



ACSEL

FASCICULE STRUCTUREL

**LA FILIERE AUTOMOBILE
EN REGION CENTRE
(2005 – 2007)**

Une étude de la Banque de France

Succursale d'Orléans



SOMMAIRE

PRESENTATION ET METHODOLOGIE	3
PRESENTATION	3
AVERTISSEMENT METHODOLOGIQUE	3
INTRODUCTION	5
REPRESENTATIVITE	6
LA STRUCTURE DE L'ECHANTILLON ACSEL	7
1. LES INDICATEURS D'EFFICACITE	8
1.1. MARGE COMMERCIALE ET VALEUR AJOUTEE	9
1.2. LA CAPACITE BENEFICIAIRE	16
1.3. LE RESULTAT	18
2. LES INDICATEURS DE DYNAMISME	21
2.1. TAUX D'EXPORTATION	21
2.2. TAUX D'INVESTISSEMENT	23
3. LES INDICATEURS DE DEPENDANCE	25
3.1. TAUX D'ENDETTEMENT BANCAIRE	25
3.2. LA STRUCTURE DE L'ENDETTEMENT BANCAIRE	28
3.3. LES FONDS PROPRES	31
4. LES INDICATEURS DE VULNERABILITE	33
4.1. APPRECIATION DE LA VULNERABILITE DES ENTREPRISES	33
4.2. LE RISQUE DE DEFAILLANCE DANS LE SECTEUR INDUSTRIEL	39
SYNTHESE	41
ANNEXES	43
ANNEXE 1 : LA BASE DE DONNEES FIBEN	43
ANNEXE 2 : LA COTATION BANQUE DE FRANCE	44
ANNEXE 3 : METHODE DE CALCUL DES INDICATEURS	46

Présentation et Méthodologie

Présentation

Intégrée au Système Européen de Banque Centrale, la Banque de France participe à l'élaboration de la politique monétaire de la zone et assure sa mise en œuvre dans notre pays. Elle assume par ailleurs, au plan national, de nombreuses fonctions dont certaines lui ont été confiées par le législateur, comme c'est le cas pour la gestion des secrétariats des commissions de surendettement des ménages.

L'exercice des différents métiers de la Banque confère aux responsables de succursale une expertise poussée en matière économique et financière, assise sur les nombreux contacts entretenus avec les responsables administratifs, économiques, bancaires et financiers d'une zone territoriale donnée (région, département, commune, ...) et confortée par la neutralité et l'indépendance reconnues de la Banque. Nourrie d'une connaissance fine de l'économie locale, cette expertise concourt aux missions monétaires de l'Institut d'Émission et s'inscrit dans son objectif global de stabilité économique et financière.

Dans le cadre du Contrat de service public signé avec l'État, ses expertises combinées sont mises à la disposition des collectivités territoriales à travers la prestation ACSEL, véritable diagnostic de place à destination des décideurs et responsables territoriaux.

Avertissement méthodologique

Les données de référence du fascicule structurel ACSEL sont extraites de trois fichiers gérés par la Banque de France :

- du fichier bancaire des entreprises (données descriptives, comptables et financières sur les entreprises) – cf. annexe 1 : La Base de données FIBEN.
- du fichier des implantations bancaires (données relatives au maillage bancaire);
- du fichier surendettement des ménages (informations sur la vulnérabilité financière des ménages);

Les données relatives à la population totale et à la représentativité en termes d'emploi salarié proviennent de l'INSEE et de l'UNEDIC.

Le volet «entreprises » du référentiel ACSEL est exclusivement constitué de SA (sociétés anonymes), de SARL (sociétés à responsabilité limitée), de SNC (sociétés en nom collectif), de SAS (sociétés anonymes simplifiées) et de sociétés coopératives soumises à l'impôt sur les sociétés. Les entreprises ainsi sélectionnées doivent présenter un chiffre d'affaires annuel supérieur ou égal à 750 000 Euros et leurs sièges sociaux être situés dans la zone géographique sous étude (bassin d'emploi, département ou région).

L'échantillon retenu ne prend pas en compte les établissements dont le siège social est domicilié en dehors du champ géographique couvert par l'étude (sauf exception). D'une manière plus générale, tout retraitement de l'échantillon est soumis à l'approbation préalable du client et le détail lui en est présenté en préambule à l'étude.

