

Les PME et ETI opérant pour l'industrie automobile restent des acteurs méconnus, bien qu'il existe de nombreux travaux sur les constructeurs et grands équipementiers automobiles. Cette méconnaissance tient en grande partie à l'hétérogénéité de ces entreprises, que ce soit au regard de leur taille, de leur secteur d'appartenance ou encore des fonctions exercées au sein de la filière automobile.

Afin d'en mieux cerner le rôle et le fonctionnement, ainsi que les enjeux auxquels elles sont confrontées, OSEO et le GREThA (Groupe de recherche en économie théorique et appliquée) ont mené, en 2010, une vaste enquête auprès des PME et ETI présumées membres de la filière.

L'une des originalités de l'étude, réalisée dans le cadre de l'Observatoire des PME, est de proposer une analyse des PME et ETI de la filière selon le rang où elles se situent dans la pyramide d'approvisionnement.

Au final, l'étude traduit la grande diversité du vivier d'entreprises qui participe à la vie de la filière. Elle souligne que cette diversité se construit sur des pratiques différenciées selon leur rang d'intervention. Elle met en évidence la complémentarité des différents maillons d'une chaîne sous tension aujourd'hui mais qui espère en l'avenir.

*La collection **Regards sur les PME** est destinée principalement aux personnes et organismes, publics et privés, dont le travail et les missions concourent à la création, au développement et à la transmission des PME, et à tous ceux qui, à un titre ou à un autre, ont la capacité d'améliorer les services de toute nature, administratifs ou commerciaux, qui sont rendus aux PME.*



Design : Contours, photo : © Alex Williamson - Gettyimages

## Les PME et les ETI de la filière automobile

Les PME et les ETI de la filière automobile

observatoire **des pme**

**oseo**



**En diffusion**  
à La Documentation française  
29, quai Voltaire  
75344 Paris Cedex 07  
Tél. 01 40 15 70 00  
Télécopie 01 40 15 72 30  
ISSN : 1761-1741  
Réf. 1332000000001  
Imprimé en France  
Prix : 19 euros

1<sup>re</sup> édition, juin 2011, 8000 20  
© OSEO, 2011  
[oseo.fr](http://oseo.fr)

# Sommaire

## Préface

## Les PME et les ETI de la filière automobile

### L'ÉTUDE

Résumé de l'étude 13

Introduction générale 15

#### I. UN SYSTÈME AUTOMOBILE CONFRONTÉ À DE LOURDES INCERTITUDES 19

1. Que sera l'automobile du futur ? 22

1.1. Le véhicule électrique 22

1.2. Le mix du marché 24

2. Où seront produits les futurs véhicules ? 25

2.1. Le déplacement de l'automobile mondiale vers l'Asie et la Chine 26

2.2. Une production européenne qui se déplace à l'Est 27

2.3. Un volume produit en France qui décline 29

3. Comment seront fabriqués les futurs véhicules ? 31

#### II. CARACTÉRISTIQUES DES PME ET ETI DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE 37

1. Méthodologie de l'étude 39

1.1. Les entreprises sondées par l'enquête 40

1.2. L'échantillon final de l'étude 42

1.3. Le questionnaire 48

2. La diversité structurelle des acteurs impliqués dans la filière 48

2.1. Une filière dominée par les entreprises de faible taille mais avec des différences sensibles selon les secteurs d'appartenance 49

2.2. Essentiellement des entreprises indépendantes 50

2.3. Des acteurs très inégalement tournés vers l'exportation 51

2.4. Une internationalisation de la production significative chez les grandes PME 52

2.5. Des entreprises plutôt innovantes 54

2.6. Des relations qui se nouent en premier lieu au niveau français et à proximité mais une part significative de clients localisés à l'étranger 57

2.7. Une capacité à se projeter dans l'espace très différente selon la taille 58

2.8. Une domination des industriels réalisant des pièces simples mais quelques acteurs aux compétences étendues 60

#### III. LES PME ET ETI FACE À LA CRISE 65

1. Une réduction d'activité significative 68

1.1. Une chute brutale du chiffre d'affaires mais moindre de l'effectif... 68

1.2. ... affectant davantage les entreprises les plus éloignées du cœur automobile 69

