

Nord Franche-Comté et Sud Alsace
Premier pôle de production automobile français

septembre 2013

L'automobile est une des principales industries en France, et notamment dans le quart nord-est. Au niveau mondial, Sochaux-Montbéliard et Mulhouse constituent ensemble l'un des 12 sites automobiles stratégiques, bases arrière en Europe, au Japon et aux Etats-Unis, des principaux constructeurs mondiaux (données 2011).

Les 12 sites automobiles mondiaux majeurs

Détroit : GM, Ford, Chrysler

Wolfsburg : Volkswagen

Toyota : Toyota

Togliatti : Renault-Nissan-Avtovaz

Séoul : Hyundai-Kia

Sochaux-Montbéliard Mulhouse : PSA

Tokyo : Honda

Hamamatsu : Suzuki

Turin : Fiat

Münich : BMW

Stuttgart : Daimler

Hiroshima : Mazda

Source : OICA - 2011

Le Nord Franche-Comté et le Sud Alsace constituent le premier pôle de production automobile français avec une capacité théorique maximale de production proche du million de véhicules par an.

En termes d'emploi, les zones d'emploi de Belfort-Montbéliard et de Mulhouse arrivent en tête devant celle de Saclay (englobant les technocentres de Guyancourt et Vélizy) au niveau national.



Source : ADU

La filière automobile en Europe

Le marché européen, qui a longtemps été moteur, est actuellement en surproduction, ce qui occasionne certaines difficultés pour les constructeurs et les acteurs de la filière. Cela dénote que la chaîne de production est une chaîne de proximité en général (les pièces destinées au marché européen sont produites principalement en Europe).

Les marchés actuellement en hausse sont l'Asie, l'Inde et une partie de l'Amérique du Sud, et les constructeurs et équipementiers qui y sont implantés profitent de cette hausse, ou bien y renforcent leur implantation. C'est ce qui permet aux grands équipementiers à dimension internationale d'amortir la crise, en compensant les pertes actuellement situées en Europe par des bons résultats dans les pays en croissance.

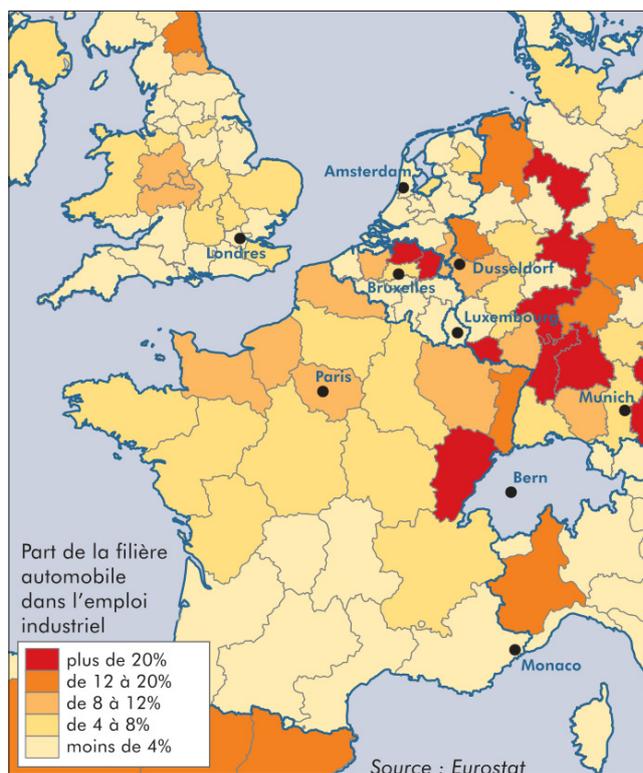
Ceci toutefois n'est pas vrai pour les sous-traitants dans leur ensemble, et plus on descend dans la chaîne de production, plus on trouve des entreprises, petites, en difficulté, n'ayant pas les moyens d'accéder à un marché de proximité porteur. La tension sur le secteur s'exprime ainsi entre deux tendances : **spécialisation** et **localisation**. Une entreprise spécialisée peut s'en sortir à condition d'être multi-sites, avec présence à proximité des sites de production en croissance ; a contrario une entreprise locale trouvera profit à être diversifiée sur plusieurs secteurs.