Les données économiques et financières utilisées pour l'élaboration des indicateurs sont globalisées par zone géographique, secteur d'activité, ou échantillon d'entreprises fourni. L'étude porte sur une période de trois années consécutives.

Les différents indicateurs sont élaborés à partir de ratios moyens; cette approche peut, dans certains cas, présenter des biais statistiques en raison de la présence d'entreprises de tailles très importantes. Dans ce cas, le client est avisé préalablement de cette situation et peut demander l'exclusion de la (ou des) entreprises concernées de l'échantillon étudié. L'analyse ACSEL est une analyse territoriale, l'échantillon retenu peut donc évoluer pour permettre la prise en compte des créations/disparitions d'entreprises qui peuvent affecter le territoire durant la période étudiée.

La Banque de France s'assure que la composition et la représentativité des échantillons d'entreprises ainsi retenus est suffisante pour effectuer une analyse pertinente de leur contenu mais elle n'interfère pas dans le choix du client en matière de champ géographique couvert et/ou de définition de(s) filière(s). Ce choix résulte du seul client en fonction de la problématique propre qu'il souhaite analyser et ne saurait en aucun cas engager la responsabilité de la Banque de France.

Introduction

L'échantillon retenu repose sur un panel de 118 entreprises sur la période 2005/2007, choisies par CENTRECO et la DRIRE Centre, et appartenant à la filière automobile. Si toutes les entreprises ont un site d'exploitation important dans la région, une quinzaine d'entre elles (soit 12%) ont leur siège social en dehors de la région.

L'ensemble de ces entreprises représentent un chiffre d'affaires cumulé de 6,7 milliards d'euros pour un effectif moyen de 28400 salariés en 2007. Il s'agit d'un quasi doublement du poids de l'échantillon en regard de celui qui avait été retenu l'an dernier.

Les principales caractéristiques de l'échantillon sont les suivantes :

- 15 sociétés ont plus de 500 salariés (soit 13% de l'ensemble; il n'y en avait pas lors de l'étude précédente),
- 48 d'entre elles ont entre 50 et 500 salariés (soit 41% de l'ensemble, en regard de 33% lors de la précédente étude),
- 55 entreprises ont moins de 50 salariés (soit 46% de l'ensemble, en regard de 67% lors de la précédente étude).

Tous les secteurs d'activité de la filière sont largement représentés, à l'exclusion de constructeurs. Les quelques équipementiers de 1er rang présents dans l'échantillon ont le plus souvent un établissement secondaire dans le rayon d'action, avec un centre de décision par définition extérieur à la région. Dans l'ensemble, l'analyse repose donc très majoritairement sur des sous-traitants de rangs 2 et 3, très largement représentatifs du positionnement de la filière en région Centre.

Le rapport présente une analyse financière, réalisée sur la base des exercices 2005, 2006 et 2007, et dont les principaux points de diagnostic sont comparés à l'ensemble des petites et moyennes entreprises industrielles de la région Centre, dont les effectifs sont inférieurs à 500.

Cet ensemble de référence représente 1494 PMI, qui emploient en 2007 environ 68500 salariés.

Au total, les entreprises composant la filière automobile ont une taille moyenne de 240 salariés (contre seulement 86 dans la précédente étude), en comparaison d'une taille de 46 salariés pour le panel des PMI industrielles de la région. La taille des seules PME demeure inchangée par rapport à 2006 (86 salariés).

Toutes les analyses représentées dans le rapport sont calculées :

- selon la méthodologie de la Banque de France (cf. infra),
- sur la base de ratios moyens.

Mais nous attirons clairement l'attention des lecteurs sur la non comparabilité des échantillons d'un exercice à l'autre, et de l'absence d'homogénéité de l'échantillon filière avec son comparatif régional.

