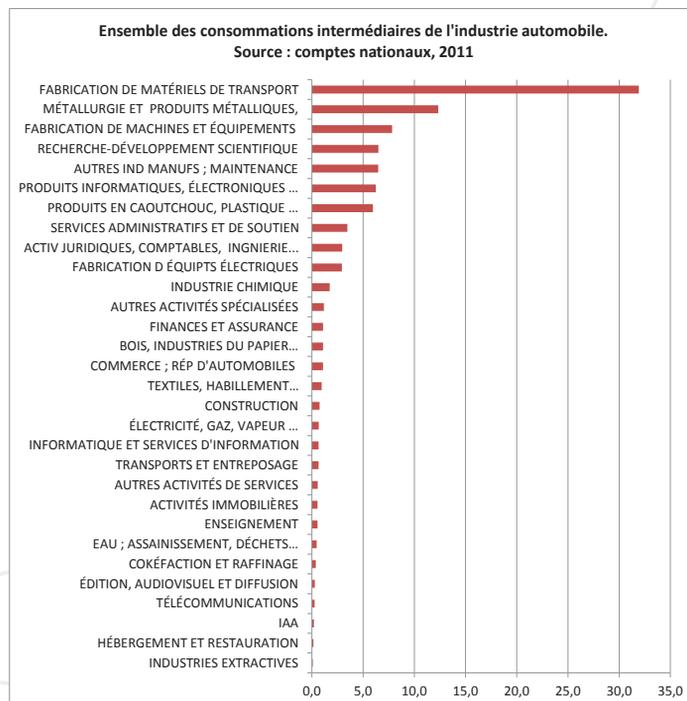
7 grandes familles de produits représentent 77% des consommations intermédiaires de l'automobile.

A noter que si la part des équipementiers (qui apparaissent à la rubrique « fabrication de matériel de transport ») est importante avec 32% du total des consommations intermédiaires, elle est loin d'être représentative de l'ensemble des activités liées à l'automobile.

La décomposition de la rubrique « autres » permet de faire apparaître d'autres produits qui intègrent l'automobile :

- Services administratifs et de soutien
- Activités juridiques, comptables, ingénierie...
- Fabrication d'équipements électriques
- Industrie chimique
- Autres activités spécialisées
- Finances et assurance
- Bois, industries du papier...
- Commerce ; réparation d'automobiles
- Textiles, habillement...

On aboutit ainsi à une liste de 16 produits qui représentent 93,7% des consommations intermédiaires. Ils dessinent assez bien la carte de la filière. Mais on peut reprocher à cette approche d'intégrer des activités comme les activités financières ou d'assurance, les activités de soutien (l'intérim par exemple) qui sont très transversales et peu spécifiques à l'automobile. Cette approche surestimerait donc l'importance de la filière sur le territoire.



L'approche du Bureau d'Information et de Prévisions Economiques (BIPE) : centrée sur quelques activités industrielles

L'approche du BIPE est centrée sur quelques activités industrielles qui sont définies au travers des NAF suivantes :

Constructeurs automobiles

- 2910Z Construction de véhicules automobiles
- 2920Z Fabrication de carrosseries et remorques

Équipementiers

- 2931Z Fabrication d'équipements électriques et électroniques automobiles
- 2932Z Fabrication d'autres équipements automobiles

Plasturgie

- 2229A Fabrication de pièces techniques à base de matières plastiques

Verre

- 2311Z Fabrication de verre plat

Caoutchouc

- 2211Z Fabrication et rechapage de pneumatiques

Autre secteur : métallurgie

- 2451Z Fonderie de fonte
- 2452Z Fonderie d'acier
- 2453Z Fonderie de métaux légers
- 2454Z Fonderie d'autres métaux non ferreux
- 5450A Forge, estampage, matriçage ; métallurgie des poudres
- 2550B Découpage, emboutissage
- 2561Z Traitement et revêtement des matériaux

- 2562A Décoltage
- 2562B Mécanique industrielle
- 2573A Fabrication de moules et modèles
- 2573B Fabrication d'autres outillages

Quatre remarques importantes peuvent être formulées à propos de cette méthode :

- Cette approche est strictement industrielle, elle exclut les activités de services comme la R&D, ainsi que les activités de maintenance/installation d'équipements industriels ou l'ingénierie qui représentent une part importante des consommations intermédiaires nécessaires à l'élaboration du produit final. Localement, cela reviendrait à ne pas intégrer l'entreprise Clemessy par exemple, qui intervient sur certaines chaînes de fabrication. De ce point de vue, le poids de la filière est fortement sous-estimé.

- Elle rend compte du « cœur de métier » de l'automobile, mais laisse de côté des activités comme la chimie qui, certes, forme une filière à part entière. Cependant, des sites chimiques comme Millénium (Vieux Thann), qui produisent du dioxyde de titane qui entre dans la composition des peintures et des pots catalytiques, peuvent être très liés à la construction automobile.

Cet exemple illustre aussi le problème des échelles à prendre en compte. Un site peut être dépendant de l'industrie automobile au niveau mondial, sans être dépendant d'un donneur d'ordre local.

- Le BIPE part du principe que « tous ces établissements sont considérés comme travaillant pour la filière « amont de l'automobile ». Peu importe qu'ils travaillent ou non pour l'industrie automobile ou, s'ils travaillent pour cette industrie, à un faible pourcentage de leur chiffre d'affaires ! Cela concourt à systématiquement sur-estimer le poids de la filière sur le territoire.

- Enfin, cette approche se heurte aux difficultés inhérentes à l'appareillage statistique, les NAF des entreprises n'étant pas forcément représentatives de leurs activités réelles (voir encadré n°1).

Une approche très large : l'OREF Alsace

L'OREF Alsace inclut deux activités industrielles supplémentaires dans la filière automobile : 2815Z (Fabrication engrenage & organes mécaniques de transmission) et 2899B (Fabrication d'autres machines spécialisées) et retient en plus les activités aval (vente et réparation) dans son analyse de la filière.

On a donc une forte représentation des industries métallurgiques et mécaniques, complétée par la présence des activités commerciales directement liées à l'automobile. Mais les activités d'ingénierie ou les activités d'autres branches sont toujours absentes.