1.3. L'export ne permet pas d'amortir la crise 72

1.4. Un effondrement des résultats nets 74

1.5. Des entreprises encore en difficulté en 2010 et principalement à cause de l'automobile 77

1.6. Une situation inquiétante chez les plus petites entreprises 78

1.7. Une crise qui demeure prégnante en amont de la filière 80

1.8. Un recours significatif aux mesures de chômage partiel et aux arrêts de production en 2010 82

1.9. Un relatif optimisme envers l'avenir 83

2. Un besoin d'interventions publiques 85

2.1. Une utilisation importante des dispositifs d'aide principalement dans le but d'innover et de traverser la crise 85

2.2. Quelques interlocuteurs privilégiés 87

2.3. Un souhait d'interventions orientées vers les axes stratégiques de développement 90

2.4. Des demandes différentes selon la taille 91

#### IV. UNE ANALYSE DE LA HIÉRARCHIE DES RANGS 95

1. Une hiérarchie des rangs non figée 98

1.1. Une part significative d'entreprises opérant en rang 1 99

1.2. Une hiérarchie des rangs relativement poreuse 100

2. Un portrait type des entreprises selon leur rang principal 101

2.1. Une position dans la hiérarchie fonction de la taille 102

2.2. Les entreprises les plus innovantes en haut de la pyramide 102

2.3. Une position dans la hiérarchie influencée par le degré d'engagement dans l'automobile 103

2.4. Une hiérarchie des rangs structurée par le secteur d'appartenance 105

2.5. Des prestations qui se complexifient en remontant la hiérarchie 107

3. Des performances différenciées selon la position dans la hiérarchie 110

3.1. Une analyse de la rentabilité sur les trois dernières années 110

3.2. Une capacité de résistance différenciée face à la crise 112

#### V. LE FONCTIONNEMENT DES RELATIONS BILATÉRALES 115

1. Des relations de nature différente selon le rang 117

1.1. Des relations essentiellement à l'échelle française 118

1.2. Une proximité peu corrélée aux fréquences de livraison 119

1.3. Des flux plus tendus en aval de la filière 121

1.4. Des relations menacées par les concurrents des pays à bas coûts et les entreprises homologues 122

1.5. Les critères de sélection pesant sur les PME et ETI de la filière 123

1.6. Un recours à l'étranger croissant avec le rang 125

1.7. Pourquoi fait-on appel à la sous-traitance internationale ? 127

1.8. Une liberté de choisir ses propres sous-traitants	128
<b>2. Des rapports contractuels distincts selon la position dans la chaîne de valeur</b>	130
2.1. Des contrats qui s'allongent vers le haut de la pyramide	131
2.2. Des contrats à prix révisés dans le haut de la pyramide	132
2.3. Une relation nette entre durée des contrats et règles de fixation des prix	133
2.4. Une moindre formalisation lorsqu'on descend dans la pyramide	134
2.5. Une moindre autonomie productive dans le bas de la pyramide	135

### CONCLUSION GÉNÉRALE 139

Bibliographie	143
Index des sigles	146
Table des illustrations	147

## TRIBUNES

1. <b>Le renforcement des fonds propres : un enjeu de compétitivité pour les acteurs de la filière automobile,</b> <i>Hervé Guyot</i>	153
2. <b>La PFA : une démarche performante pour la filière automobile,</b> <i>Claude Cham</i>	155
3. <b>Il n'y a pas que l'automobile dans la vie des entreprises automobiles...</b> <i>Bernard Jullien</i>	158

## FOCUS INTERNATIONAL

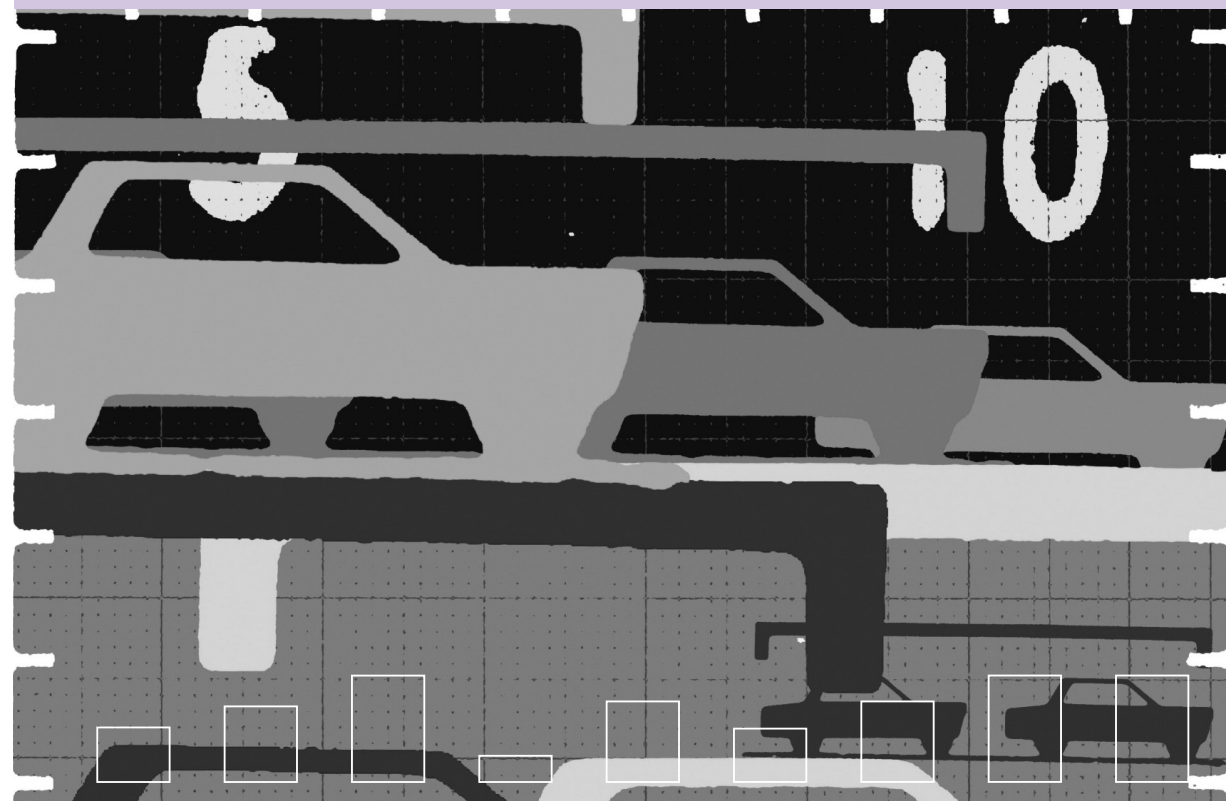
<b>La crise des années 2008-2009 de l'industrie automobile tchèque,</b> <i>Petr Pavlínek</i>	161
--	-----

## AUTEURS ET CONTRIBUTEURS

Auteurs, contributeurs et remerciements	181
---	-----

## L'OBSERVATOIRE DES PME

<i>Missions</i>	187
<i>Pilotage</i>	187
<i>Collaboration avec la recherche</i>	187
<i>Publications de l'Observatoire des PME</i>	188
OSEO	189



# Les PME et les ETI de la filière automobile