Représentativité

La représentativité

Effectifs salariés

Région Centre	ACSEL au 31/12/2007	UNEDIC au 31/12/2005	Représentativité en %
Industrie	93 335	162 976	57,3
Construction	31 355	58 240	53,8
Commerce	59 643	107 830	55,3
Services	63 013	245 640	25,7
Ensemble Secteurs	247 346	574 686	43,0

Source : Banque de France - Direction du réseau - ACSEL
Fournisseur : UNEDIC

Date de mise à jour : 31/10/2008

La structure de l'échantillon ACSEL

Pour une meilleure connaissance du tissu économique, l'utilisation de critères de classement par taille des entreprises est nécessaire. Les critères les plus fréquemment utilisés et développés ci-après, s'appuient sur plusieurs notions toutes complémentaires : le nombre d'entreprises, les chiffres d'affaires, les effectifs, pour chaque secteur d'activité.

En nombre d'entreprises

	<i>pourcentage</i>				
	Industrie	Construction	Commerce	Services	Ensemble Secteurs
1 à 49 salariés	75,62	92,63	91,95	82,71	86,14
50 à 199 salariés	18,99	6,31	6,86	14,10	11,25
200 à 499 salariés	3,55	0,71	0,77	2,43	1,79
500 salariés et plus	1,84	0,35	0,42	0,76	0,82

Source : Banque de France - Direction du réseau - ACSEL

Date de mise à jour : 31/10/2008

En chiffres d'affaires

	<i>pourcentage</i>				
	Industrie	Construction	Commerce	Services	Ensemble Secteurs
1 à 49 salariés	20,45	58,46	47,65	43,31	37,65
50 à 199 salariés	27,40	19,46	26,38	30,74	26,72
200 à 499 salariés	18,66	9,33	11,53	13,39	14,30
500 salariés et plus	33,49	12,75	14,44	12,56	21,33

Source : Banque de France - Direction du réseau - ACSEL

Date de mise à jour : 31/10/2008

En effectifs

	<i>pourcentage</i>				
	Industrie	Construction	Commerce	Services	Ensemble Secteurs
1 à 49 salariés	26,35	59,18	46,34	36,28	37,86
50 à 199 salariés	30,27	19,98	24,66	33,35	28,40
200 à 499 salariés	16,76	8,38	9,13	14,81	13,36
500 salariés et plus	26,62	12,46	19,87	15,56	20,38

Source : Banque de France - Direction du réseau - ACSEL

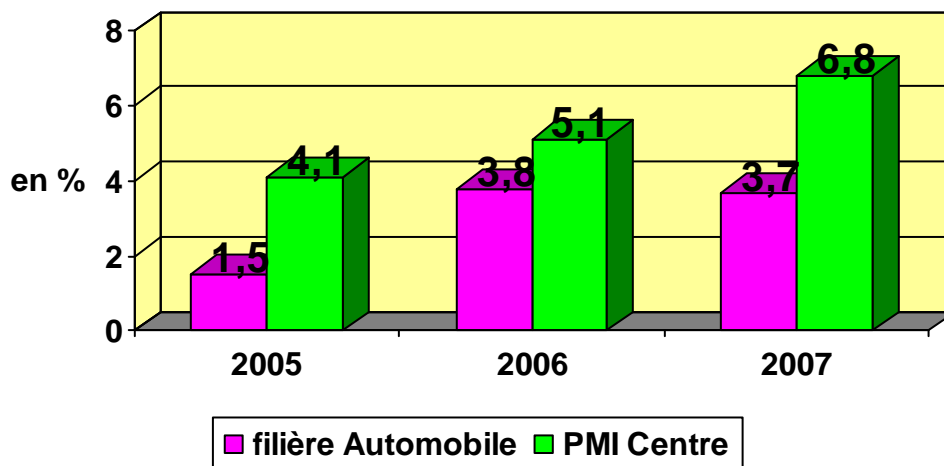
Date de mise à jour : 31/10/2008

1. Les indicateurs d'efficacité

Rappel du contexte environnemental

Les entreprises de la filière automobile représentées en région Centre ont enregistré une progression limitée de leur chiffre d'affaires (3% en moyenne) en comparaison du dynamisme global des PME industrielles (5% en moyenne), placées dans l'ensemble sur le haut du cycle conjoncturel.

