



UNE EXPERTISE UNIQUE
POUR RÉVÉLER LE POTENTIEL
DE VOS TERRITOIRES
ET DE VOS FILIERES

SYNTHESE

La Filière Automobile en Bretagne

13 Septembre 2012

- BANQUE DE FRANCE -

25 rue de la Visitation - CS 56431- 35064 RENNES CEDEX ☎ 02 99 25 12 47 📠 02 99 25 12 28 – www.banque-france.fr
SIREN 572 104 891 – RCS PARIS

Reproduction totale ou partielle autorisée sous réserve de l'identification de la source

Banque de France - Direction des Entreprises
Service des Produits Entreprises et Banques
39, rue Croix des Petits Champs 75001 PARIS
Téléphone : 01 42 92 23 25 – Télécopie : 01 42 92 41 60
SIREN 572 104 891 – RCS PARIS

PRÉAMBULE

Au travers de cette étude, la **Banque de France** apporte des éléments, pour la plupart issus de sa base de données **FIBEN**, visant à connaître la situation financière des entreprises dépendantes de la filière automobile au sens large en Bretagne.

Cette contribution, menée pour le compte de Bretagne Développement Innovation et de la D.I.R.E.C.C.T.E. Bretagne, a pour objet de permettre de mieux répondre à la question : « les entreprises de la filière Automobile en Bretagne ont-elles les moyens financiers de relever les défis qui se présentent à elles ? »

Cette analyse, dans une version intermédiaire, a fait l'objet d'une première présentation orale le 6 juin 2012 à plusieurs représentants de Bretagne Développement Innovation et de la D.I.R.E.C.C.T.E. Bretagne, accompagnés d'acteurs représentatifs de la filière ; les commentaires repris dans le présent document prennent en compte les remarques formulées ainsi que celles émises lors d'une seconde séance de travail qui s'est déroulée le 20 juillet 2012.

Enfin, le 13 septembre 2012, Jean-François CHAUDRU, directeur régional de la Banque de France de Rennes, a restitué les résultats de cette étude devant le Comité stratégique de la filière automobile, instance co-présidée par le Préfet de région et le Président du Conseil régional.

* *

*

Cadre et choix méthodologiques de l'étude

(Cf. annexe 1 page 29)

L'échantillon retenu pour l'étude a été constitué à partir d'une liste initiale d'entités fournie par les « clients » (BRETAGNE DÉVELOPPEMENT INNOVATION et D.I.R.E.C.C.T.E. BRETAGNE) comme étant représentatif de l'« écosystème » que constitue l'ensemble des acteurs de la construction automobile en Bretagne au **sens large** (par convention, cette population sera, tout au long de la présente étude, dénommée « FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE »).

Dans la première partie intitulée « **panorama d'ensemble** », à quelques exceptions près, la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE comprend l'ensemble des **entités** sélectionnées par les « clients » (établissements, sièges sociaux en Bretagne avec ou sans bilan comptable analysé).

En revanche, dans la seconde partie - « **diagnostic financier** » - seules les **entreprises** ayant leur siège social en Bretagne et dont la Banque de France dispose de la documentation comptable sont constitutives de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE.

Le choix méthodologique d'exclure les grands constructeurs nationaux (PSA et RENAULT) a été retenu par « les clients » comme étant le plus approprié pour permettre une analyse pertinente de l'écosystème régional.

Les performances de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE ainsi constituée ont été comparées à celles d'un référentiel national, dénommé FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE, composé d'entreprises ayant leur siège social situé en « France de Province » et possédant un code d'activité NAF INSEE déterminé par les clients comme étant en lien avec l'industrie automobile au sens large.

Cet ensemble a également été scindé par « les clients » en trois **catégories** (constructeurs, équipementiers et sous-traitants) dont les performances respectives ont également fait l'objet d'une analyse. Toutefois, compte tenu de la spécificité de la catégorie « carrossier » (au sens de la NAF INSEE incluse dans les constructeurs) c'est à dire composée majoritairement d'entreprises réalisant des fabrications éloignées des chaînes de production d'un « véhicule particulier », le diagnostic financier porte davantage sur les résultats des « sous-traitants » et des « équipementiers ».

En complément, des résultats ventilés par « division NAF INSEE » sont également mis à la disposition des « clients ».

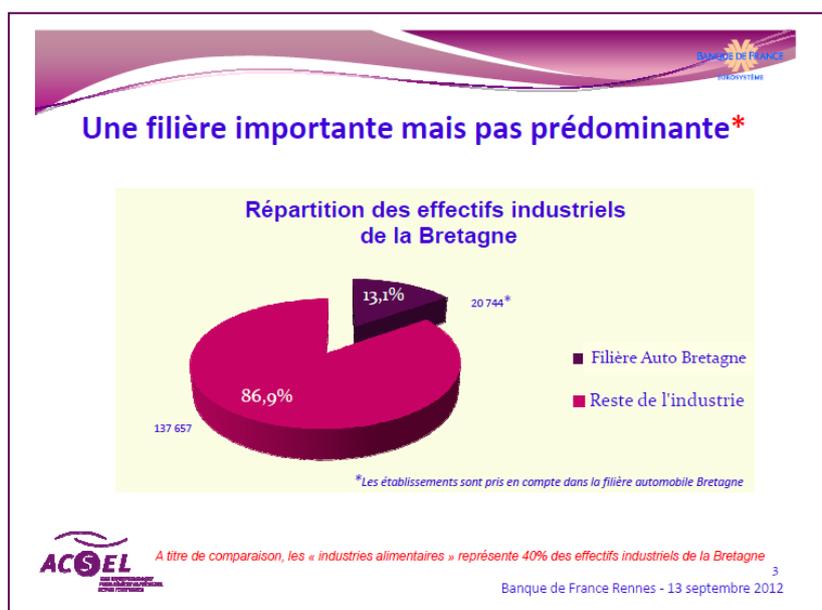
Enfin, de nombreux autres ratios et indicateurs, y compris par taille d'entreprises¹, non commentés au sein de ce document, ont été regroupés dans un « **fascicule** » ainsi qu'au sein de « **différents tableaux de données financières** ».

* *

*

¹ Résultats à interpréter avec prudence en ce qui concerne les plus petites tailles car souvent composées d'un nombre limité d'entreprises.

1. Le panorama d'ensemble



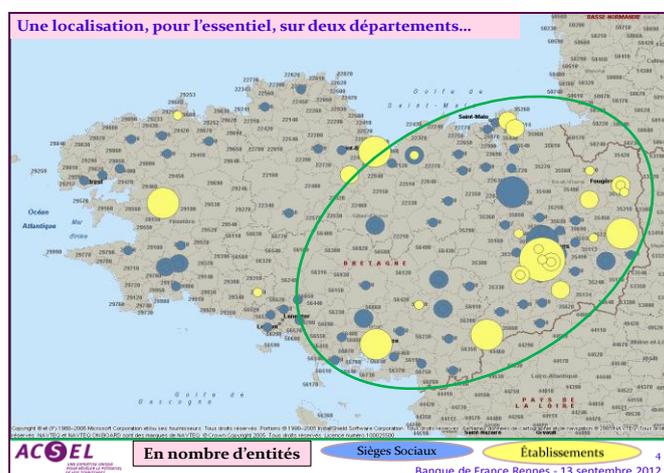
Pour des raisons de politique industrielle d'après-guerre, l'industrie automobile a, tout au long de ces dernières décennies, façonné le territoire breton du fait notamment de l'implantation d'un grand constructeur automobile.

C'est ainsi que l'opération de décentralisation industrielle (commencée en 1953 avec la Barre-Thomas et poursuivie à partir de 1959 avec la création de LA JANAIS) avait permis de créer 14 000 emplois permettant de faire vivre, directement ou indirectement, près de 100 000 personnes² en 1978.

En 2010, la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE, telle qu'identifiée à partir de la liste fournie par les « clients » et requalifiée par leurs soins, représente environ 20 750 emplois.

Un constat s'impose alors si l'on regarde le poids des effectifs de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE (13,1% des effectifs industriels de la Bretagne) en comparaison avec celui des industries alimentaires (environ 40% des effectifs industriels de la Bretagne) : c'est **une filière importante mais non prédominante** dans le paysage industriel régional.

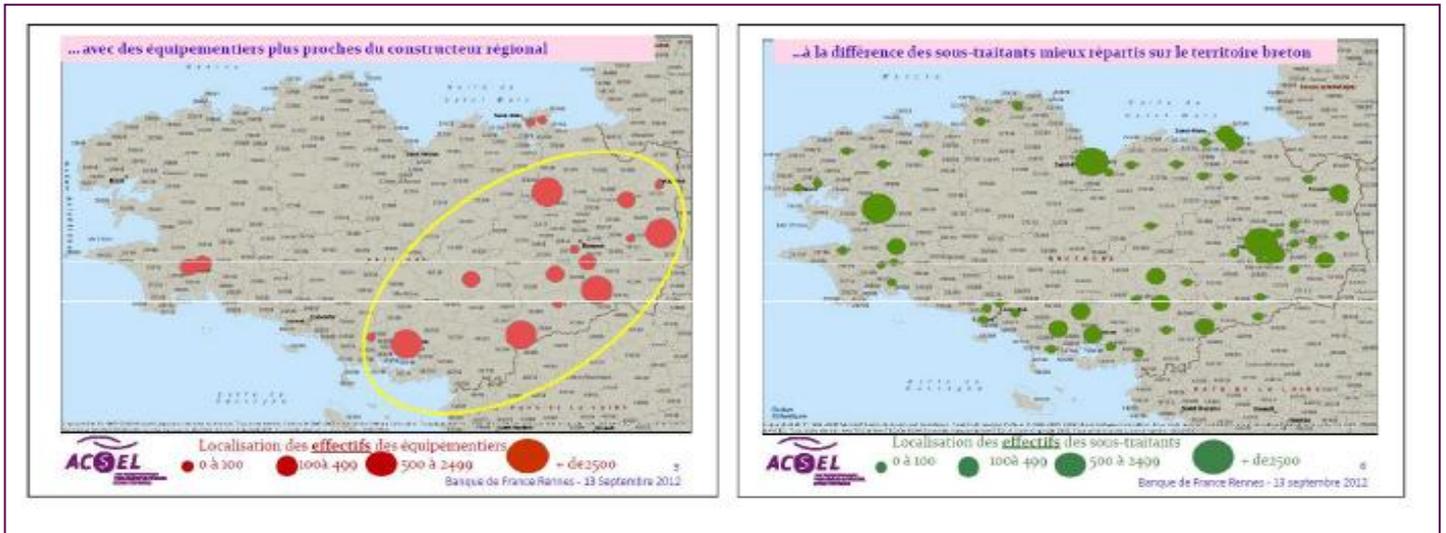
1.1. La localisation des différents intervenants



² Source parution « Citroën en Bretagne : Rennes La Janais, La Barre Thomas » - 1979 -.