La filière automobile est définie comme l'ensemble des entreprises industrielles qui concourent à la fabrication de véhicules automobiles (constructeurs, équipementiers, sous-traitants). Cela inclut l'assemblage des véhicules aussi bien que la production des pièces qui les composent. La notion de filière est différente de celle de secteur, qui est une classification d'activité. Le secteur « automobile » comprend une nomenclature officielle, qui est « fabrication de véhicules automobiles », mais qui ne représente qu'une partie de l'ensemble. Les secteurs « plasturgie » par exemple, ou « logistique », regroupent nombre d'emplois qui travaillent pour l'automobile ; un négociant en acier peut être inclus dans la filière automobile, mais aussi aéronautique, ou autre...

Les analystes ont donc été amenés à définir la notion de filière, qui s'appuie sur le produit : **est considérée comme partie de la filière toute entreprise qui contribue à fabriquer le produit.**

La désindustrialisation. Le contexte global de l'industrie est à la baisse en Europe, et donc en France, on évoque souvent la « désindustrialisation », à laquelle peu de secteurs échappent. Les derniers indicateurs montrent que l'industrie est globalement à hauteur de 10 % du PIB en France et quasiment tous les secteurs affichent une baisse d'effectifs, la baisse moyenne sur 2012 étant estimée à 0,4 %. Ce contexte doit être pris en compte lorsque l'on s'attache à l'étude d'un secteur industriel en particulier. L'emploi dans le secteur automobile est passé de -4 % en 2003-2007 à -6 % sur la dernière période.