Simulation

La filière automobile dans le Haut Rhin au filtre du BIPE

Le nombre d'établissements participant à la filière automobile dans le Haut-Rhin est stable entre 2007 et 2011, avec 199 établissements recensés. Quatre grandes activités ressortent :

- la mécanique industrielle,
- le traitement et revêtement de surfaces,
- le découpage et emboutissage,
- les produits en matières plastiques.

Ces quatre activités représentent 75,4% du total des établissements de la filière au sens du BIPE.

Les choses sont très différentes en termes d'effectifs. Même avec une définition aussi restrictive que celle du BIPE, plus de 13 700 salariés sont occupés dans le Haut Rhin par la filière automobile.

- Les effectifs de la filière ont fondu de 2 421 personnes en 4 ans.

- Les activités qui ressortent sont :

- bien évidemment la construction de véhicules,
- la fabrication d'équipements électriques et électroniques,
- la plasturgie,
- et, loin derrière, la mécanique industrielle.

Cette simulation a le mérite d'attirer l'attention sur la taille moyenne des entreprises susceptibles d'intervenir dans la filière. Les entreprises susceptibles de participer à la filière sont de petite taille. Les seules activités où la moyenne des effectifs est un peu plus élevée sont :

- la construction proprement dite avec PSA et ses 8 200 salariés,
- les équipements électriques et électroniques et la fabrication de verre plat où les effectifs moyens sont supérieurs à 100,
- la plasturgie où les effectifs moyens avoisinent les 50 salariés.

Toutes les autres activités ont des effectifs moyens inférieurs à 20 salariés.

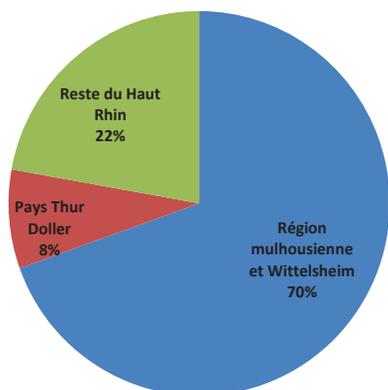
Encadré 1: Les limites d'une approche par NAF

La sélection des entreprises selon leur NAF est fortement critiquable pour plusieurs raisons :

- les codes NAF représentent l'activité principale de l'entreprise. Dans le Haut-Rhin par exemple une entreprise classée dans le commerce développe une activité secondaire de sellerie automobile. Elle fait donc partie de la filière au titre de cette activité secondaire mais ne sera pas retenue si l'on s'en tient à la NAF comme critère de sélection.

- Les NAF des entreprises ne sont pas toujours à jour ou représentent mal les activités réelles de l'entreprise. Ainsi, le code NAF de Clemessy est « autres travaux de construction spécialisée ». L'entreprise relève donc du BTP... non de l'ingénierie.

Effectifs 2011 de la filière auto au sens du BIPE

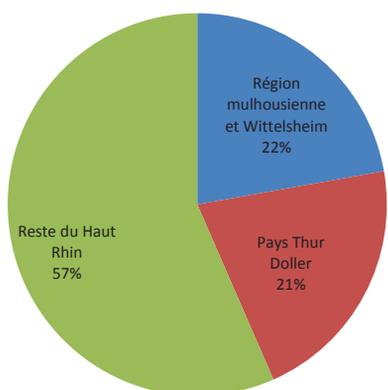


La répartition spatiale des effectifs de la filière automobile est très inégalitaire. La région mulhousienne, tirée par les 8 261 salariés de PSA, arrive loin en tête.

Sans le site PSA, la perspective change. La région mulhousienne ne compte plus que pour 22% des effectifs. Avec les 21% des effectifs du Pays Thur Doller, on n'aboutit qu'à 43% des effectifs totaux.

Les effectifs de la filière sont diffus sur le territoire du Haut-Rhin, une approche centrée sur le territoire de Mulhouse ou de sa zone d'emploi ne serait pas totalement pertinente. Il semble préférable de travailler à l'échelle départementale.

Effectifs 2011 de la filière auto au sens du BIPE, hors PSA



Les données détaillées sont en annexe page 22

La méthode finalement retenue pour l'étude de la filière

La méthode retenue par le BIPE entérine de fait les difficultés à analyser les filières et explique qu'il s'en tient à une approche très globale, statistique et normative. Dans une optique comparatiste, cela ne pose pas de problèmes rédhibitoires. En revanche, si l'objectif est d'analyser le poids ou la répartition des activités au plan local, cette approche est totalement insatisfaisante.

Au titre des principales critiques, on retiendra, d'une part, que des activités amont très importantes comme l'ingénierie ne sont pas prises en compte ; d'autre part, qu'il faut savoir si les entreprises potentiellement concernées participent effectivement ou non aux activités de la filière. Enfin, que l'écosystème local n'est pas totalement représenté puisque des activités importantes (comme la chimie) ne sont pas prises en compte.

C'est pourquoi la définition que l'INSEE donne des filières nous semble plus pertinente.

« La filière désigne couramment l'ensemble des activités complémentaires qui concourent, d'amont en aval, à la réalisation d'un produit fini. On parle ainsi de filière électronique (du silicium à l'ordinateur en passant par les composants) ou de filière automobile (de l'acier au véhicule en passant par les équipements). La filière intègre en général plusieurs branches. »

Dans cette définition, la filière ne comprend que les activités qui concourent à la **fabrication du produit final**. Les activités aval comme la vente et la réparation des automobiles ou encore la logistique ne sont pas incluses. Mais cette définition autorise la prise en compte des activités d'ingénierie, dès lors qu'elles concourent effectivement au fonctionnement des chaînes de production et donc à la fabrication des véhicules, tout comme elle admet l'intégration d'entreprises appartenant à d'autres branches, comme la chimie, qui fournit des pigments par exemple qui entrent directement dans la fabrication du produit..

C'est cette définition amont que nous retiendrons pour la suite du travail.

Font partie de la filière automobile, la fabrication de pièces et de produits divers qui entrent dans la composition du bien, des machines et équipements qui permettent de fabriquer le bien et l'ingénierie et la maintenance nécessaires au process industriel. Sont exclues, en amont, les activités de commerce de gros, les fournitures diverses, l'intérim.. et, en aval, les activités de commerce, de logistique, de démolition, etc.