L'analyse de la répartition sur le territoire breton des entités retenues dans le panorama d'ensemble (sièges sociaux en Bretagne et établissements) appelle plusieurs remarques :

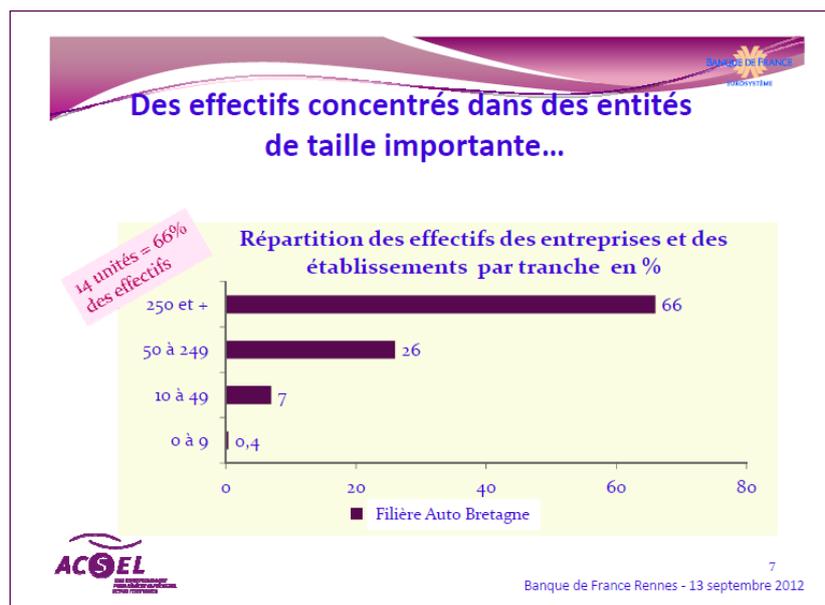
- on observe **une localisation** des centres de production, **pour l'essentiel, sur deux départements**, l'Ille-et-Vilaine et le Morbihan, lesquels représentent à eux deux 75% des effectifs de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE,



- avec des équipementiers³ plus proches du constructeur régional, à la différence des sous-traitants⁴ mieux répartis sur le territoire breton car travaillant souvent, dans des proportions non négligeables, pour des secteurs autres que celui de l'automobile.

De surcroît, 90% des emplois des entreprises et des établissements présents dans la région dépendent de centres de décisions extérieurs à la Bretagne.

1.2. La taille des différents intervenants



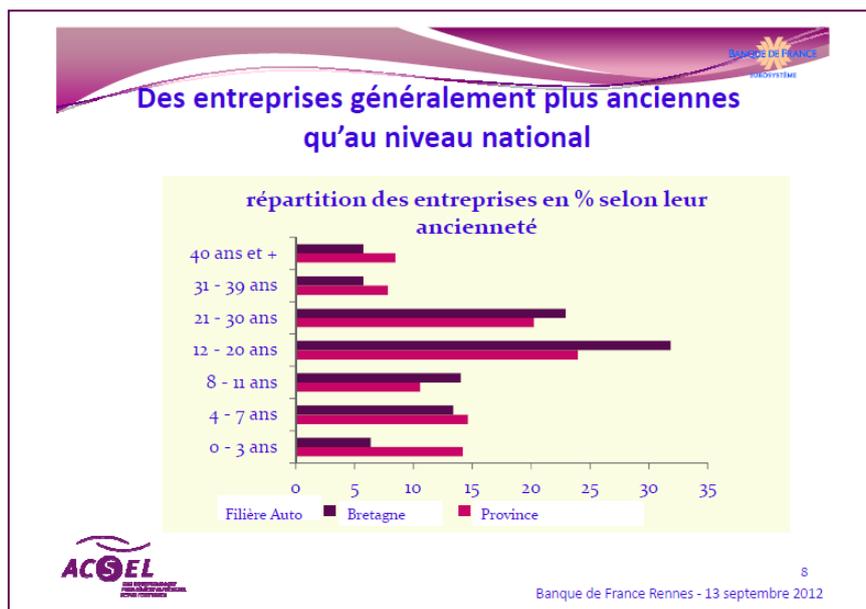
³ Quelques exemples de fabrications réalisées par des équipementiers implantés dans le Morbihan : pneus et sièges automobiles.

⁴ Les produits fabriqués par les sous-traitants apparaissent diversifiés : pièces métalliques pour roulements, pièces pour airbag, boîtes de vitesse, colonnes de direction, moules pour injection plastique, chromage dur et nickelage électrolytique de pièces, composants pur produits électriques de connexion et éclairage...

Un autre constat est mis en évidence lorsque l'on examine la répartition des entités de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE selon leur importance en termes d'emplois, c'est la concentration **dans des entités de taille importante** puisque 14 entités de plus de 250 personnes portent à elles seules 66% des effectifs.

Cette prédominance des grandes structures est à rapprocher de la présence de gros établissements, le plus souvent « équipementiers » autour du constructeur automobile régional.

1.4. L'ancienneté des différents intervenants



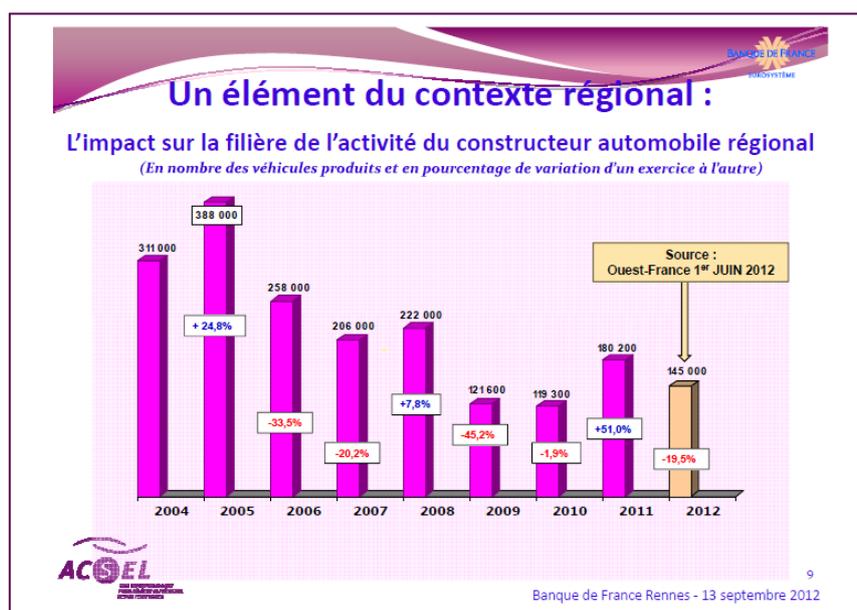
Les entreprises (« hors établissements ») de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE ressortent **généralement plus anciennes qu'au niveau national** avec, notamment, une représentation supérieure dans les tranches « 12-20 ans » et 21-30 ans ».

Ce constat suscite un certain nombre d'interrogations :

- sommes-nous en présence d'une filière considérée « en déclin »?
- le « ticket d'entrée » fait-il obstacle à l'arrivée de nouveaux acteurs dans les secteurs gravitant autour de l'écosystème automobile breton (effet taille, pression sur les prix, difficulté de la logistique à mettre en place, ...)?
- s'agit-il d'une problématique de diversification ou d'une appréhension à trouver de nouveaux clients?
- la capacité à créer de la valeur ajoutée est-elle trop aléatoire (brevets, couple produits-marchés, ...)?

En tout état de cause, à ce stade de l'analyse, il semble donc que l'esprit d'entreprendre soit à dynamiser au sein de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE.

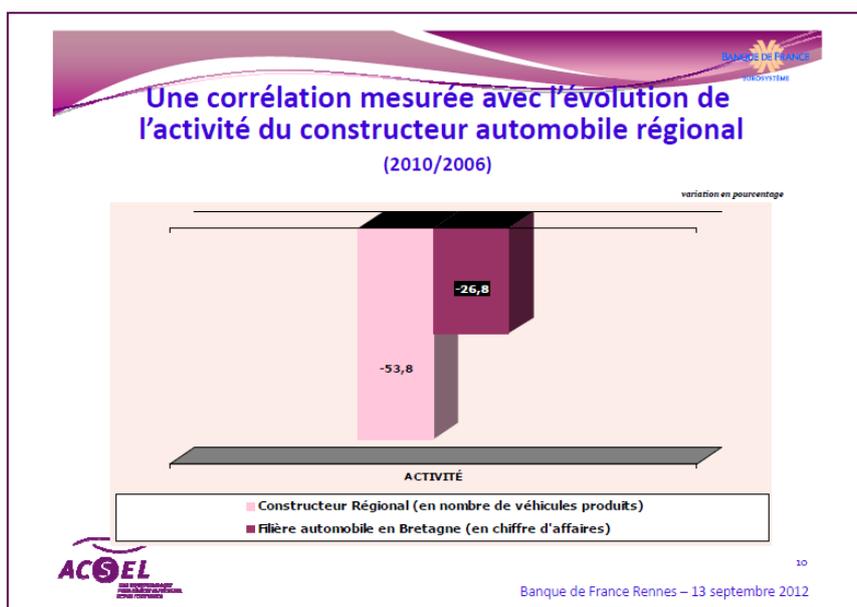
1.5. Un élément du contexte régional



L'analyse des forces et faiblesses de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE ne saurait être effectuée sans prendre en considération **un élément du contexte régional qui est l'impact sur la filière de l'activité du constructeur automobile régional.**

En effet, comme cela a déjà été évoqué précédemment (Cf. supra « panorama d'ensemble » page 4), historiquement, la filière automobile bretonne s'est constituée autour du constructeur automobile régional dont la production subit d'importantes fluctuations.