Part de l'automobile dans l'industrie



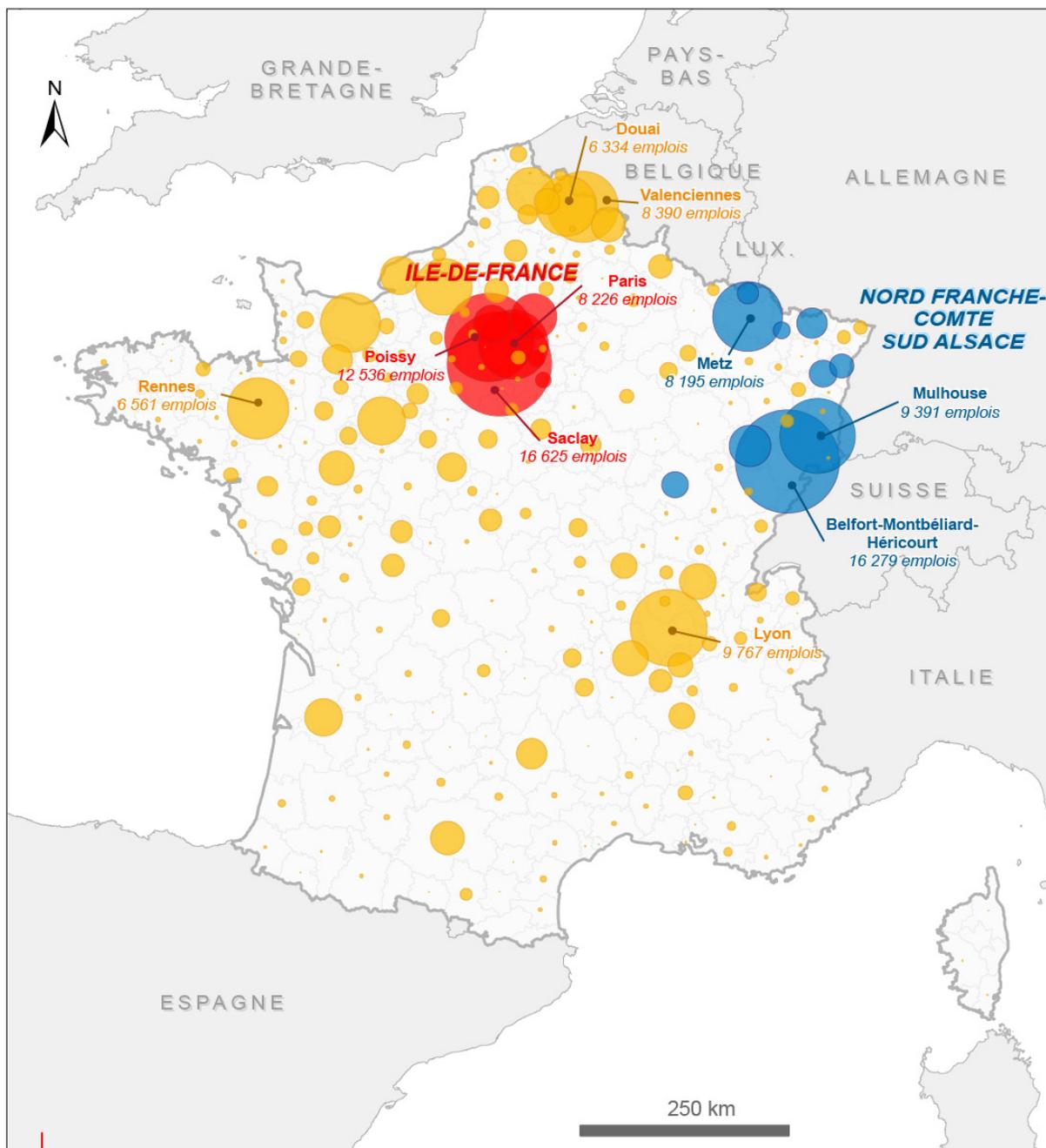
La filière automobile en France

Sur les 50 principaux sites de production industrielle en France, 28 sont dédiés à l'automobile. Parmi ceux-ci, la représentation dans le Nord-Est est d'un poids important.

Pour donner une perspective, la production française, autour de 1,7 millions de voitures par an, pèse 10 % de la production européenne (environ 18 millions de voitures en 2012). La majorité des usines est concentrée dans la moitié Nord du pays, avec des foyers industriels principaux en Ile-de-France,

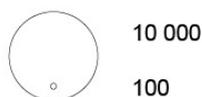
dans le Nord et le Grand Est. Toutefois, en termes d'emplois, on constate que le pôle qui émerge véritablement est constitué des **trois zones d'emploi Montbéliard-Belfort, Mulhouse et Vesoul**, lieux d'implantation de groupes industriels majeurs et d'une chaîne complète de sous-traitance.

Emploi dans le secteur automobile en 2011

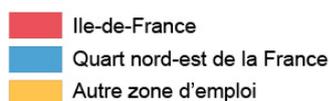


Emploi dans le secteur automobile

Nombre d'emplois



Répartition spatiale des emplois



Source: UNEDIC, 2010
Fond cartographique: IGN, GEOFLA, 2011 ; ESRI, 2011
Traitement: SIG ADU
Réalisation: ADUPM 2013

Le premier pôle industriel automobile français

Les trois zones d'emploi cumulées de Belfort-Montbéliard, Mulhouse et Vesoul totalisaient fin 2010, 29 122 emplois dans le secteur automobile au sens strict, c'est-à-dire limité aux activités des constructeurs et équipementiers (et donc n'incluant pas les bureaux d'études ou autres activités connexes au secteur).

Le pôle Nord Franche-Comté / Sud Alsace apparaît ainsi comme le premier pôle industriel français de la filière automobile, avec trois sites principaux dans un périmètre très proche : Sochaux-Montbéliard (usine d'assemblage, centre de développement, et site d'essais), Mulhouse (usine d'assemblage, fonderie et forge), Vesoul (logistique et pièces de rechange). Le tissu de sous-traitants industriels et d'entreprises qui contribuent à cette industrie est lui disséminé autour des sites principaux du constructeur, dans une logique de proximité le plus souvent (cf. figure sur les emplois de la filière automobile).

Sochaux-Montbéliard et Mulhouse étant des sites d'assemblage final, un tissu important de sous-traitants s'est constitué dans un périmètre proche, assurant la fabrication des pièces et éléments conduisant au produit final.

Mais toutes les pièces constituant un véhicule construit localement ne sont pas produites à proximité immédiate et le mix varie d'un véhicule à un autre. Les composants sont sous-traités en fonction d'éléments techniques et financiers, et des capacités de volume de production. La stratégie actuelle des grands constructeurs automobiles est de s'implanter au cœur de leurs marchés et d'entraîner avec eux les sous-traitants majeurs (rang 1), charge à eux de gérer la relation avec

la chaîne de sous-traitance, locale ou pas. En Europe, la France est un pôle important de production, mais les équipementiers ont suivi les implantations hors de France, vers l'Europe de l'Est, à la recherche de meilleures marges liées au coût du travail inférieur dans le passé.