Cette approche a le mérite d'identifier des ensembles d'activités qui s'inscrivent dans des logiques proches et susceptibles de présenter des problématiques communes, en matière d'emploi notamment.

Méthodologie

L'exploitation du fichier PerfoEst

Le fichier mis à disposition par les responsables du programme PerfoEst (voir encadré n°2) comprend tous les établissements qui ont «quelque chose» à voir avec la mobilité. De ce fait, il constitue une liste hétérogène d'établissements qui doit être sérieusement nettoyée pour se centrer sur les activités de la filière automobile.

Dans un premier temps, ont été retenues toutes les entreprises pour lesquelles la probabilité qu'elles participent effectivement à la filière est suffisante. C'est le cas lorsque le fichier indiquait «rang 1 PSA» ou la part du CA réalisée dans l'automobile. Ces établissements constituent un premier groupe pour lesquels on est à peu près certain de leur participation à la filière. D'autant que confirmation de leur participation à la filière a pu être obtenue dans de nombreux cas via des fichiers comme celui des organisations professionnelles des équipementiers automobiles ou de la plasturgie automobile. Ces établissements forment la première liste : participants certains.

Parallèlement, ont été retirés de la liste les établissements de commerce ou de service aval comme la logistique, les activités des compagnies de transport, les établissements fabricant « d'autres moyens de transport » (pelles mécaniques, grues, etc.) et enfin les établissements qui manifestement ne participent pas à la filière (exemples : une entreprise qui fabrique des articles en coton pour l'hygiène corporelle, un site chimique spécialisé dans les produits phytosanitaires...). Ces établissements constituent la seconde liste : participants douteux ou hors champ.

Tous les établissements restant ont fait l'objet d'une recherche sur internet pour savoir s'ils affichaient ou non l'industrie automobile comme client. Dans certains cas (forte affiche de l'industrie automobile), ces établissements ont rejoint le premier fichier (participants certains), dans d'autres, au bénéfice du doute, ils ont été placés dans une troisième liste : participants possibles.

Sur le site d'Alsace industrie, il est possible d'avoir une entrée par activité d'où découle une liste d'entreprises et leur domaine de marché ou une entrée par type de clien-

tèle. Les deux entrées ont été suivies. Ce fichier permet de repérer les entreprises qui déclarent avoir pour client l'industrie automobile. Tous les établissements qui déclarent travailler pour l'automobile ont rejoint la troisième liste, des participants possibles.

A ce stade de la démarche, ont été admises toutes les entreprises, quel que soit leur domaine d'activité (NAF). C'est pourquoi, dans un second temps, une vérification a été faite sur internet, entreprise par entreprise, pour vérifier que ces entreprises : 1° sont susceptibles de travailler pour l'automobile ; 2°, qu'elles se situent bien en amont de la filière (activité de production ou nécessaire à la production).

Si ces deux conditions n'étaient pas remplies, les établissements ont rejoint la liste des « douteux ou hors champ ». A noter que cela a conduit à retenir des entreprises qui officiellement travaillent dans le commerce de gros, par exemple, mais qui ont une activité de production. Dans certains cas, compte tenu du décalage entre la NAF déclarée et l'activité réelle de l'entreprise, un reclassement a été opéré pour avoir une vision plus juste des choses.

Lorsque ces deux conditions étaient remplies, les établissements restaient dans la liste des possibles participants. Le champ de l'étude est celui des participants certains et possibles, soit 236 établissements dans le Haut-Rhin.

Ce regroupement est guidé par l'idée que les « participants certains » sont souvent des rangs 1 bien connus, et que les « possibles » peuvent correspondre à des rangs 2 moins connus mais cependant acteurs de la filière.

Il est important de noter que le fichier d'Alsace industrie repose sur la déclaration volontaire des entreprises, toutes ne font pas cette démarche. Il est donc possible que des entreprises ne fassent partie ni du fichier PerfoEst, ni du fichier Alsace Industrie et ne puissent être repérées. A l'inverse, certains chefs d'entreprises peuvent déclarer avoir pour client l'automobile sans que cela soit une réalité ou pour une part infime de leur chiffre d'affaires. Autrement dit, il est probable qu'un certain nombre d'entreprises de la filière ne figurent pas dans la liste élaborée, de la même manière que certaines y figurent alors qu'elles n'ont pas de rapport avec la filière. Sans une enquête approfondie auprès de l'ensemble des entreprises susceptibles d'être concernées, il est impossible de dresser une cartographie exhaustive de la filière. Cependant, plus qu'un recensement exhaustif des entreprises de la filière, cette approche vise à estimer le poids de cette filière et surtout à connaître ses grandes composantes.