C'est ainsi que l'on constate qu'entre 2006 et 2010, ce constructeur a diminué sa production de véhicules de 53,8%.



Le rapprochement avec l'évolution du chiffre d'affaires de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE durant la même période (- 26,8%) permet de mettre en exergue l'existence d'une corrélation d'ordre « 2 », c'est-à-dire que - 1% de véhicules produits par le constructeur automobile régional correspond à - 0,5% de chiffre d'affaire pour la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE.

Cette répercussion partielle s'explique, en grande partie, par le degré, relativement élevé, de diversification des « sous-traitants » dont une majorité ne travaille pas exclusivement pour l'industrie automobile, à la différence des équipementiers.

Il n'en demeure pas moins que sur l'ensemble de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE (sièges sociaux et établissements), une majorité des entités (55%) réalise plus de 80% de son chiffre d'affaires avec la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE au sens large⁵.

1.6. Évolution des effectifs et du chiffre d'affaires de 2006 à 2010



Source : Banque de France – Direction des entreprises

Date de mise à jour : 29/03/2012

L'évolution des chiffres d'affaires de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE de 2006 à 2010 fait apparaître un recul avoisinant les 27%.

Cependant, **face à une baisse plus importante qu'au niveau national** (FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE), on remarque que **la contraction des effectifs s'avère proportionnellement moindre**.

Bien qu'il n'y ait bien sûr, aucun rapport de proportionnalité stricte entre les notions de « baisse de chiffres d'affaires » et celle de « baisse des effectifs », cette évolution divergente laisse la possibilité d'émettre quelques hypothèses :

- la persistance d'un certain sureffectif dans la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE comparée à la filière nationale,
- ou bien, la réalisation en Bretagne d'une production moins qualifiée dont les prix résistent moins bien en temps de crise.

⁵ Rappel : c'est-à-dire ne comprenant pas uniquement la partie consacrée à la fabrication de véhicules particuliers.

(en nombre)

CATÉGORIES D'INTERVENANTS	EFFECTIFS			
	2006	2010	2010/2006 en montant	2010/2006 en %
- CONSTRUCTEUR	1 516	1 125	- 391	- 25,8
- ÉQUIPEMENTIER	2 663	2 217	- 536	- 20,1
- SOUS-TRAITANT	5 724	4 327	- 1 397	- 24,4
FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE	9 903	7 579	- 2 324	- 23,5

Source : Banque de France – Direction des entreprises

Date de mise à jour : 29/03/2012

S'agissant des évolutions, en valeur absolue, par catégories d'intervenants, elles mettent en évidence une situation contrastée où les sous-traitants, et à un degré moindre, les équipementiers, connaissent les pertes d'effectifs les plus importantes.

Au total, de 2006 à 2010, la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE aurait donc perdu autour de 2 300 emplois.

*

*

*

2. Le diagnostic financier⁶

Élaboré à partir des données comptables des entités ayant leur siège social en Bretagne et selon une méthodologie élaborée conjointement par les « clients » et la Banque de France (Cf. annexe 1 page 29), le diagnostic financier a pour finalité, au travers de l'analyse des **caractéristiques financières** de ces entreprises, de mettre en perspective les « atouts » et les « faiblesses » de cet écosystème que représente la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE.

Le nombre d'entreprises (entités ayant leur siège social en Bretagne et dont le bilan social a été analysé par la Banque de France), s'est régulièrement réduit, passant de 117 en 2006 à 99 en 2010. Il convient aussi de préciser que les redressements possibles de certains ratios en 2010 doivent donc être quelque peu relativisés du fait des disparitions d'entreprises, parmi les plus fragiles, intervenues, en particulier chez les sous-traitants, au cours de l'année 2009.

A partir des données comptables agrégées de ces entreprises, le diagnostic financier qui suit porte sur :

- un focus sur les « exportations »,
- une analyse de la « valeur ajoutée » et de « l'effort d'investissement »,
- une mesure de l'impact du niveau de création de richesse sur l'évolution de l'« endettement bancaire » et de sa structure (court terme, moyen et long terme),
- un examen de la « rentabilité » et de la « productivité » au travers de ses différentes composantes,
- un aperçu de la gestion des « équipements productifs » et des efforts en matière de « Recherche et Développement » (R&D),
- une approche de la « vulnérabilité » et du niveau de « capitalisation »

* *

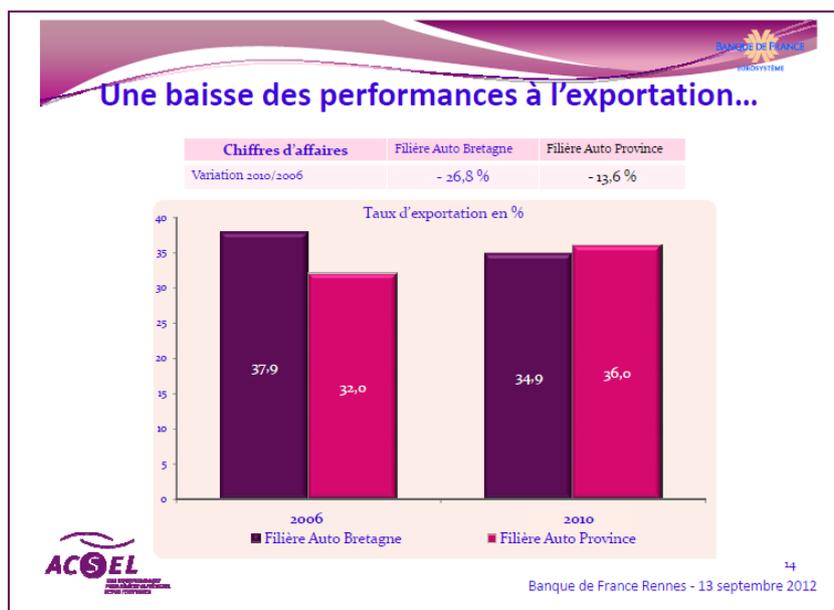
*

⁶ Rappel : les établissements ne rentrent pas dans le champ du diagnostic financier.

2.1. Le Taux d'exportation

Le dynamisme économique d'une filière est mesuré, entre autres, par le niveau de ses exportations.

Le ratio « Exportations / Chiffre d'Affaires » constitue un premier élément d'appréciation du dynamisme des entreprises d'une filière et de leur capacité d'ouverture sur l'extérieur.



Entre 2006 et 2010, la **baisse des performances à l'exportation** de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE se compare défavorablement avec le RÉFÉRENTIEL AUTOMOBILE PROVINCE (de + 5,9 points en 2006 à - 1,1 point en 2010).

L'analyse de cet indicateur doit toutefois être relativisée eu égard à la structure de la population étudiée puisque l'ouverture sur l'extérieur de la filière ne concerne, en fait, que très peu d'entreprises, lesquelles concentrent donc une part très significative du montant total des exportations. Ainsi une seule entreprise, exporte la quasi-totalité de sa production bretonne et représente, à elle seule, la moitié des exportations de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE.

Pour autant, après neutralisation de cette entreprise, on observe que l'écart négatif avec le RÉFÉRENTIEL AUTOMOBILE PROVINCE s'accroît encore puisque qu'en 2010 il ressort à 12,8%.

(en pourcentage)

CATÉGORIES D'INTERVENANTS	FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE			FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE		
	2006	2010	2010/2006	2006	2010	2010/2006
ENSEMBLE :	37,9	34,9	- 3,0	32,0	36,0	+ 4,0
- CONSTRUCTEUR	14,7	15,3	+ 0,6			
- ÉQUIPEMENTIER	49,6	51,6	+ 2,0			
- SOUS-TRAITANT	31,1	23,6	- 7,5			

Source : Banque de France – Direction des entreprises

Date de mise à jour : 29/03/2012

Les trajectoires ont été cependant différentes selon les catégories d'intervenants. En effet, à l'inverse des équipementiers qui ont enregistré une progression, les sous-traitants

(souvent des structures de taille plus modeste et moins tournées à l'exportation) ont vu leur part se contracter.

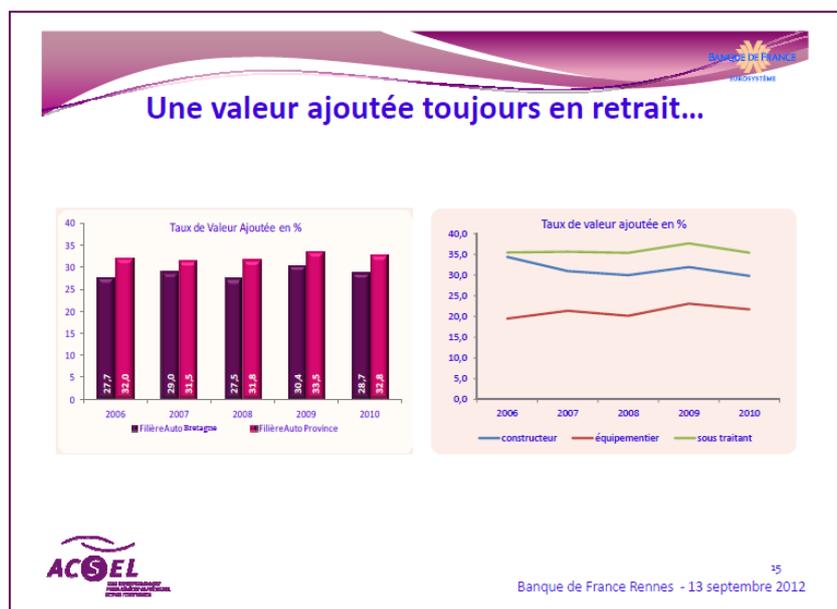
Ainsi de 2006 à 2010, le chiffre d'affaires à l'exportation de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE se serait contracté d'au moins 220 millions d'euros, montant à rapprocher de la référence habituellement retenue en la matière, à savoir qu'1 million d'euros à l'exportation correspond à 10 emplois. Appliqué à la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE, ce ratio aboutit à une perte de 2 200 emplois à rapprocher de la réduction de 2 300 emplois constatée dans l'échantillon (Cf. supra page 9).