Evolution du chiffre d'affaires



Cette modeste performance est à rapprocher :

- d'un marché international où les volumes ont correctement progressé sur la période :
 - La croissance de la production mondiale de véhicules s'est établie à 5,4% en 2007 (après 4,3% en 2006 et 3% l'année précédente) selon l'OICA;
 - La production des constructeurs français s'est accrue globalement de 4,6% en 2007, répartie sur la base d'une hausse de 15,7% hors de France et une baisse de 7,8% dans l'hexagone, selon le CCFA;
- mais aussi d'un positionnement plus difficile des ventes des usines françaises d'équipement automobile (baisse de 1,5% du chiffre d'affaires en 2007 d'après la FIEV), qui forment l'essentiel des donneurs d'ordres des entreprises de la filière en région;
- d'un effet prix largement défavorable aux équipementiers et sous-traitants. 2008 est sans doute l'une des rares années où, compte tenu de la hausse du coût des approvisionnements et notamment des aciers, les constructeurs n'ont pas entamé l'exercice en exigeant une baisse des prix de l'ordre de 3 à 5% pour rester référencés.

1.1. Marge commerciale et valeur ajoutée

1.1.1. Taux de marge commerciale

La marge commerciale est calculée par différence entre le montant des ventes de marchandises et leur coût d'achat. Elle n'a de sens que pour les entreprises de négoce et de distribution. Pour ces sociétés, le taux de marge commerciale (rapport de la marge commerciale au chiffre d'affaires) constitue le premier indicateur fondamental de mesure de la rentabilité.

Le taux de marge commerciale

Secteur du commerce

	<i>pourcentage</i>		
	2005	2006	2007
Centre	20,10	20,54	21,22
France hors Ile-de-France	19,50	19,55	19,84
France	20,08	20,26	20,70

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

Les PMI de la région Centre enregistrent une hausse régulière de leur taux de marge commerciale, sur la base d'un meilleur positionnement global que l'ensemble des entreprises hexagonales.

Cette performance est à rapprocher de l'impact de secteurs particulièrement prégnants en région (notamment négoce de matériaux et bricolage, VPC, ...).

Dans les entreprises de la filière automobile, l'activité commerciale est négligeable ; l'analyse du taux de marge commerciale n'est donc pas établie.