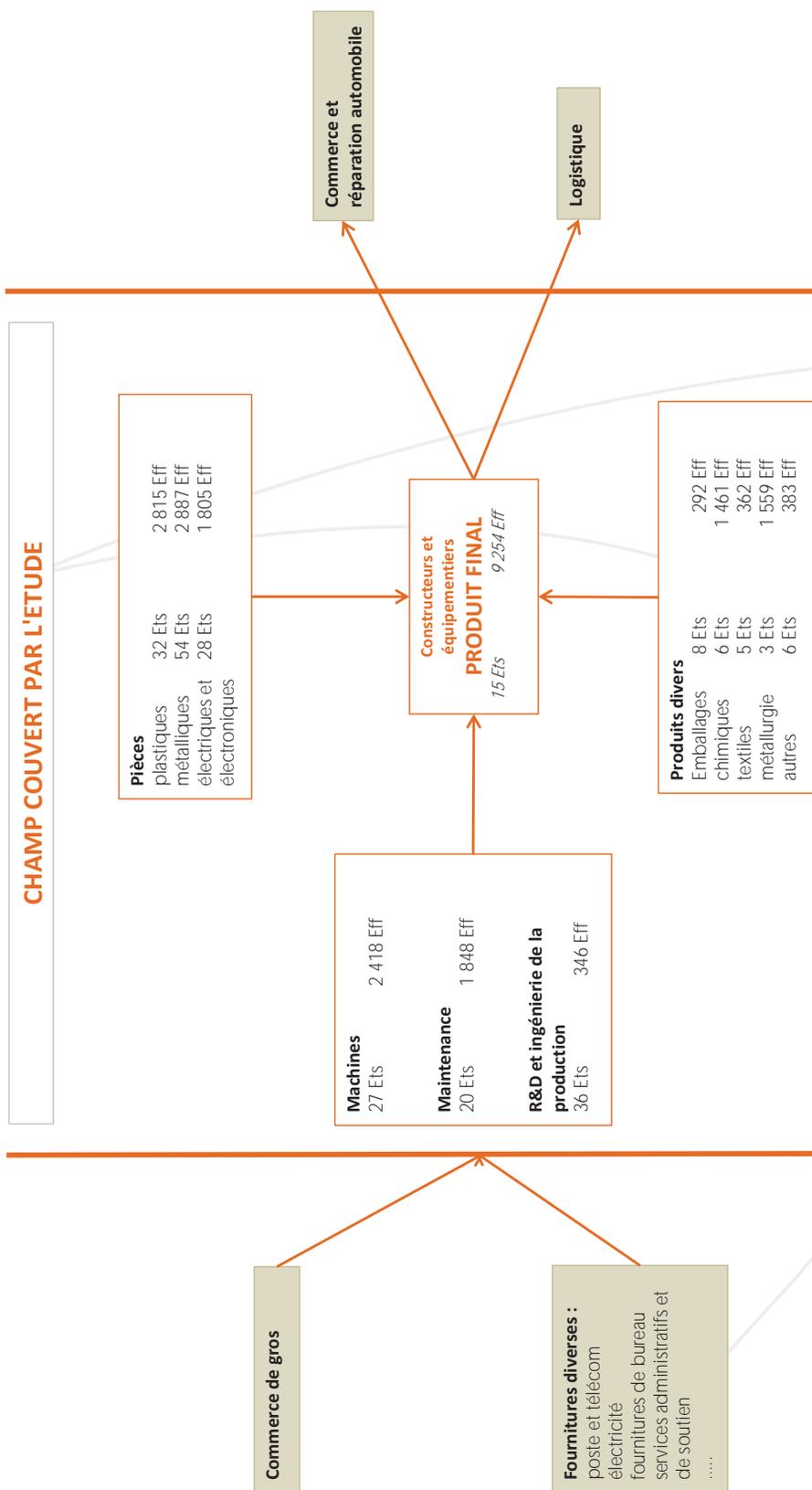
1) www.alsace-industrie.fr

Encadré 2 : le programme PerfoEst

Créé en 1997 à l'initiative de 29 industriels, PerfoEST fait partie du réseau des ARIA (Associations Régionales de l'Industrie Automobile). Ce programme est piloté par le Pôle Véhicule du Futur depuis 2008. Ses objectifs sont : 1° Favoriser l'amélioration continue de la performance opérationnelle au sein des entreprises. 2° Adapter les pratiques aux évolutions d'une filière en pleine mutation. 3° Assurer la promotion et la pérennité de la filière automobile de la région Est.

Le potentiel de la filière automobile dans le Haut-Rhin

Sources multiples, traitements AURM



Les différentes activités de la filière ont été regroupées par grands types. On y trouve les entreprises qui fournissent des machines et équipements industriels, qui interviennent en maintenance ou pour organiser les chaînes de production. Ces dernières ont été regroupées sous le vocable « d'ingénierie de la production », regroupée avec la R&D appliquée.

Un autre groupe d'activités consiste à fournir des pièces, plastiques, métalliques et électriques ou électroniques.

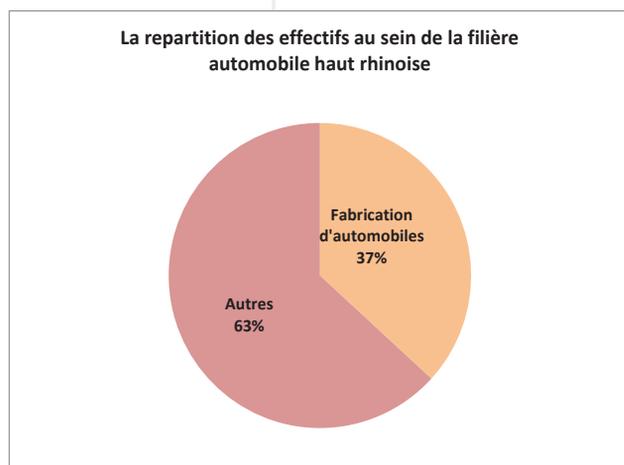
Le dernier groupe concerne la fourniture de produits divers : textile, chimie, emballages et autres.

Les autres activités : commerce en gros, fournitures diverses, commerce et réparation automobile et logistique ne font pas partie de la filière en ce qu'elles ne concourent pas à la production du bien final.

Le poids de la filière dans le Haut-Rhin

Dans cette acception de la filière automobile, elle représente un potentiel d'un peu plus de 25 000 salariés dans le Haut-Rhin, employés par 236 établissements.

Si l'on met de côté les 9 254 salariés des constructeurs (PSA, Dangel...) et des équipementiers, alors l'industrie automobile ne représente que 37% de la filière.



Bien évidemment, toutes les entreprises concernées ne travaillent pas exclusivement pour l'industrie automobile et encore moins pour le donneur d'ordre local. Faute d'une impossible enquête exhaustive, il n'est permis que de donner une fourchette qui passe de 9 254 salariés à 10 842 si 10% des effectifs sont effectivement occupés pour la filière automobile, à 12 430 si 20% des effectifs le sont et ainsi de suite jusqu'à 25 138 si tous les salariés de la filière sont mobilisés pour l'automobile.

Hypothèses de mobilisation	Industrie automobile	reste de la filière	Total
10%	9254	1588	10842
20%	9254	3176	12430
30%	9254	4764	14018
40%	9254	6352	15606
50%	9254	7940	17194
60%	9254	9528	18782
70%	9254	11116	20370
80%	9254	12704	21958
90%	9254	14292	23546
100%	9254	15884	25138

Les 25 000 emplois correspondent à ce que nous appelons le potentiel d'emploi total de la filière dans le Haut Rhin. Rapportée aux seuls emplois industriels, la filière pèse entre 20 et 48% des emplois du département.