2.2. La Valeur ajoutée

La Valeur Ajoutée sert d'une part à rétribuer les différents intervenants dans la vie des entreprises (salariés, État, associés, prêteurs) et, d'autre part, à conforter les ressources internes, c'est à dire la richesse créée et retenue par les entreprises pour leur développement (autofinancement).

La richesse produite par l'entreprise est répartie entre les principaux acteurs. La valeur ajoutée est largement fonction de la nature de l'activité, et varie par conséquent sensiblement d'un secteur à l'autre. Certaines évolutions constatées traduisent des choix initiés par les entreprises (modifications des structures d'exploitation, politique de financement), d'autres sont la conséquence de l'environnement social et fiscal.

Indicateur d'efficacité, le ratio « Valeur Ajoutée / Chiffre d'Affaires » permet de mesurer la richesse créée ou apportée par les entreprises à l'issue de leurs processus de production et de distribution.



Bien qu'orientée à la hausse, la **valeur ajoutée** de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE reste **toujours en retrait** sur celle du RÉFÉRENTIEL AUTOMOBILE PROVINCE (- 3,7 points en moyenne sur la période étudiée).

Il est à noter que le léger mieux enregistré en 2009 est, en fait, à rapprocher de la disparition d'entreprises parmi les moins performantes.

(en pourcentage)

CATÉGORIES D'INTERVENANTS	FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE			FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE		
	2006	2010	2010/2006	2006	2010	2010/2006
ENSEMBLE :	27,7	28,7	+ 1,0	32,0	32,8	+ 0,8
- CONSTRUCTEUR	34,4	29,8	- 4,6			
- ÉQUIPEMENTIER	19,5	21,7	+ 2,2			
- SOUS-TRAITANT	35,5	35,4	- 0,1			

Source : Banque de France – Direction des entreprises

Date de mise à jour : 29/03/2012

Cet écart résulte de la moins bonne performance des « équipementiers » plus confrontés que d'autres catégories d'intervenants à la pression sur les prix exercée par les constructeurs automobiles.

A l'inverse, les sous-traitants, par nature davantage diversifiés, ont mieux résisté avec un taux de 35,4% en 2010, soit 2,6 points de mieux que le RÉFÉRENTIEL AUTOMOBILE PROVINCE.

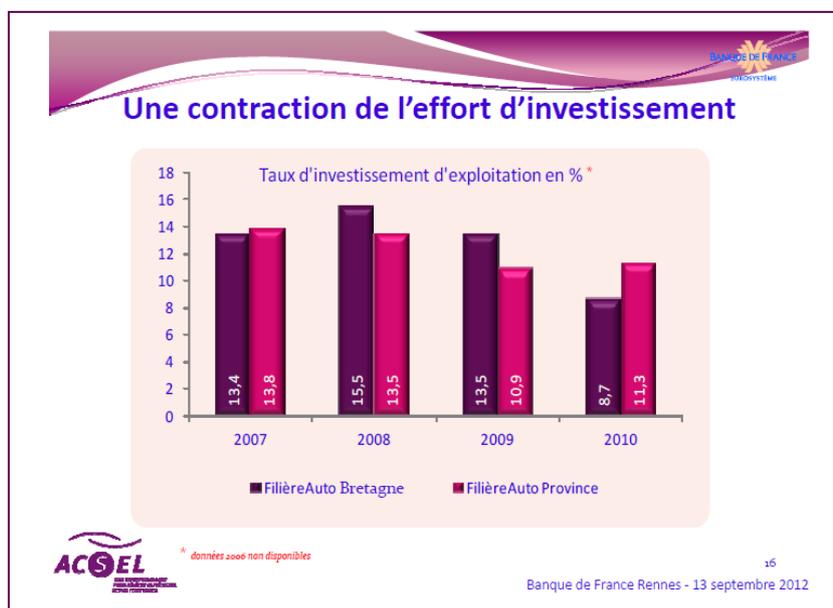
2.3. Le taux d'investissement d'exploitation

Les immobilisations corporelles (matérielles) recouvrent l'ensemble des moyens de production dont l'entreprise est propriétaire : constructions, installations techniques, matériels et outillages, mobilier, matériels de transport, etc....

Les Investissements en Immobilisations Corporelles concernent uniquement les acquisitions d'immobilisations effectuées par les entreprises au cours de l'exercice de référence.

L'intensité de l'effort d'investissement mené par les entreprises et révélateur de leur dynamisme dans ce domaine se mesure, notamment, au travers de l'analyse de l'évolution des flux annuels d'investissements d'exploitation.

Indicateur de dynamisme, le ratio « Investissements d'exploitation / Valeur ajoutée » permet de mesurer l'intensité de l'effort réalisé par les entreprises d'une filière pour renouveler leurs appareils de production, traduction de leur volonté de développement, en relation, bien sûr, avec les moyens financiers dont elles disposent mais aussi de la confiance dont elles font preuve à un moment donné.



De 2007⁷ à 2010, on relève une **contraction de l'effort d'investissement** de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE plus prononcée que pour la FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE.

Si, sur la période considérée, la moyenne des ratios lui est légèrement favorable (12,8% contre 12,4%), il faut relativiser ce résultat car le taux de la valeur ajoutée plus faible en Bretagne (Cf. supra page 12) tempère la bonne tenue de ce ratio en moyenne sur la période.

Par ailleurs, l'évolution du taux d'investissement d'exploitation apparaît, globalement, baissière et plus défavorable que celle de la FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE puisque de - 0,4 points en 2007, le retard accumulé passe à 2,6 points en 2010.

(en pourcentage)

CATÉGORIES D'INTERVENANTS	FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE			FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE		
	2007	2010	2010/2007	2007	2010	2010/2007
ENSEMBLE :	13,4	8,7	- 4,7	13,8	11,3	- 2,5
- CONSTRUCTEUR	7,8	6,7	- 1,1			
- ÉQUIPEMENTIER	13,0	15,6	+ 2,6			
- SOUS-TRAITANT	15,3	4,7	- 10,6			

Source : Banque de France – Direction des entreprises

Date de mise à jour : 29/03/2012

Cet écart est devenu particulièrement accentué chez les sous-traitants, structures souvent de plus petite taille et donc moins enclines à se lancer dans des programmes d'investissements conséquents.

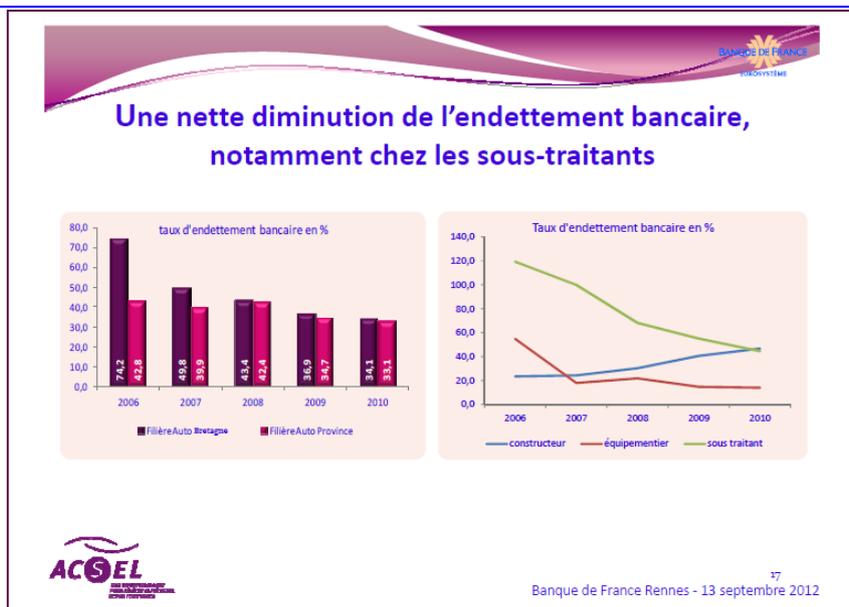
En revanche, plus intégrés au processus de fabrication des constructeurs, les « équipementiers », se caractérisent par une progression mesurée de leur effort d'investissement, adaptation souvent imposée par les cycles de renouvellements des modèles de véhicules.

2.4. Le taux d'endettement bancaire

L'endettement bancaire comprend l'ensemble des engagements contractés par les entreprises auprès des banques, que ces engagements soient inscrits ou non aux bilans des entreprises concernées.

Le ratio « Endettement Bancaire / Fonds Propres Nets » permet d'appréhender le degré d'autonomie financière et, par conséquent, la capacité d'endettement dont disposent les entreprises.

⁷ Données non disponibles pour 2006.



Atypique en 2006, le ratio d'endettement bancaire de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE n'a cessé de se réduire pour finalement se comparer, en 2010, à celui de la FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE.

Toutefois, ce renforcement de l'autonomie financière résulte principalement de la baisse de l'effort d'investissement constatée précédemment (Cf. supra page 14).

(en pourcentage)

CATÉGORIES D'INTERVENANTS	FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE			FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE		
	2006	2010	2010/2006	2006	2010	2010/2006
ENSEMBLE :	74,2	34,1	- 40,1	42,8	33,1	- 9,7
- CONSTRUCTEUR	23,5	46,7	+ 23,2			
- ÉQUIPEMENTIER	54,8	14,0	- 40,8			
- SOUS-TRAITANT	119,2	44,6	- 74,6			

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 29/03/2012

Les évolutions par catégories d'intervenants apparaissent divergentes.