Vesoul est quant à lui en majorité un site de logistique, concentrant la gestion des pièces de rechange. Il n'y a pas d'environnement de production industrielle dédiée autour du site.

Effectifs des principaux sites industriels de construction automobile dans le pôle Nord Franche-Comté / Sud Alsace

Sochaux - Montbéliard : 11 146

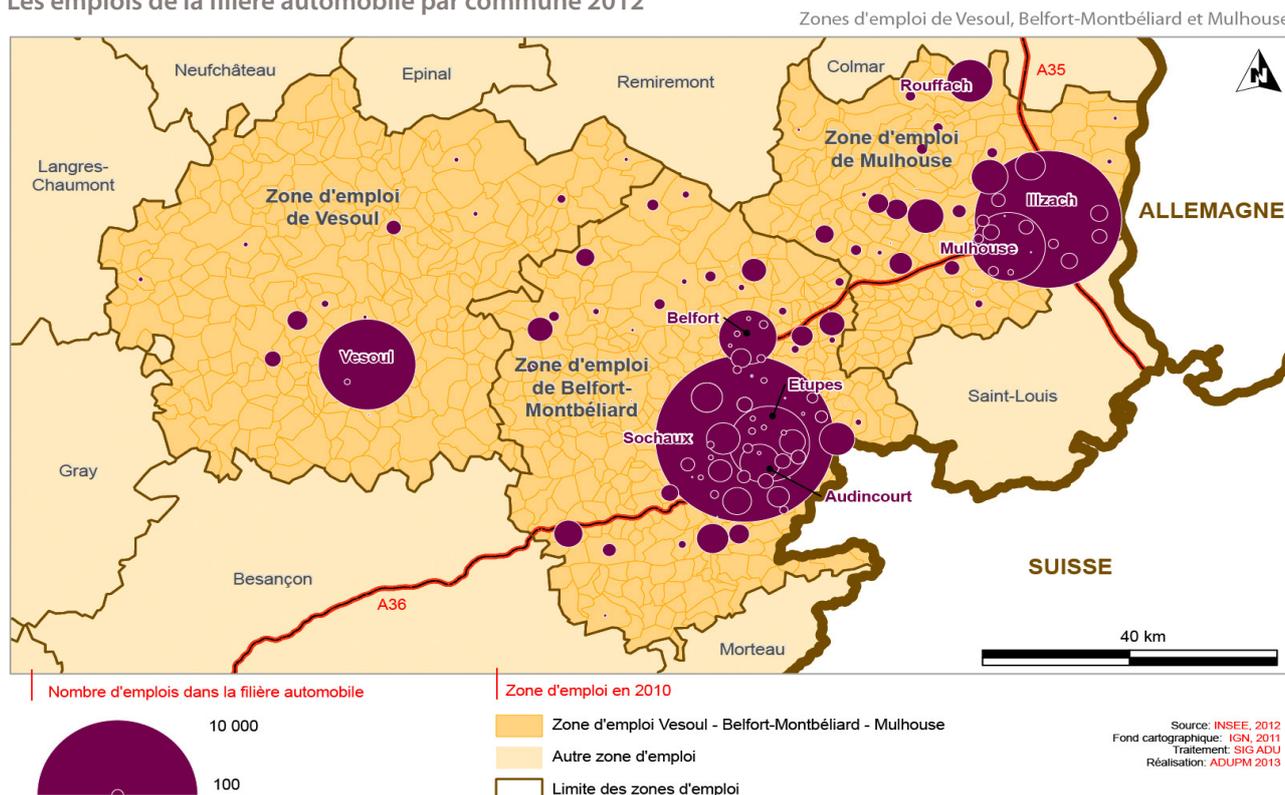
Sausheim - Mulhouse : 7 591

Vesoul : 3 091

(source l'usine nouvelle - juillet 2013)

NB : la filière dans son ensemble comprend aussi les équipementiers, les sous-traitants spécialisés, et tous les effectifs dédiés à l'automobile dans les entreprises qui travaillent pour l'automobile en même temps que d'autres secteurs.