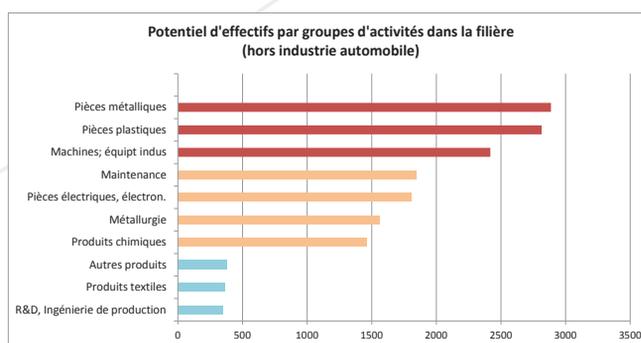
Selon les informations disponibles, depuis la crise de 2008 et en raison de relations assez déléatoires avec les donneurs d'ordre, nombreuses sont les entreprises qui ont cherché et réussi à se diversifier. Selon eux, en moyenne, les entreprises de la filière ne réalisent pas plus de 20% de leur chiffre d'affaires dans la filière automobile. Si cela s'avère exact, alors le poids de la filière peut être estimé à 12 430 salariés.

Sans doute conviendrait-il d'y adjoindre une partie des 5 773 intérimaires recensés par l'URSSAF à la fin du premier trimestre 2013. Une précédente étude¹ avait montré qu'à peu près 30% des intérimaires haut-rhinois travaillaient dans l'industrie automobile et la plasturgie, ce qui conduirait à ajouter 1 732 salariés pour avoir une vision globale.

Ce total de 14 162 personnes est à rapporter aux 52 634 salariés de l'industrie du département, toujours selon l'URSSAF.

Les activités concernées par la filière

Ce qui importe ici est de savoir quelles sont les activités incluses dans cette filière. Trois ensembles d'activités ressortent.



Sources diverses, traitements AURM

• Il s'agit en premier lieu de la plasturgie, de la fabrication de machines et équipements industriels et des industries mécaniques qui occupent chacune plus de 2 500 personnes et représentent un potentiel d'emploi total de 8 120 salariés répartis dans 113 établissements.

• Le deuxième groupe est composé des entreprises d'installation d'équipements et maintenance, des entreprises qui fournissent des pièces électriques et électroniques et enfin des entreprises du secteur de la chimie. 57 entreprises (seulement) représentent un potentiel total de 6 673 emplois. Cette concentration des emplois est due au fait que les sites chimiques et métallurgiques concernés sont d'importants employeurs (3020 personnes).

La répartition par activité des établissements de la filière

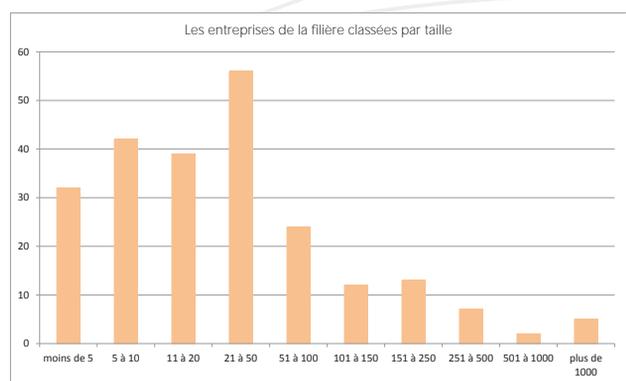
1) «Diagnostic intérim», réalisé par la MEF et l'AURM, publié par la MEF en mai 2013

est donc pour l'essentiel conforme aux échanges inter-industriels de la branche automobile tels que décrits par la comptabilité nationale, seule la chimie semble être un peu sur-représentée localement.

- Le troisième groupe comprend les activités « d'ingénierie de la production », (pour l'essentiel des activités scientifiques et techniques diverses qui représentent 346 emplois répartis dans 36 établissements) et les activités diverses comme la fourniture de tissus, d'emballages... qui concernent 11 entreprises et 745 personnes

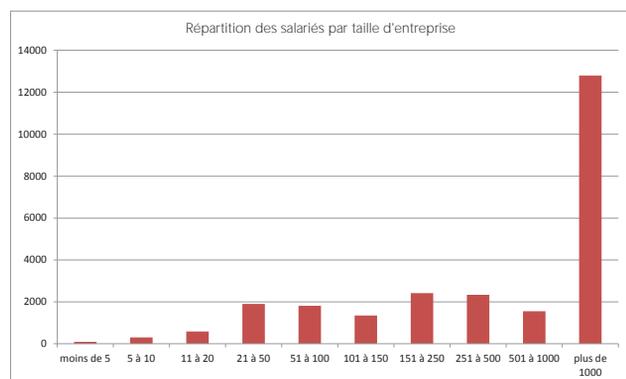
Approche par taille d'entreprises

Les entreprises ayant jusqu'à 10 salariés sont au nombre de 74, mais elles ne représentent que 1,6% du potentiel d'emploi de la filière. Sont particulièrement nombreuses dans cette tranche d'effectifs les entreprises de fabrication de produits métalliques et les activités (de cabinet) scientifiques et techniques. On y trouve peu de fabrication de produits plastiques et caoutchouc et de fabricants de machines et équipements.



Sources diverses, traitements AURM

Les activités scientifiques et techniques et la production de produits métalliques se retrouvent encore fortement dans la tranche 11-20 salariés qui concerne 39 établissements pour un potentiel d'emploi de 590 personnes seulement.



Sources diverses, traitements AURM

Dans la tranche des « belles TPE » de 21 à 50 salariés, on ne trouve quasiment plus d'activités scientifiques et techniques, on trouve encore de la fabrication de produits métalliques et entrent en force la plasturgie, les produits électriques/électroniques et la fabrication de machines et équipements.

Au total, dans cette tranche, figurent 56 entreprises qui, avec 1 903 personnes, pèsent pour presque 8% du potentiel d'emploi total.

Dans la tranche des 51 à 100 salariés, ne figurent plus que 24 entreprises mais elles représentent 7% du potentiel d'emploi. Les activités les plus représentées sont les produits plastiques/caoutchouc, les produits métalliques, les machines et équipements et les équipementiers.

La tranche des 101/250 salariés est assez composite avec du textile, de la chimie, des plastiques et des produits métalliques. Mais c'est plutôt le domaine des fabricants de machines et équipements. Cette tranche représente 15% du potentiel d'emploi (avec 3 762 salariés), employés dans seulement 26 entreprises.