C'est ainsi que le taux d'endettement des constructeurs s'accroît nettement, passant de 23,5% en 2006 à 46,7% en 2010.

A l'inverse, la contraction de l'effort d'investissement, évoquée précédemment à plusieurs reprises, s'est **traduite par une nette diminution de l'endettement bancaire, notamment chez les sous-traitants** mais aussi, de façon moins marquée chez les équipementiers dont le taux s'établit à 14,0% seulement en 2010.

2.5. La structure de l'endettement bancaire

L'analyse de la structure de l'endettement bancaire permet d'appréhender la nature du financement des activités.

Il s'agit ici d'examiner la répartition de l'endettement bancaire entre crédits court terme, crédits moyen et long terme et crédit-bail. A cet égard, les banquiers ont pour obligation de déclarer à la Banque de France les crédits octroyés aux entreprises dès lors qu'ils atteignent 25 000 Euros par bénéficiaire et par guichet bancaire.

(en pourcentage)

NATURE DES CRÉDITS MOBILISÉS	FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE			FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE		
	2006	2010	2010/2006	2006	2010	2010/2006
Moyen/Long Terme + L.O.A(1) :						
ENSEMBLE	34,9	45,3	+ 10,4	47,4	57,4	+ 10,0
- CONSTRUCTEUR	55,6	54,7	- 0,9			
- ÉQUIPEMENTIER	35,8	17,4	- 18,4			
- SOUS-TRAITANT	30,9	54,1	+ 23,2			
Court Terme :						
ENSEMBLE	65,1	54,7	- 10,4	52,6	42,6	- 10,0
- CONSTRUCTEUR	44,4	45,3	+ 0,9			
- ÉQUIPEMENTIER	64,2	82,6	+ 18,4			
- SOUS-TRAITANT	69,1	45,9	- 23,2			

(1) Location avec option d'achat ou leasing

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 29/03/2012

Dans un contexte de baisse de l'activité (Cf. supra pages 7 et 8) et de l'investissement (Cf. supra page 12), les **financements** de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE s'avèrent **majoritairement à « court terme »** alors qu'une situation inverse est relevée pour la FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE.

Ce constat concerne plus particulièrement les équipementiers dont le poids du crédit « court terme », n'a cessé de s'accroître au fil du temps (82,6% en 2010 contre 64,2% en 2006).

De façon symétrique, on observe qu'entre 2006 et 2010, les sous-traitants ont eu proportionnellement moins recours au crédit court terme. Cette tendance baissière peut, pour partie, s'expliquer par la diminution de leurs besoins en fonds de roulement d'exploitation (- 25,3 jours de CA de 2006 à 2010).

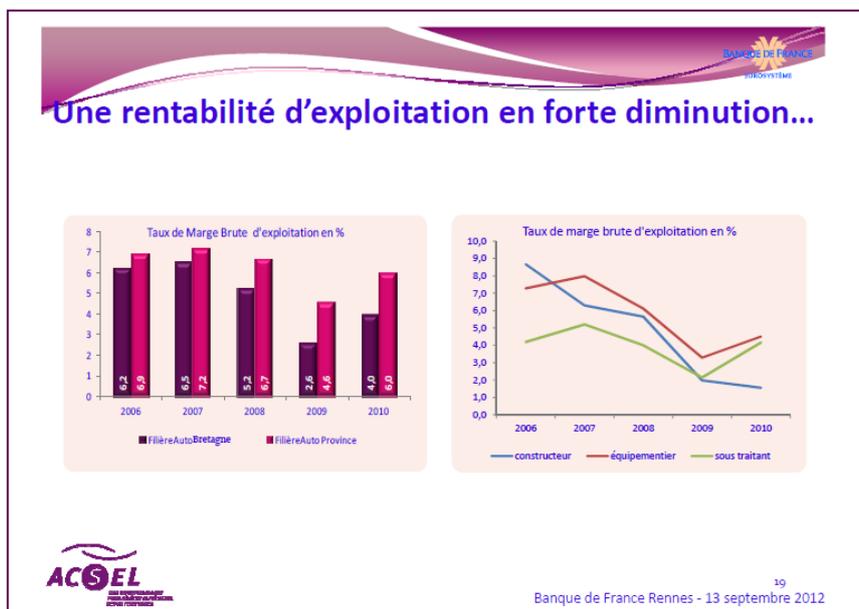
Enfin, si l'on compare à la situation de la FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE en 2010, on relève que les crédits, majoritairement « court terme », de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE sont **portés par des entreprises généralement plus vulnérables**⁸ (Cf. infra page 25).

⁸ La Banque de France, après analyse des documents comptables des entreprises complétée et actualisée par d'autres données économiques et financières, attribue une cotation aux entreprises selon une échelle à plusieurs positions. Pour une simplicité d'analyse, celles-ci ont été regroupées en 2 catégories : « entreprises saines » et « entreprises vulnérables ».

2.6. La rentabilité d'exploitation

Le **taux de marge brute d'exploitation**, défini à partir du ratio « Excédent Brut d'Exploitation / Chiffre d'Affaires », représente le premier indicateur de mesure de la capacité bénéficiaire des entreprises.

Basé sur les seules ressources tirées du cycle d'exploitation, il est, de fait, un outil pertinent d'évaluation des performances industrielles et commerciales d'une filière.



Depuis 2007, la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE affiche **une rentabilité d'exploitation en forte diminution**, le léger mieux intervenu en 2010 ne résultant que de la disparition en 2009 d'un certain nombre d'entreprises parmi les moins performantes.

L'écart négatif avec le taux de marge brute d'exploitation de la FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE, lequel a pourtant connu la même évolution défavorable, s'est accru pour finalement atteindre 2 points en fin de période.

Au final, force est de constater qu'au terme des 5 années retenues pour l'étude, l'érosion de la rentabilité d'exploitation de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE aura été 2,5 fois plus rapide qu'au niveau national.

(en pourcentage)

CATÉGORIES D'INTERVENANTS	FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE			FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE		
	2006	2010	2010/2006	2006	2010	2010/2006
ENSEMBLE :	6,2	4,0	- 2,2	6,9	6,0	- 0,9
- CONSTRUCTEUR	8,7	1,6	- 7,1			
- ÉQUIPEMENTIER	7,3	4,5	- 2,8			
- SOUS-TRAITANT	4,2	4,2	-			

Source : Banque de France - Direction des entreprises

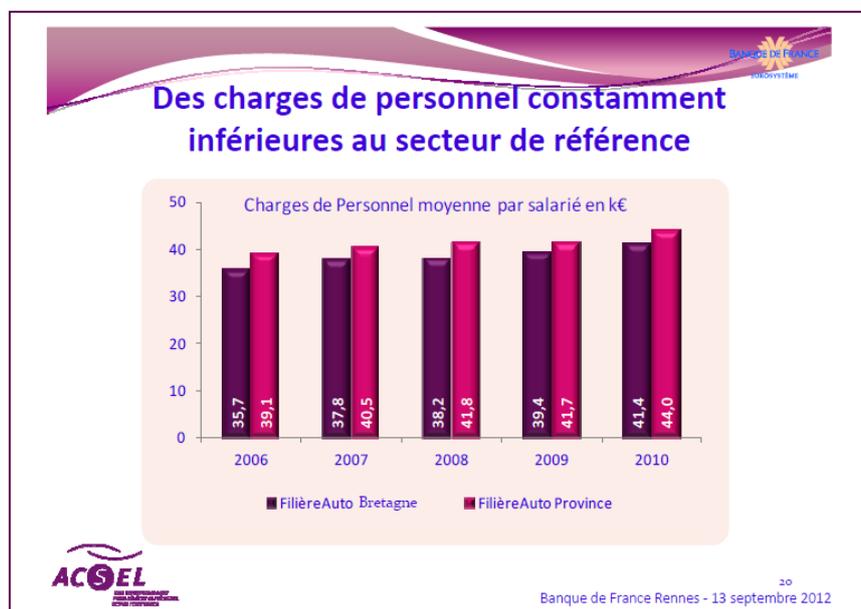
Date de mise à jour : 29/03/2012

Malgré une baisse de près de 21% de leur chiffre d'affaires, seuls les sous-traitants, moins exposés aux exigences des constructeurs automobile que les équipementiers (- 2,8% de 2006 à 2010), ont réussi à préserver leur niveau de rentabilité.

2.7. La productivité

2.7.1. Les charges de personnel moyennes par salarié

Défini à partir du rapport « Charges de personnel⁹ / Effectifs », ce ratio apporte des indications sur le niveau de rémunération des acteurs de la filière.



Même si elles tendent progressivement à s'en rapprocher, de 2006 à 2010, les **charges de personnel moyenne par salarié** de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE apparaissent **constamment inférieures au secteur de référence**.

Ce résultat suggère que la filière bretonne est composée de salariés possédant une moindre qualification en regard d'une production dont le niveau technologique n'est pas très élevé.

(en milliers d'euros)

CATÉGORIES D'INTERVENANTS	FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE			FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE		
	2006	2010	2010/2006	2006	2010	2010/2006
ENSEMBLE :	35,7	41,4	+ 5,7	39,1	44,0	+ 4,9
- CONSTRUCTEUR	36,0	39,9	+ 3,9			
- ÉQUIPEMENTIER	35,3	42,8	+ 7,5			
- SOUS-TRAITANT	35,8	41,1	+ 5,3			

Source : Banque de France – Direction des entreprises

Date de mise à jour : 29/03/2012

Cette hypothèse se vérifie notamment pour les sous-traitants (57,1% des effectifs de la population retenue pour l'étude), catégorie d'intervenants regroupant des entreprises se situant le plus souvent en amont des processus de fabrication et ayant donc probablement moins de besoins en main-d'œuvre qualifiée.

C'est au sein des entreprises de plus grande taille (+ 250 personnes) que les rémunérations ont le plus évolué entre 2006 et 2010.