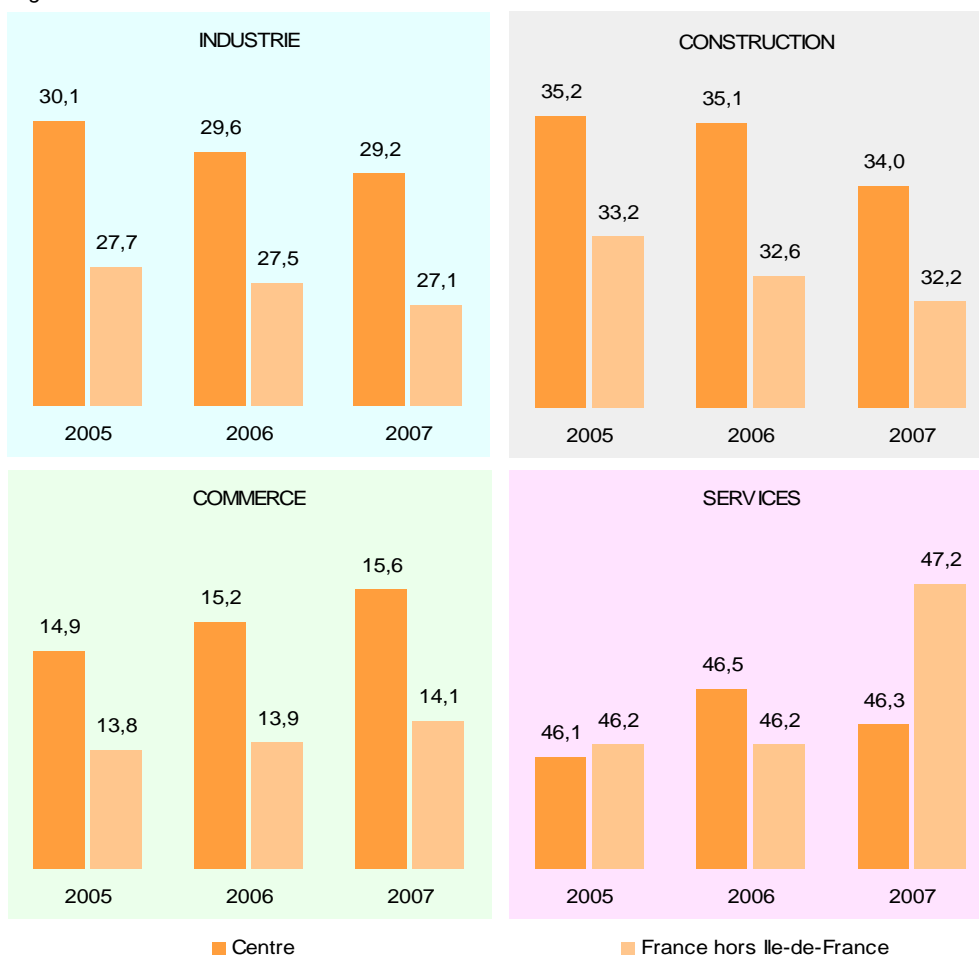
1.1.2. Taux de valeur ajoutée

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).

Le ratio « Valeur Ajoutée / Chiffre d'Affaires » mesure la richesse créée ou apportée par les entreprises à l'issue de leurs processus de production et de distribution.

Valeur Ajoutée

pourcentage



Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

La Filière - Valeur Ajoutée

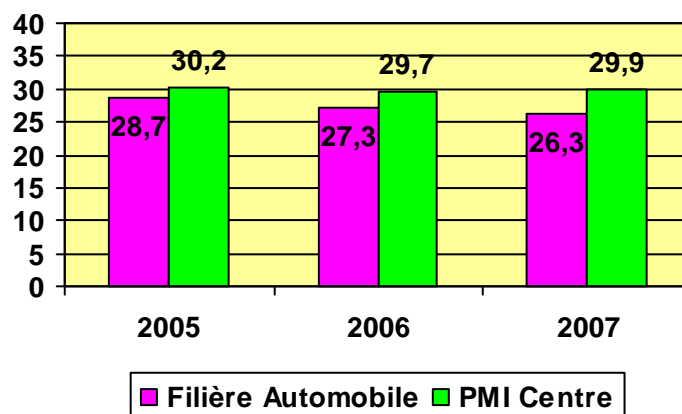
Secteur(s) d'Activité(s)	pourcentage					
	Filière Automobile Centre			PMI < 500 salariés Centre		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
	28,46	28,91	27,93	30,19	29,68	29,87

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

La filière automobile dans son ensemble apparaît très légèrement moins intégrée que la moyenne des PMI, positionnement à rapprocher du poids des équipementiers, dont le cœur de métier évolue vers l'assemblage de composants déjà largement transformés. Le taux de valeur ajoutée dans les PMI de la filière est de l'ordre de 32%.

Taux de valeur ajoutée



La baisse régulière du taux de valeur ajoutée peut sans doute être rapprochée des évolutions suivantes:

- Mouvement croissant d'externalisation de fonctions qui ne sont pas le cœur de métier;
- Fortes pressions sur la marge industrielle, d'autant plus élevées sur le dernier exercice que les cours des matières premières ont significativement progressé et que leur répercussion sur les prix de vente n'a été, au mieux, que partielle.

Dès lors, la baisse du taux de valeur ajoutée dans la filière apparaît supérieure à celle observée dans la moyenne des autres industries (2,4 points vs seulement 0,3 point), qui ont plutôt mieux résisté tout au long de ce cycle économique relativement porteur.

A ce stade des soldes intermédiaires de gestion, la création de richesses du panel de la filière automobile apparaît donc logiquement un peu moins bien positionnée. Fin 2007, l'écart par rapport à la moyenne des PMI régionales était de 3,6 points.