Au total, les établissements de moins de 50 salariés, au nombre de 169, représentent 72% du total des établissements de la filière, mais 11% seulement du potentiel d'emploi. L'emploi de la filière est donc concentré dans quelques établissements. La tranche des 50- 250 salariés regroupe 49 établissements et 22% du potentiel d'emploi. Et enfin, la tranche de plus de 250 salariés ne comprend que 14 établissements (dont 5 de plus de 1000) mais, avec 16 676 personnes, représente 66% du potentiel total.

L'une des questions qui se pose pour les entreprises les plus petites est celle de leur capacité à se développer et à moderniser leur outil de production.

Approche par le capital

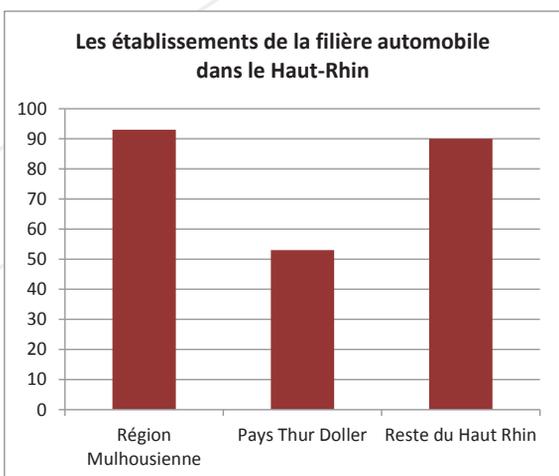
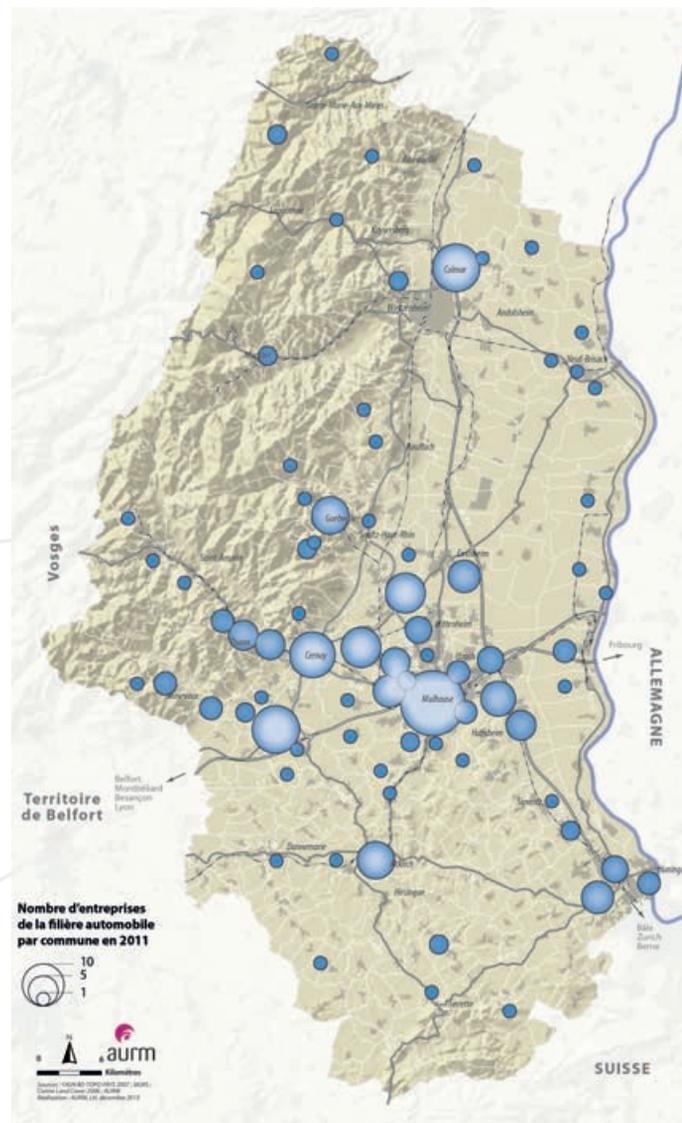
108 établissements au moins - soit presque la moitié des établissements de la filière - appartiennent à un groupe. Ils emploient plus de 22 000 personnes, soit 90% du potentiel d'emploi de la filière. Autrement dit, les plus grands établissements haut-rhinois de la filière ont leur centre de décision à l'extérieur du territoire. La question est ici de savoir quelle est la marge de manoeuvre des établissements locaux.

Une autre question concerne les petits établissements locaux. La question est de savoir, d'une part, s'ils ont une réelle compétence distinctive ou s'il s'agit de sous traitants de capacité, contraints de s'adapter à la concurrence par le prix et, d'autre part, s'ils ont les moyens de leur développement. Sont ici en cause les moyens financiers du développement mais aussi les accès à l'innovation ou encore à la qualification du personnel.