Les emplois de la filière automobile par commune 2012



Les 20 principaux sites en termes d'emplois

Raison sociale	Activité	Commune	Tranche effectif
PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILE SA	Construction de véhicules automobiles	SOCHAUX-MONTBELIARD	11 900 à 12 000
PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILE SA	Construction de véhicules automobiles	SAUSHEIM	7 900 à 8 000
PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILE SA	Construction de véhicules automobiles	VESOUL	3 100 à 3 200
BEHR FRANCE ROUFFACH	Equipements électriques et électroniques automobiles	ROUFFACH	1 100 à 1 200
FAURECIA BLOC AVANT	Autres équipements automobiles	AUDINCOURT	700 à 800
FAURECIA SYSTEMES D'ECHAPPEMENT	Autres équipements automobiles	VALENTIGNEY	500 à 600
FAURECIA SIEGES D'AUTOMOBILE	Autres équipements automobiles	MAGNY VERNOIS	400 à 500
PEUGEOT JAPY INDUSTRIES SA	Autres équipements automobiles	VALENTIGNEY	300 à 400
FAURECIA SYSTEMES D'ECHAPPEMENT	Autres équipements automobiles	VALENTIGNEY	300 à 400
FUJI AUTOTECH FRANCE SAS	Autres équipements automobiles	MANDEURE	300 à 400
PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILE SA	Construction de véhicules automobiles	BESSONCOURT	300 à 400
FIDAY GESTION	Autres équipements automobiles	CHASSEY LES SCEY	200 à 300
AUTO-CABLE SARL	Equipements électriques et électroniques automobiles	MASEVAUX	200 à 300
TREVEST	Autres équipements automobiles	BROGNARD	200 à 300
SIEDOUBS	Autres équipements automobiles	MONTBELIARD	200 à 300
SIELEST	Autres équipements automobiles	PULVERSHEIM	200 à 300
MECANIQUE ET ENVIRONNEMENT SAS	Construction de véhicules automobiles	HERIMONCOURT	200 à 300
PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILE SA	Construction de véhicules automobiles	HERIMONCOURT	200 à 300
MGI COUTIER	Autres équipements automobiles	VIEUX THANN	100 à 200
FAURECIA SYSTEMES D'ECHAPPEMENT	Autres équipements automobiles	BAVANS	100 à 200
FAURECIA BLOC AVANT	Autres équipements automobiles	BURNHAUPT LE HAUT	100 à 200

Source : INSEE - Sirène

Organisation de la filière

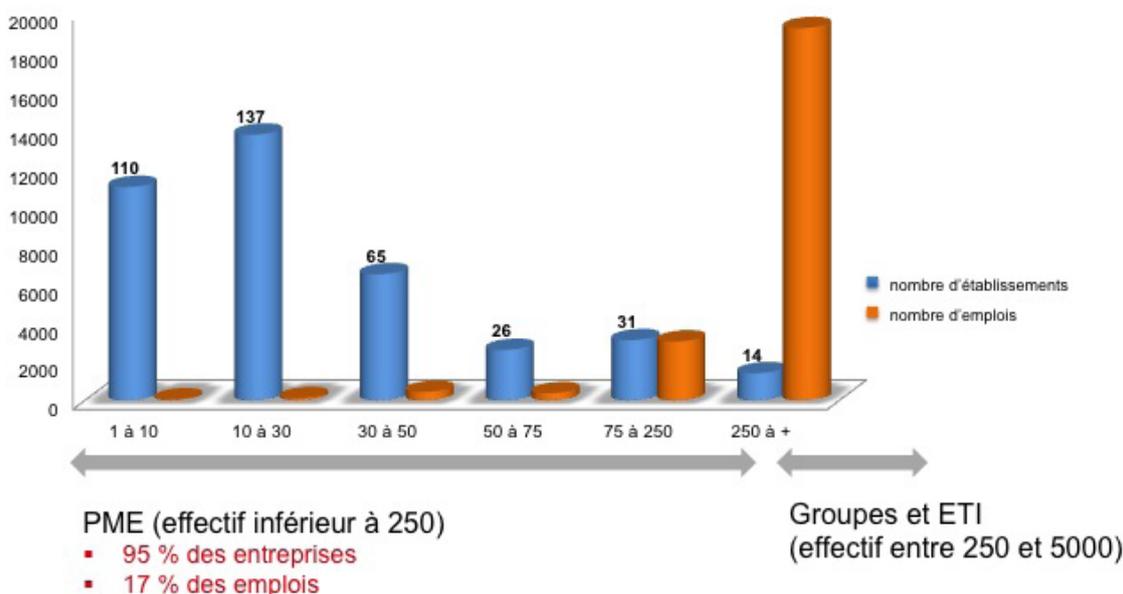
On note sur ce périmètre d'emploi :