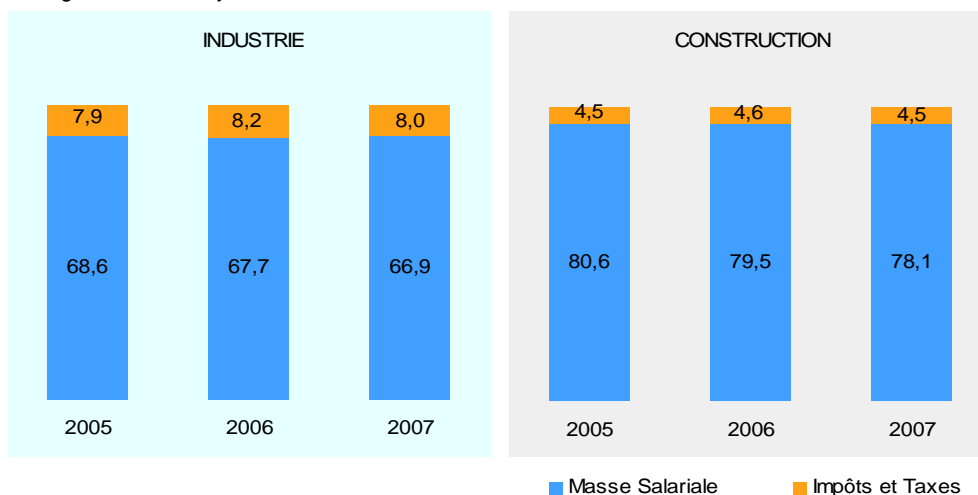
Utilisation de la valeur ajoutée

La richesse produite par l'entreprise est répartie entre les principaux acteurs (cf. § 1.1.2.). 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 de l'entreprise.

Les graphiques ci-dessous représentent la part de la valeur ajoutée consacrée aux charges de personnel et aux impôts et taxes.