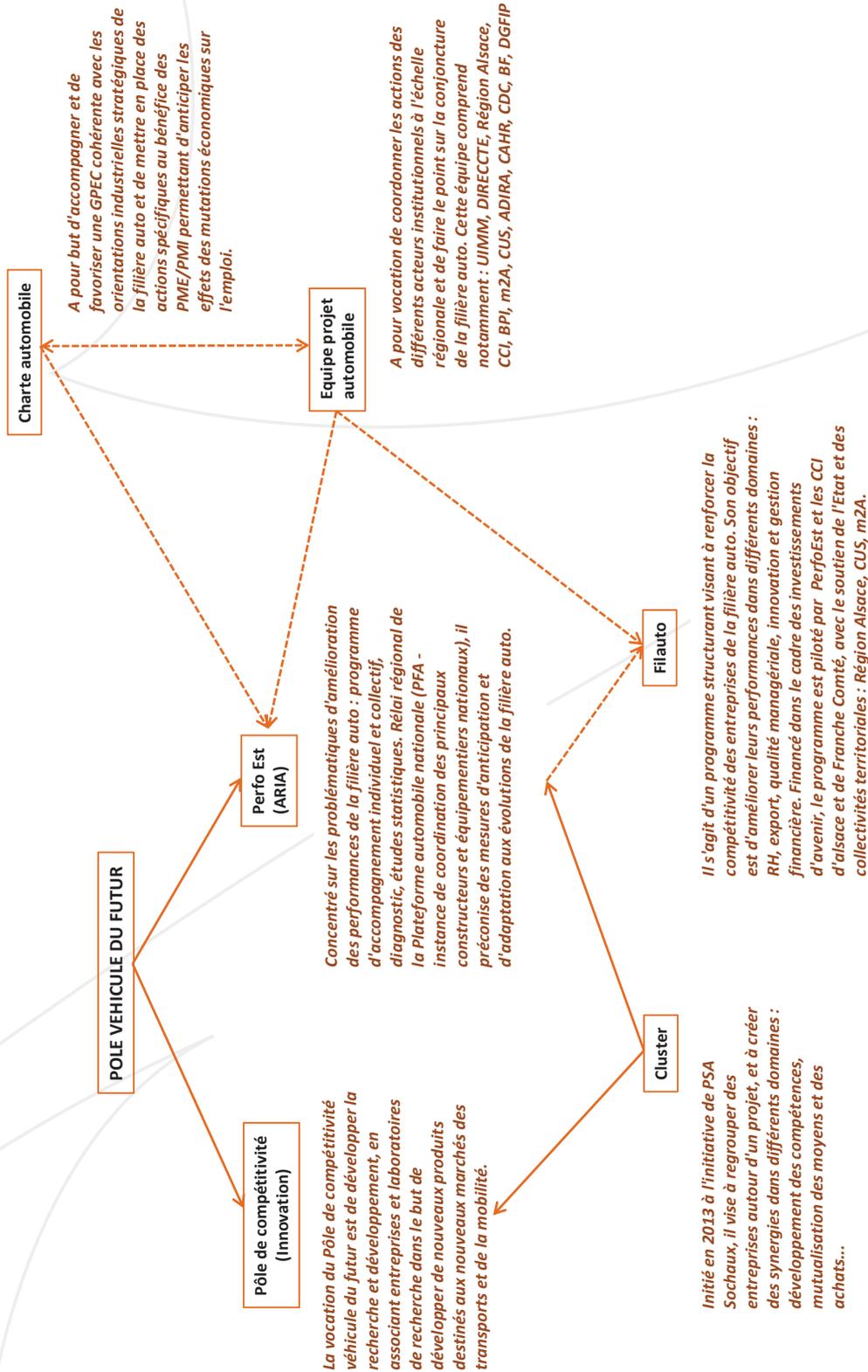
Localisation des établissements appartenant à la filière automobile dans le Haut-Rhin

La région mulhousienne (y compris Wittelsheim) représente 39,4% des établissements de la filière. Les deux vallées de la Thur et de la Doller, avec 53 établissements, pèsent pour 22,5% du total.

Il y a donc une assez large diffusion des établissements puisque 90 établissements, soit 38% du total sont installés ailleurs dans le département. Colmar, Ensisheim, Guebwiller ou Altkirch sont les principales villes d'implantation des établissements. La région de Saint-Louis étant quant à elle plus spécialisée sur les activités liées à la chimie.



Principales institutions de la filière automobile en Alsace



Au plan national, le ministère du redressement productif a mis en place un comité stratégique, composé de l'ensemble des professionnels et des organisations syndicales qui doit, dans le sillage du plan automobile de 2012, rassembler la filière autour d'un contrat de filière pour construire une vision commune de l'avenir et garantir la pérennité de la filière. Cette stratégie doit être déclinée au plan régional par les ARIA, PerfoEst en ce qui concerne les régions Alsace et Franche-Comté. PerfoEst est intégré au pôle Véhicule du Futur, qui est un pôle de compétitivité labellisé en 2005. Son rôle est de faciliter l'innovation dans des projets de recherche collaboratifs et de développer l'excellence industrielle, via le programme PerfoEst.

Conclusion

Face aux difficultés de construction d'une filière, il faut tout d'abord rappeler que l'objectif n'était pas de construire une liste précise d'entreprises appartenant à la filière automobile, mais de proposer un outil de repérage des activités les plus concernées, qui pourraient être les plus impactées par la réduction du volume de production du principal donneur d'ordre local.

Retenons donc une fourchette : la filière représente entre 9 254 salariés (qui sont employés dans l'industrie automobile stricto sensu) et 25 000 salariés si l'ensemble des salariés des entreprises repérées travaillaient effectivement à temps complet pour l'automobile. Le volume d'emploi le plus probable se situe aux alentours de 14 000 salariés directement concernés par l'activité automobile à l'échelle du Haut-Rhin.

Ils sont employés dans les industries mécaniques (fabrication de machines et équipements, de pièces métalliques diverses ou plus généralement le travail des métaux), dans la plastrugie et la fabrication de pièces électriques ou électroniques.

A noter que certaines entreprises du département ne seraient pas ou peu concernées par une moindre activité du constructeur local. Certaines entreprises ont en effet fait le choix de travailler pour d'autres constructeurs, notamment allemands. De même, les sites chimiques seraient probablement faiblement impactés, dans la mesure où des établissements appartiennent à des groupes mondiaux (Solvay, Christal...) et ont des marchés mondiaux.

La question concerne plutôt les petites et moyennes entreprises. Elles font, elles aussi, très souvent partie d'un groupe. Pérenniserait-il des établissements dont la raison d'être est en grande partie leur proximité à leurs donneurs d'ordres ? Les petites entreprises locales ont-elles les moyens de se diversifier, tant dans leurs produits que dans leurs marchés ? Pour être en mesure de répondre à ces questions, une enquête est en cours qui permettra de juger du niveau de vulnérabilité du tissu de PME liées à la filière automobile.

Remerciements :

Cette étude a été possible grâce à la précieuse collaboration de la Région Alsace, de l'UIMM Alsace, de l'Adefim Alsace, de la CCI Mulhouse Sud Alsace, de la Chambre de Métiers d'Alsace, du service développement économique de m2A, et de la DIRECCTE Alsace.