- des sites de production des constructeurs, qui délivrent le produit final,
- des fonctions d'essais et d'acheminement,
- des **équipementiers mondiaux**, qui maîtrisent la production des principales pièces avec une vision mondiale (les rang1),

nombre de petites entreprises qui sont en bout de chaîne, assurant la fabrication des pièces et éléments techniques.

Sur ces bassins d'emplois, fruit de l'histoire industrielle du territoire, se sont en effet développées de petites entreprises possédant un important savoir-faire dans la fabrication de pièces. Ces PME sont souvent à effectif réduit, avec peu de capitalisation et fortement dépendantes du secteur. La cartographie établie par PerfoEST, mise à jour régulièrement, mesure bien cette répartition des effectifs des PME et leur faible taille (cf. schéma).

Répartition des établissements et des emplois filière automobile (sur les 3 zones d'emplois)



Source : fichier PerfoEST / Pôle Véhicule du Futur. 2013



L'analyse du fichier sur les 3 zones d'emplois (environ 380 entreprises) permet de constater que 95% des entreprises sont des PME, représentant 17% de l'emploi. Parmi ces PME, les 2/3 d'entre elles ont moins de 30 salariés. Les groupes principaux, à effectif supérieur à 250, ne représentent que 14 établissements, mais plus de 80% des emplois de la filière... Dans ces 14 entreprises, seulement 4 répondent à la définition d'une Entreprise de Taille Intermédiaire, ou ETI, c'est-à-dire avec un effectif entre 250 et 5000. Or ce sont ces ETI qui ont la capacité de structurer une filière, de par leur taille suffisante et leur capacité à prendre des marchés d'envergure, sur des terrains de diversification.

Il n'y a donc quasiment **pas d'entreprise de taille intermédiaire** capable d'assumer une diversification de ses marchés, un marketing efficace ou de la R&D permettant de disposer de produits propres. En revanche, l'histoire du territoire, davantage autour de Sochaux, a renforcé la présence d'équipes de conception et R&D, ce qui induit une concentration très importante d'ingénieurs liés aux fonctions amont. C'est à la fois vrai pour le constructeur majeur (fonctions de conception amont à Sochaux, site d'essais de Belchamp), mais aussi pour le principal équipementier (site de R&D mondial de la branche « échappement » à Bavans, site de R&D mondial de la branche « extérieurs » à Audincourt).

Un enjeu : transformer les menaces en opportunités

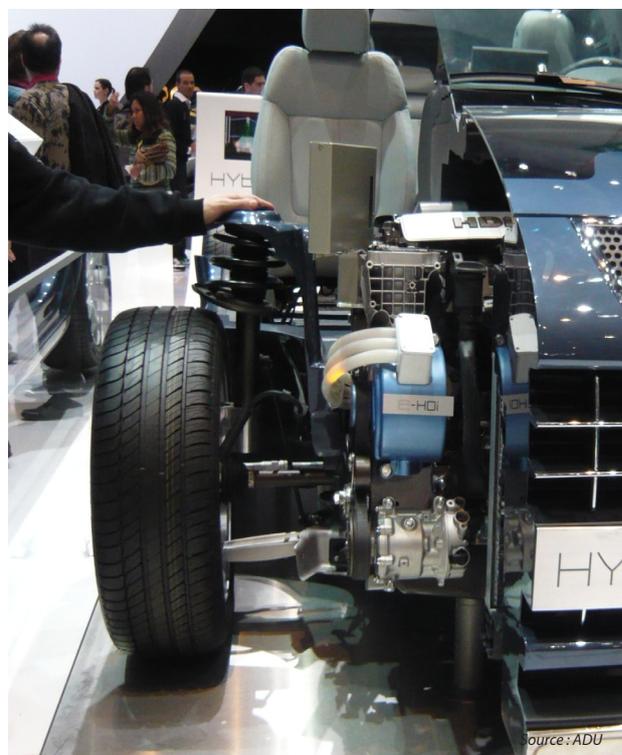
La principale difficulté du marché automobile actuellement est la stabilisation de la consommation du produit automobile en Europe, dans un marché souvent qualifié par les analystes de surcapacitaire. Cela impacte directement les PME soustraitantes de ces zones de fabrication. Les grandes entreprises à assise mondiale, voire certaines entreprises de taille intermédiaire, peuvent se permettre de s'implanter ailleurs auprès de leurs clients et des marchés porteurs, mais pas les PME.