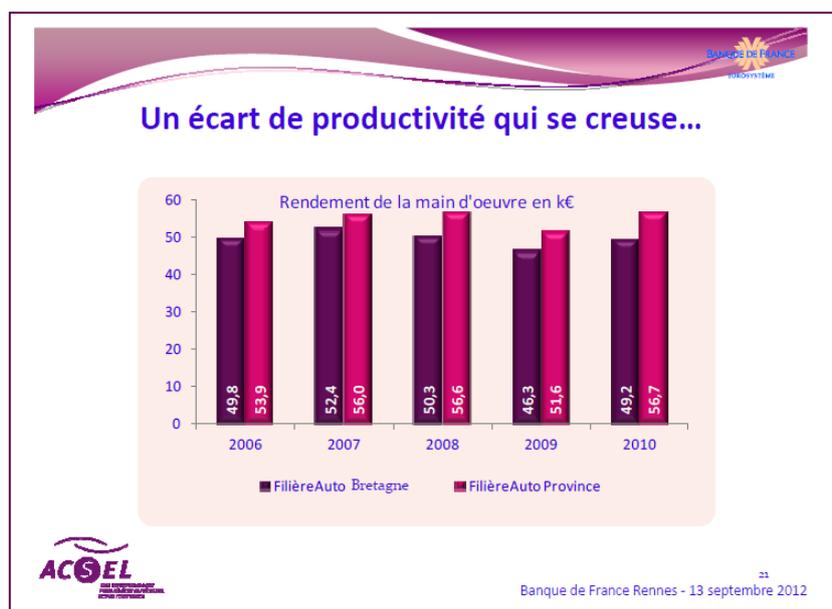
Ces premiers éléments introduisent l'examen à suivre de la productivité des salariés.

⁹ (salaires et traitements + charges sociales)

2.7.2. La productivité apparente de la main d'œuvre

Cette notion contribue à apprécier l'efficacité économique des choix opérés par les entreprises de la filière en matière de gestion opérationnelle du personnel.

Définie à partir du rapport « Valeur ajoutée / Effectifs », ce ratio apporte des indications sur le niveau de rendement apparent de la main d'œuvre de la filière et traduit donc le degré d'efficacité des choix



Malgré une réduction importante des effectifs sur la période analysée, le décalage défavorable observé pour la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE dans la création de valeur ajoutée (Cf. supra page 12) s'est également transmis au niveau de la productivité par salarié.

De 2006 à 2010, l'écart **de productivité s'est creusé** avec la FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE pour atteindre 7,5 points en fin de période. En effet, malgré un coût moyen/salarié plus faible (Cf. supra page 18), la productivité du travail en 2010 de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE diminue légèrement par rapport à son niveau de 2006.

(en milliers d'euros)

CATÉGORIES D'INTERVENANTS	FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE			FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE		
	2006	2010	2010/2006	2006	2010	2010/2006
ENSEMBLE :	49,8	49,2	- 0,6	53,9	56,7	+ 2,8
- CONSTRUCTEUR	50,0	44,2	- 5,8			
- ÉQUIPEMENTIER	62,0	58,5	- 3,5			
- SOUS-TRAITANT	44,0	46,0	+ 2,0			

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 29/03/2012

C'est le cas en particulier pour les équipementiers qui, bien que conservant la meilleure productivité du fait de leur plus fort degré d'intégration aux constructeurs de véhicules automobiles, enregistrent, en cinq années, une perte de 3,5 milliers d'euros par salarié.

Sur la base d'un avantage en termes de rémunérations, les sous-traitants enregistrent des progrès. Si une telle évolution positive traduit généralement une plus grande diversification des activités et de la clientèle, elle doit être également rapportée à la réduction importante des effectifs durant la période étudiée (Cf. supra pages 8 et 9 : - 24%).

L'analyse par tranche d'effectifs montre que la productivité s'est maintenue au sein des « grandes » entreprises tandis qu'un tassement était noté au sein des « petites » structures (Cf. définitions en annexe 1).



Un écart de productivité qui pose question!

INDICATEURS FINANCIERS	Filière Automobile en Bretagne		Filière Automobile Province	
	2006	2010	2006	2010
Productivité apparente du travail en k euros	49,8 - 1,2 %	49,2	53,9 + 5,2 %	56,7
Charges de personnel moyennes par salarié en k euros	35,7 + 16,0 %	41,4	39,1 + 12,5 %	44,0
Écart	+ 14,1	+ 7,8	+ 14,8	+ 12,7

 22
Banque de France Rennes - 13 septembre 2012

Ce recul de la productivité de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE **pose question**, d'autant que, dans le même temps, une évolution inverse est intervenue pour la FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE.

L'évolution négative de la productivité du personnel, aggravée par l'augmentation de la charge salariale unitaire (au demeurant inférieure à celle de la FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE) pèse sur la compétitivité de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE et cela d'autant plus fortement que son taux de valeur ajoutée est structurellement plus faible (Cf. supra page 12).

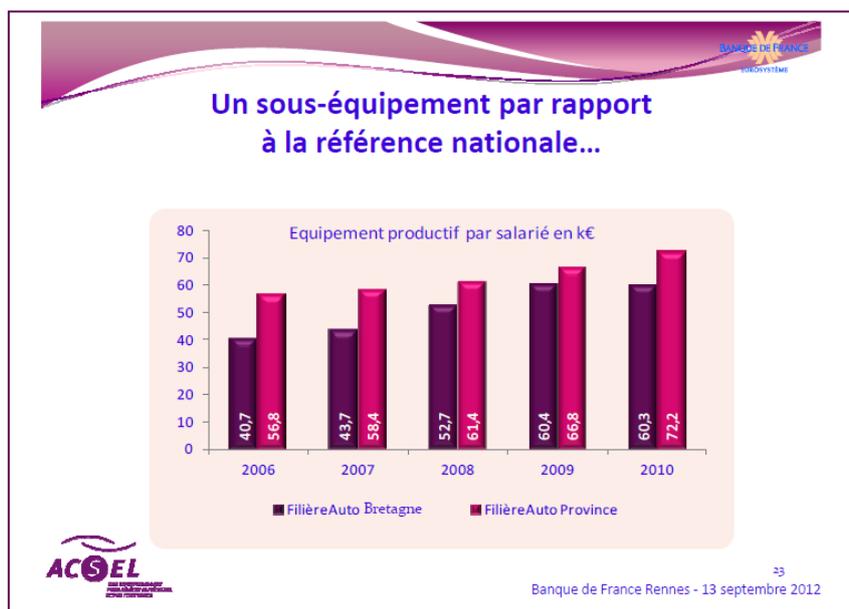
La problématique mise en lumière ici ne semble donc pas trouver son origine uniquement dans le niveau des charges de personnel, même si l'on peut légitimement se poser la question du niveau des qualifications.

Les raisons de cette moindre productivité du travail peuvent aussi être recherchées dans d'autres directions :

- un couple « produits/marchés » à parfaire notamment à l'exportation (Cf. supra page 11),
- des outils de production sous utilisés ou dont la performance s'amenuise au fil du temps en raison d'une certaine obsolescence des équipements (Cf. supra pages 13 et 14),
- des efforts à développer en matière d'innovation (Cf. infra pages 22 et 23).

2.7.3. L'équipement productif par salarié

Défini à partir du rapport « Équipement productif / Effectifs », ce ratio est utilisé pour apprécier l'efficacité économique des choix opérés par les entreprises de la filière dans la gestion et le renouvellement des outils et équipements productifs mis à la disposition du personnel.



Même si de 2006 à 2010 la situation s'améliore, la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE pâtit d'un **sous-équipement par rapport à la référence nationale**.

Il importe de préciser, à nouveau, que la réduction de l'écart avec la FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE provient, pour partie, de la diminution plus importante des effectifs de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE (rappel : -23,5% contre seulement - 16,2%) qui a pour effet « mécanique » de davantage accroître le niveau d'équipement par salarié.

(en milliers d'euros)

CATÉGORIES D'INTERVENANTS	FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE			FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE		
	2006	2010	2010/2006	2006	2010	2010/2006
ENSEMBLE :	40,7	60,3	+ 19,6	56,8	72,2	+ 15,4
- CONSTRUCTEUR	18,5	23,5	+ 5,0			
- ÉQUIPEMENTIER	78,0	127,1	+ 49,1			
- SOUS-TRAITANT	29,2	37,1	+ 7,9			

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 29/03/2012

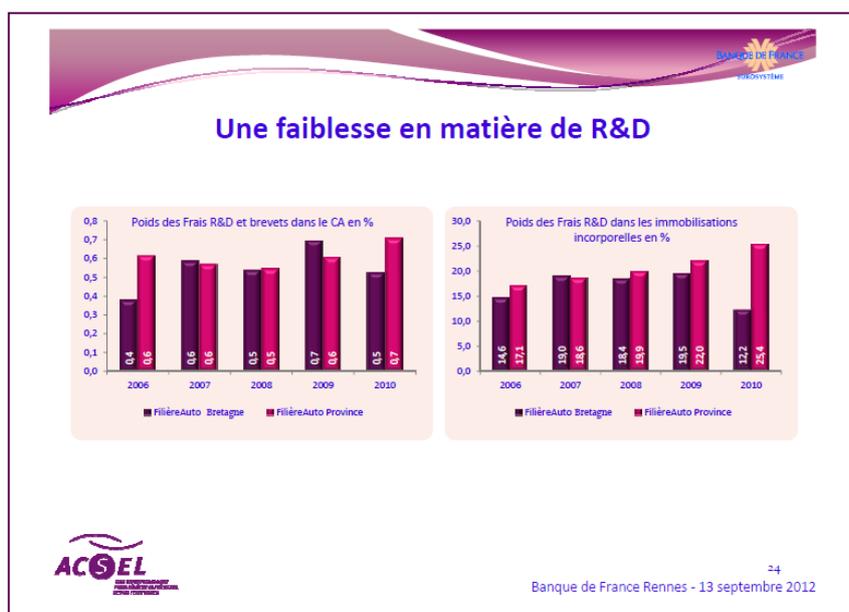
En résumé, des efforts supplémentaires en termes d'investissements productifs semblent nécessaires afin de réduire cet écart, notamment chez les sous-traitants dont les progrès dans ce domaine, malgré une perte d'effectifs de loin la plus importante en valeur absolue, n'ont été, au final, que modestes.