ANNEXES

Volume de production des 25 principaux sites européens et évolution 2007/2012

Pays	Site	Constructeur	Nb véhicules produits	% variation 2007/2012
Espagne	Vigo	PSA	307 754	-46
	Saragosse	Opel	267 000	-44
	Martorell	VW	398 380	-1
	Valence	Ford	204 000	-51
Italie	Mirafiori	Fiat	85 000	-63
	Melfi	Fiat	107 000	-65
France	Sochaux	PSA	316 700	-3
	Mulhouse	PSA	223 900	-24
	Poissy	PSA	264 000	-3
	Aulnay	PSA	11 900	-93
	Rennes	PSA	129 600	-35
	Douai	Renault	138 600	-56
Royaume Uni	Flins	Renault	116 000	-52
	Sunderland	Nissan	510 572	+44
Allemagne	Brême	Mercedes	407 664	+22
	Wolsburg	VW	831 586	+6
	Leipzig	BMW	216 000	+38
	Cologne	Ford	284 328	-31
	Saarlouis	Ford	313 948	-20
	Sindelfingen	Mercedes	353 334	+7
	Neckarsulm	Audi	410 605	+38
	Dingolfing	BMW	341 366	+12
	Ingolstadt	Audi	520 568	0
Slovaquie	Bratislava	VW	361 922	+50
	Zilina	KIA	291 900	+101
	Trnava	PSA	215 300	+21
Tchéquie	Nosovice	Hyundai	303 035	-4
	Mlada Boleslav	VW	406 875	-18
	Tychy	Foat	347 502	-4
Roumanie	Pitesti	Dacia	307 832	
Turquie	Bursa	Fiat, Opel, PSA...	306 506	+41
		Renault	291 604	+10

Entre 2007 et 2012, les ventes en Europe de voitures et véhicules utilitaires légers ont chuté de 18%. La production s'établit à 18,3 millions d'unités.

Depuis 2007, en France, la production de véhicules a baissé de 1 000 000, soit une baisse de 37%

Source : Inovev pour les Echos, 19 juin 2013

La filière automobile dans le Haut-Rhin au sens du BIPE

Source : ACCOS

Nombre d'établissements

code NAF	Activités	2007	2008	2009	2010	2011	en %
2211Z	Fabrication et rechapage de pneumatiques	1	1	1	1	1	0,50
2229A	Fabrication de pièces techniques à base de matières plastiques	25	25	25	25	23	11,56
2311Z	Fabrication de verre plat	2	2	2	2	2	1,01
2451Z	Fonderie de fonte	1	1	1	1	1	0,50
2453Z	Fonderie de métaux légers	2	2	1	1	1	0,50
2550A	Forge, estampage, matricage ; métallurgie des poudres	1	3	3	2	2	1,01
2550B	Découpage, emboutissage	22	22	21	20	21	10,55
2561Z	Traitement et revêtement des métaux	32	34	33	34	33	16,58
2562A	Décolletage	4	4	4	4	4	2,01
2562B	Mécanique industrielle	69	67	72	68	71	35,68
2573A	Fabrication de moules et modèles	5	6	5	5	5	2,51
2573B	Fabrication d'autres outillages	9	9	9	10	10	5,03
2910Z	Construction de véhicules automobiles	3	2	2	2	2	1,01
2920Z	Fabrication de carrosseries et remorques	12	14	14	12	12	6,03
2931Z	Fabrication d'équipements électriques et électroniques automobiles	3	3	3	3	3	1,51
2932Z	Fabrication d'autres équipements automobiles	8	8	7	7	8	4,02
	Total	199	203	203	197	199	100,00

Effectifs salariés

code NAF	Libellé activités	2007	2008	2009	2010	2011	en %	Evol 2007/11
2211Z	Fabrication et rechapage de pneumatiques	9	8	7	7	9	0,07	0
2229A	Fabrication de pièces techniques à base de matières plastiques	1053	1065	1042	1066	1017	7,42	-36
2311Z	Fabrication de verre plat	258	268	268	268	254	1,85	-4
2451Z	Fonderie de fonte	54	52	41	40	40	0,29	-14
2453Z	Fonderie de métaux légers	159	159	5	4	4	0,03	-155
2550A	Forge, estampage, matricage ; métallurgie des poudres	4	7	7	5	5	0,04	1
2550B	Découpage, emboutissage	437	435	378	388	393	2,87	-44
2561Z	Traitement et revêtement des métaux	694	700	625	622	597	4,35	-97
2562A	Décolletage	27	30	26	27	28	0,20	1
2562B	Mécanique industrielle	729	726	776	774	793	5,78	64
2573A	Fabrication de moules et modèles	47	57	54	56	58	0,42	11
2573B	Fabrication d'autres outillages	216	227	189	188	187	1,36	-29
2910Z	Construction de véhicules automobiles	9577	9040	8183	8023	8341	60,83	-1236
2920Z	Fabrication de carrosseries et remorques	369	340	318	132	124	0,90	-245
2931Z	Fabrication d'équipements électriques et électroniques automobiles	1553	1407	1426	1357	1346	9,82	-207
2932Z	Fabrication d'autres équipements automobiles	948	924	708	613	517	3,77	-431
	Total	16134	15445	14053	13570	13713	100,00	-2421

code NAF	Activités	Ets	Eff	taille moyenne
		2011	2011	
2211Z	Fabrication et rechapage de pneumatiques	1	9	9
2229A	Fabrication de pièces techniques à base de matières plastiques	23	1017	44
2311Z	Fabrication de verre plat	2	254	127
2451Z	Fonderie de fonte	1	40	40
2453Z	Fonderie de métaux légers	1	4	4
2550A	Forge, estampage, matricage ; métallurgie des poudres	2	5	3
2550B	Découpage, emboutissage	21	393	19
2561Z	Traitement et revêtement des métaux	33	597	18
2562A	Décolletage	4	28	7
2562B	Mécanique industrielle	71	793	11
2573A	Fabrication de moules et modèles	5	58	12
2573B	Fabrication d'autres outillages	10	187	19
2910Z	Construction de véhicules automobiles	2	8341	4171
2920Z	Fabrication de carrosseries et remorques	12	124	10
2931Z	Fabrication d'équipements électriques et électroniques automobiles	3	1346	449
2932Z	Fabrication d'autres équipements automobiles	8	517	65
	Total	199	13713	69



DÉVELOPPER
ANIMER
CONTRIBUER
RÉDUIRE
ACCUEILLIR