Pour répondre à ces menaces, le tissu d'entreprises peut compter sur certains atouts. La principale force de l'industrie sur ce territoire est un savoir-faire historique, avec une culture technique qui imprègne les travailleurs locaux et les entrepreneurs (plusieurs générations d'entrepreneurs ont marqué l'industrie de leur présence), la concentration dans un espace à échelle réduite (au niveau européen) de la totalité des compétences, depuis la conception amont et la recherche, jusqu'aux essais avant commercialisation, en passant par la fabrication et l'assemblage.

Le partage et la montée en puissance de ces compétences dans et hors de l'automobile, sont un enjeu des années à venir ; en particulier pour les petites entreprises, pour accéder à une masse critique, mutualiser leurs efforts, et réduire leur fragilité.

En ce qui concerne le positionnement marché, le fichier PerfoEST de la filière automobile des deux régions Alsace et Franche-Comté contient des informations sur la part de CA automobile pour un peu plus de 300 entreprises (sur les 800 qui sont recensées dans la filière). Sur cet échantillon, on constate que **la moitié des entreprises a un chiffre d'affaires dans l'automobile inférieur à 50 %**. Cela indique qu'une bonne part de ces entreprises travaille pour d'autres secteurs que l'automobile.

A côté de ces éléments de base de la filière que sont les PME, de grands équipementiers de rang mondial se sont développés, par implantation directe, fusion d'entités présentes ou par externalisation de fonctions. Les centres de décision stratégiques et financiers de ces groupes ne sont pas locaux, mais proches du siège et avec une vision globale, mondiale, même si souvent l'organisation se dessine en unités commerciales à ancrage continental. La force de ces groupes provient de leur rang mondial (permettant de profiter des marchés en essor pour compenser ceux qui baissent) et de leur présence auprès de très nombreux constructeurs.



Problématique des données

Afin de documenter l'étude, il est nécessaire de faire appel à des données disponibles. C'est à ce niveau que l'on constate que les données ne sont pas récentes. Les statistiques officielles (INSEE, Unedic, etc.) sont publiées après traitement et validation, mais cela induit un retard dans leur parution ; en 2013 on ne peut obtenir au mieux que des données 2011, voire même 2009. En revanche, la connaissance terrain issue des visites d'entreprises menées directement est une source précise et à jour. Evidemment cette dernière n'est pas possible à une échelle large (on compte environ 800 entreprises en Alsace / Franche-Comté liées à la filière automobile). Notre donnée de base est issue à la fois de ces statistiques INSEE, car fiabilisées et donnant des éléments de comparaison, mais aussi et surtout de la cartographie de la filière automobile en Alsace / Franche-Comté, réalisée par PerfoEST (Pôle Véhicule du Futur) dans le cadre du projet Filauto 2015 (PerfoEST tenant à jour plus globalement un fichier d'entreprises transports et mobilités, à cette même échelle bi-régionale).

Étude réalisée conjointement par l'ADU et l'AURM, en partenariat avec l'ADEBT

(Agence de développement économique de Belfort et son Territoire)

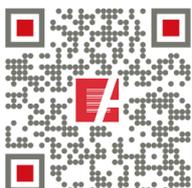
et Action 70 (Agence de développement économique de la Haute-Saône).



L'agence de développement
et d'urbanisme du pays de Montbéliard

8, avenue des Alliés - BP 98407
25208 Montbéliard cedex
Tél. : +33 (0)3 81 31 86 00
Fax : +33 (0)3 81 31 86 19

www.adu-montbeliard.fr



Directeur de publication : Dominique Musslin
Rédacteurs : Jean-Louis Amat, Samuel Widmer, Didier Taverne
Mise en page : Christine Maffii
Cartographie : Hélène Rossignol
Crédits photos : ADU