2.8. Le potentiel de développement

La compétitivité future d'une filière repose pour une large part sur les immobilisations incorporelles et notamment les efforts en Recherche & Développement des entreprises qui la composent.

Les ratios « Frais de R&D / Chiffre d'affaires H.T.) et « Frais de R&D / Immobilisations incorporelles) sont deux indicateurs permettant de mesurer l'ampleur de cet effort ; cette approche est certes partielle¹⁰ mais permet cependant de faire ressortir d'utiles indications sur le potentiel de développement d'une filière.

2.8.1. Le poids des frais de recherche et brevets dans le chiffres d'affaires



Bien qu'il soit souvent difficile d'appréhender en totalité l'effort de recherche-développement au travers des données bilancielle eu égard au mode de comptabilisation des dépenses retenu par les entreprises, on remarque néanmoins qu'en 2010, le poids des « Frais de Recherche & Développement et de Concessions et Brevets » de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE se situe à un niveau inférieur à celui de la FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE.

Ce constat prend d'autant plus d'importance si on se souvient qu'entre 2006 et 2010 le chiffre d'affaires de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE a baissé de 26,8%, soit 13 points de plus que pour celui de la FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE.

(en pourcentage)

CATÉGORIES D'INTERVENANTS	FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE			FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE		
	2006	2010	2010/2006	2006	2010	2010/2006
ENSEMBLE :	0,4	0,5	+ 0,1	0,6	0,7	+ 0,1
- CONSTRUCTEUR	0,5	0,1	- 0,4			
- ÉQUIPEMENTIER	0,3	0,7	+ 0,4			
- SOUS-TRAITANT	0,4	0,5	+ 0,1			

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 29/03/2012

¹⁰ Une partie des frais de R&D est directement imputée en charges d'exploitation courantes et ne peut donc être cédée.

Les équipementiers dépendant de donneurs d'ordres imposant une grande réactivité technologique et les sous-traitants, de part la diversification de leurs activités, sont plus tournés vers l'innovation.

2.8.2 Le poids des frais de R&D dans les immobilisations incorporelles

FRAIS de R&D dans IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE	FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE
2010/2006	- 2,4	+ 8,3

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 29/03/2012

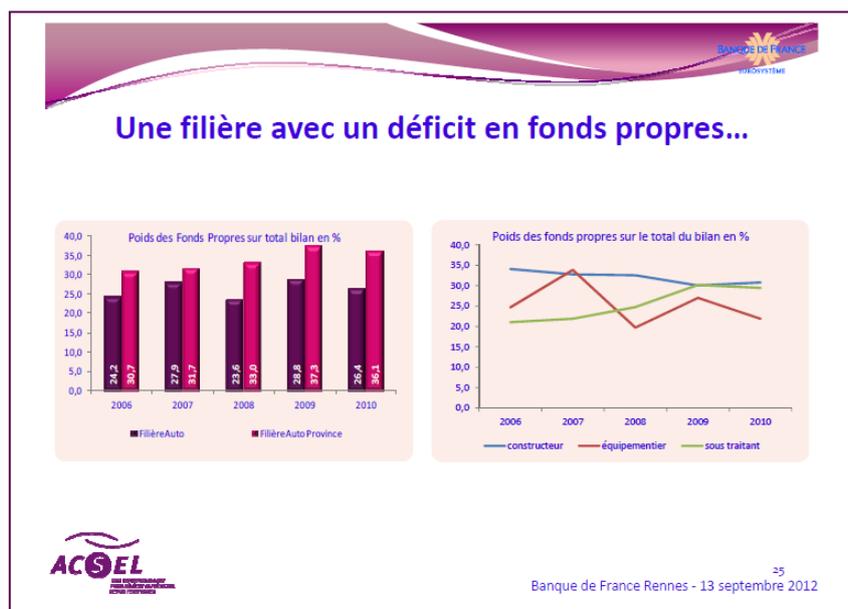
Le retard de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE en matière d'innovation apparaît ici substantiellement plus élevé, avec une trajectoire négative qui contraste avec la celle de la FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE.

Le déficit d'investissement d'exploitation précédemment mis en avant (Cf. supra pages 13 et 14) **couplé à une faiblesse en matière de R&D** affaiblit, à l'évidence, le potentiel de développement de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE.

2.9. Les fonds propres

Les fonds propres sont les capitaux apportés par les actionnaires lors de la création de l'entreprise confortés des émissions de capital successives, ou laissés par eux à la disposition de la société sous forme de bénéfices mis en réserves.

Les entreprises d'une filière doivent disposer de fonds propres suffisants pour assurer leur solvabilité et ainsi constituer une garantie pour les créanciers. Cette mesure de la solvabilité s'exprime avec le ratio « Fonds Propres Nets / Total Bilan ».



Sur les 5 années sous revue, la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE présente des ratios de capitalisations inférieurs à ceux de la FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE, en baisse constante, conséquence d'une rentabilité d'exploitation en forte diminution (Cf. supra page 17).

en pourcentage

CATÉGORIES D'INTERVENANTS	FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE			FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE		
	2006	2010	2010/2006	2006	2010	2010/2006
ENSEMBLE :	24,2	26,4	+ 2,2	30,7	36,1	+ 5,4
- CONSTRUCTEUR	34,1	30,8	- 3,3			
- ÉQUIPEMENTIER	24,7	21,8	- 2,9			
- SOUS-TRAITANT	21,0	29,5	+ 8,5			

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 29/03/2012

Pour remédier à ce **déficit en fonds propres**, deux solutions semblent possibles : des apports des actionnaires et/ou une limitation de la distribution de dividendes.

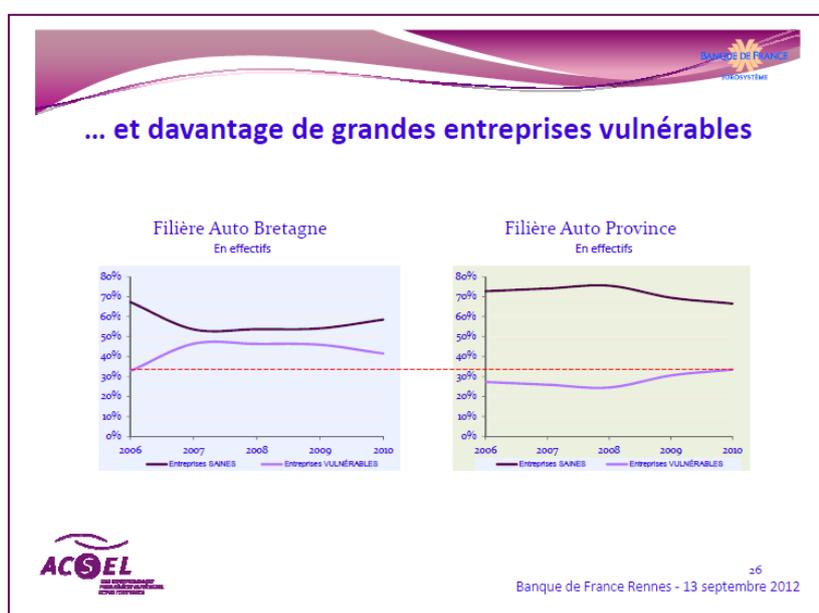
Rappelons que si le niveau d'endettement de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE est assez voisin de celui de la FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE (Cf. supra page 15), la part du « court terme » qui est prépondérante (Cf. supra page 16) affaiblit les capacités d'endettement à moyen et long terme (Cf. infra 2.11 page 26).

2.10. La vulnérabilité des entreprises

La cotation attribuée par la Banque de France, à partir de l'ensemble des éléments objectifs en sa possession, synthétise l'appréciation portée, à un moment donné, sur la capacité d'une entreprise à honorer ses engagements financiers (Cf. annexe 2 « la cote de crédit Banque de France »).

La détermination, à partir de la cotation, de la proportion des effectifs localisés dans des entreprises « vulnérables » permet d'appréhender la fragilité économique d'une filière en termes d'emplois.

2.10.1. Le poids des entreprises « vulnérables » en effectifs par catégorie d'intervenants



On note une fragilisation de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE en termes d'emplois puisque de 2006 à 2010, la proportion d'effectifs appartenant à des entreprises présentant des signes de vulnérabilité s'est accrue de près de 9 points.

L'écart avec la FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE, de 5,4 points en 2006, atteint 8 points en 2010.
(en pourcentage)

CATÉGORIES D'INTERVENANTS	FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE			FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE		
	2006	2010	2010/2006	2006	2010	2010/2006
ENSEMBLE :	32,7	41,5	+ 8,8	27,3	33,5	+ 6,2
- CONSTRUCTEUR	13,5	29,3	+ 15,8			
- ÉQUIPEMENTIER	29,1	37,9	+ 8,8			
- SOUS-TRAITANT	42,4	47,1	+ 4,7			

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 29/03/2012

2.10.2. Le poids des entreprises « vulnérables » par tranche d'effectifs

(en pourcentage)

TAILLE DES ENTREPRISES	FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE			FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE		
	2006	2010	2010/2006	2006	2010	2010/2006
- MICRO (1 à 9)	45,6	27,6	-18,0	23,1	24,1	+ 1,0
- PETITE (10 à 49)	28,2	25,8	- 2,4	28,4	30,1	+ 1,7
- MOYENNE (50 à 249)	44,4	45,1	+ 0,7	30,8	35,0	+ 4,2
- GRANDE (+ 250)	21,6	45,4	+ 23,8	23,8	35,7	+ 11,9

Source : Banque de France - Direction des entreprises

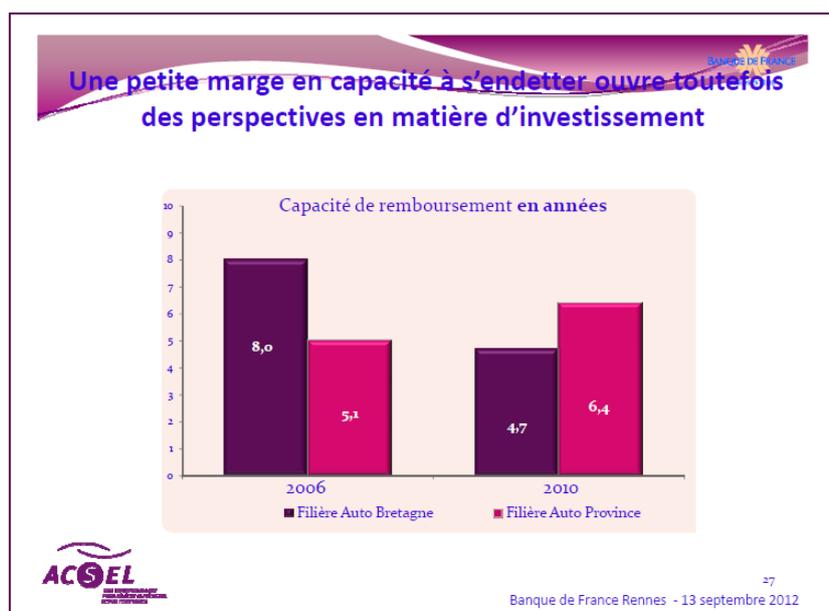
Date de mise à jour : 29/03/2012

En 2010, sur la base des effectifs employés, la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE 2010 est plus vulnérable que la FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE alors qu'en 2006, les situations étaient très proches, signe d'une fragilisation qui s'est accrue.

2.11. La capacité de remboursement

L'étude de la structure financière des entreprises est examinée au travers de leur solvabilité.

Le ratio « Endettement financier / Autofinancement) permet l'indépendance financière des entreprises à l'égard de leurs prêteurs et donc, par voie de conséquence, d'apprécier la marge d'endettement pouvant être mobilisée pour les dépenses d'investissement à venir.



Bien qu'en progrès, la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE ne possède qu'une petite marge en capacité à s'endetter qui ouvre toutefois des perspectives en matière d'investissement.

(en années)

CATÉGORIES D'INTERVENANTS	FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE			FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE		
	2006	2010	2010/2006	2006	2010	2010/2006
ENSEMBLE :	8,0	4,7	+ 3,3	5,1	6,4	- 1,3
- CONSTRUCTEUR	3,5	- 24,9	- 28,4			
- ÉQUIPEMENTIER	4,6	3,8	+ 0,8			
- SOUS-TRAITANT	29,3	3,8	+ 25,5			

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 29/03/2012

Malgré une rentabilité d'exploitation en forte diminution (Cf. supra page 17), ce « potentiel d'endettement » pourrait être utilement mobilisé, notamment par les « sous-traitants », pour compenser le retard accumulé au cours des dernières années en matière d'investissements productifs et de R&D.

*

*

*

CONCLUSION

Quels enseignements principaux doit-on retenir au terme de cette étude?

Assez loin derrière l'industrie agro-alimentaire, la filière automobile en Bretagne reste une activité industrielle importante et, du fait de l'implantation des principales unités de production, structurante pour certains territoires.

Elle est fortement dépendante à l'égard de centres de décisions extérieurs à la région.

Globalement, les entreprises qui la composent, souvent des PME de taille modeste, apparaissent dans une situation plus fragile que la FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE. Au cours des cinq années étudiées, les pertes de chiffres d'affaires de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE ont été conséquentes (-26,8%) et les effectifs ont reculé de 23,5 %.

Ses indicateurs de performance sont dans l'ensemble moins bien positionnés que ceux de la FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE.

Très concentrée sur quelques entreprises, les exportations sont faibles et l'écart avec la FILIERE AUTOMOBILE PROVINCE s'est creusé.

La création de valeur ajoutée y est moins importante et la rentabilité d'exploitation est en diminution. Ce constat s'accompagne de l'observation de coûts de main d'œuvre plus faibles suggérant des besoins en matière de formation et de qualification, d'autant que la **productivité du travail** a, dans le même temps, fortement diminué. L'avantage compétitif du coût plus faible de la main d'œuvre au moment de l'implantation du constructeur automobile régional, n'apparaît donc plus déterminant.

Les efforts en matière d'investissement ressortent en sensible diminution, avec, notamment une insuffisance de l'investissement immatériel et plus particulièrement des dépenses en Recherche & Développement.

Au final, ces évolutions ont abouti à une sous-capitalisation de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE ainsi qu'à une détérioration progressive des structures financières qui a accru la vulnérabilité des entreprises.

Il apparaît que, face aux exigences des constructeurs et à la concurrence mondiale, le défi est bien d'accroître les efforts d'investissement des entreprises de la FILIERE AUTOMOBILE BRETAGNE, tout spécialement en matière d'innovation, clef de l'amélioration de la productivité et du développement y compris sur les marchés extérieurs. Leur capacité d'endettement, au demeurant modeste, devra donc être mobilisée dans ce sens.

Rennes, le 10 octobre 2012

* *

*

Annexe 1 :

Méthodologie utilisée pour l'élaboration du « diagnostic financier »

- Le diagnostic financier a été réalisé à partir de la liste d'entreprises (*les établissements ne rentrent pas dans le champ du diagnostic financier*), validée par BRETAGNE DÉVELOPPEMENT INNOVATION et DIRECCTE Bretagne et en prenant en compte l'évolution pluriannuelle de la composition de la filière (« entrées » et « sorties » d'entreprises),
- le choix méthodologique d'exclure les grands constructeurs nationaux (PSA et RENAULT) a été retenu par les « clients » comme étant le plus approprié,
- pour chacune des années sous revue, seules les entreprises ayant leur siège social en Bretagne et possédant des données bilanciennes présentes dans les bases de données de la Banque de France ont été retenues,
- les ratios économiques et financiers commentés ont été élaborés à partir des données comptables « non retraitées » agrégées des entreprises retenues dans le périmètre (exemple de données utilisées : chiffres d'affaires et effectif moyen de la liasse fiscale).

<p><u>La filière automobile a été répartie en 3 populations :</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Constructeurs : principalement répertoriés dans la division 29 de la nomenclature INSEE,- Équipementiers : fabrication de produits finis essentiellement pour la filière automobile, divisions 22, 28 et 29,- Sous-traitants : fabrication de produits semi-finis ou finis pour la filière automobile et d'autres branches d'activité, division 22, 25, 28 et divers, <p><i>La classification a été initiée par BRETAGNE DÉVELOPPEMENT INNOVATION et la DIRECCTE Bretagne.</i></p>	<p>Les ratios commentés au sein de la présente étude pourront également faire l'objet de « zoom » particuliers par tranches d'effectifs selon la classification suivante :</p> <ul style="list-style-type: none">- « micro-entreprises » : effectifs < 10- « petites entreprises » : 10 < effectifs < 50- « entreprises moyennes » : 50 < effectifs < 250- « grandes entreprises » : effectifs > 250 <p>Par convention, le terme « entité » recouvre à la fois les entreprises ayant leur siège social en Bretagne et les établissements (siège social « hors région »).</p>
<p>Les codes NAFC retenus pour la comparaison avec la France de province appartiennent aux divisions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">• « 22 » : fabrication de produits en caoutchouc et en plastique,• « 25 » : fabrication de produits métalliques, à l'exception des machines et des équipements,• « 28 » : fabrication de machines et équipements,• « 29 » : industrie automobile (au sens large) <p>Pour la filière Automobile en Bretagne, les ratios de chacune de ces divisions obtenus à partir des données descriptives et financières issues des bases de la Banque de France, pourront faire l'objet de « zoom » particuliers.</p>	<p><u>La filière Automobile Bretagne a été comparée à l'industrie automobile de la France de province pour les codes NAFC suivants :</u></p> <ul style="list-style-type: none">•2219Z fabrication d'autres articles en caoutchouc•2229A fabrication de pièces techniques à base de matières plastiques•2562B mécanique industrielle•2573A fabrication de moules et modèles•2573B fabrication d'autres outillages•2829B fabrication d'autres machines d'usage général•2920Z fabrication de carrosseries et remorques•2931Z fabrication d'équipements électriques et électroniques automobiles•2932Z fabrication d'autres équipements automobiles <p>Données descriptives et financières, exprimées en ratio moyen, issues des bases de la Banque de France.</p>

Annexe 2 :

La cote de crédit Banque de France

La cote de crédit des entreprises traduit l'appréciation que porte la Banque de France sur la capacité d'une entreprise à honorer ses engagements financiers. Cette cotation est établie à partir de l'ensemble des informations recueillies par la Banque sur l'entreprise.

L'échelle de cote de crédit Banque de France comporte, pour les entreprises analysées au vu d'une documentation comptable, 11 niveaux.

Présentation synthétique des cotes de crédit :

Cotes de Crédit	La capacité de l'entreprise à honorer ses engagements financiers est :
3++	excellente,
3+	très forte,
3	forte,
4+	assez forte,
4	acceptable,
5+	assez faible,
5	faible,
6	très faible,
7	nécessite une attention particulière (au moins un incident de paiement). Cette cotation est attribuée exclusivement aux entreprises pour lesquelles la Banque de France ne dispose pas d'une documentation comptable récente,
8	menacée, compte tenu des incidents de paiement déclarés,
9	compromise, les incidents de paiements déclarés dénotant une trésorerie obérée,
P	l'entreprise fait l'objet d'une procédure judiciaire,
0	aucune information défavorable et absence de documentation comptable récente.

Toutefois, dans le cadre de la prestation ACSEL, pour faciliter la lisibilité de l'analyse effectuée au niveau du territoire ou des secteurs d'activité et dans un souci de correspondre davantage à une étude macro-économique, un regroupement des cotations a été opéré en « Segments de Cotation » :

Cotes de Crédit	Segments de Cotation	
3++ / 3+ / 3	3	ENTREPRISES SAINES
4+ / 4	4	
5+ / 5	5	ENTREPRISES VULNÉRABLES
6 / 8 / 9 / P	6	