La répartition de la valeur ajoutée - La Région Centre

En pourcentage de la valeur ajoutée

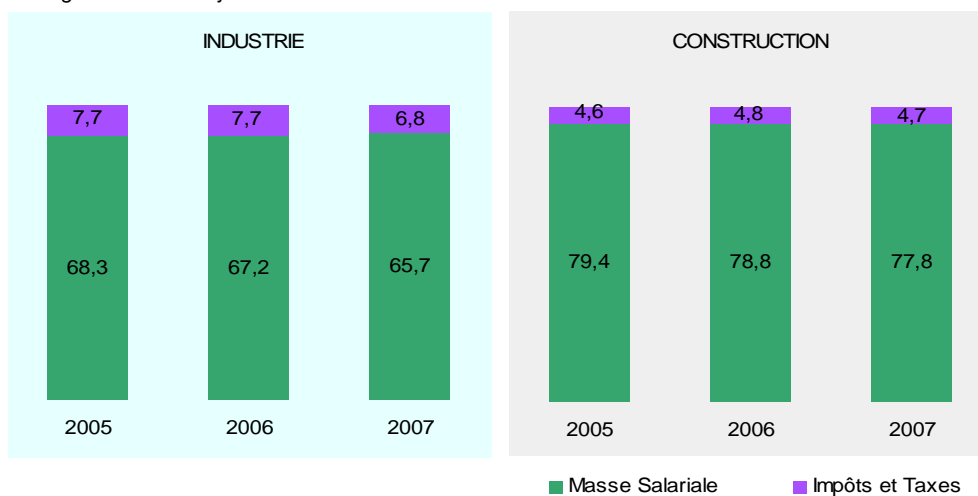


Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

La répartition de la valeur ajoutée - La France hors Ile-de-France

En pourcentage de la valeur ajoutée

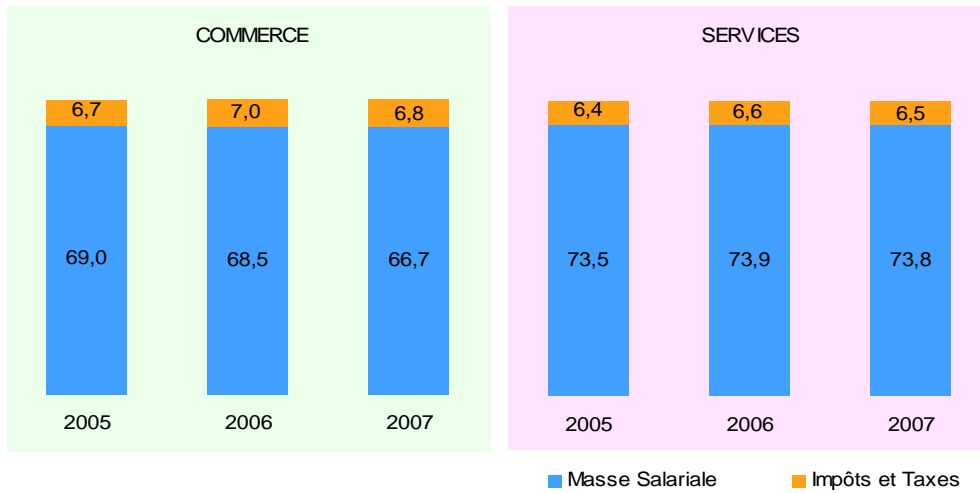


Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

La répartition de la valeur ajoutée - La Région Centre

En pourcentage de la valeur ajoutée

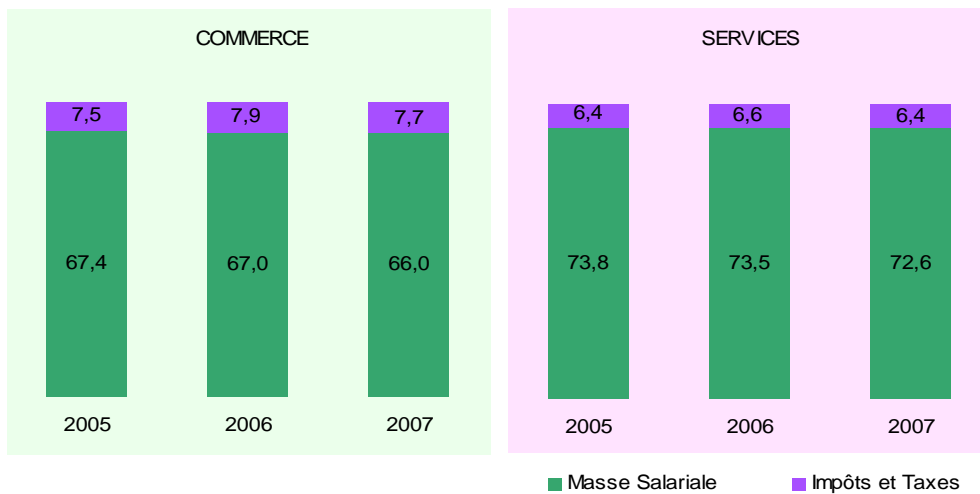


Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

La répartition de la valeur ajoutée - La France hors Ile-de-France

En pourcentage de la valeur ajoutée



Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

La Filière - Masse salariale

		<i>pourcentage</i>					
Secteur(s)	d'Activité(s)	Filière Automobile Centre			PMI < 500 salariés Centre		
		2005	2006	2007	2005	2006	2007
		71,04	69,06	69,19	72,78	71,07	69,47

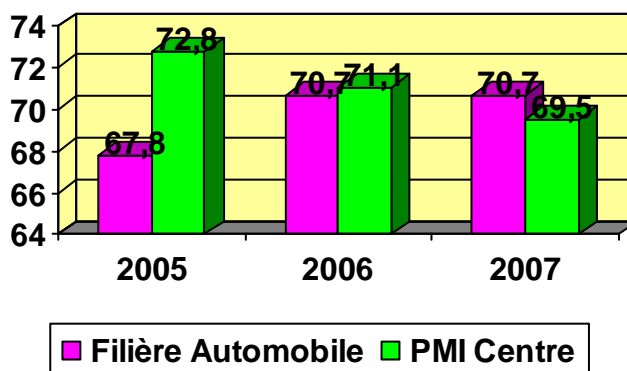
Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

La valeur ajoutée dégagée se répartit à plus de 70% en faveur de la masse salariale ; en comparaison de la répartition moyenne observée dans l'ensemble des PMI régionales, ce positionnement traduit désormais un léger handicap (1,2 point) en 2007, alors qu'il apparaissait plus favorable à l'autofinancement au cours des 2 années précédentes.

Cette évolution défavorable provient à la fois d'une baisse de la valeur ajoutée (effet marge brute) et d'une insuffisance des gains de productivité du facteur travail, dans un contexte de volume apparent des ventes moins favorable.

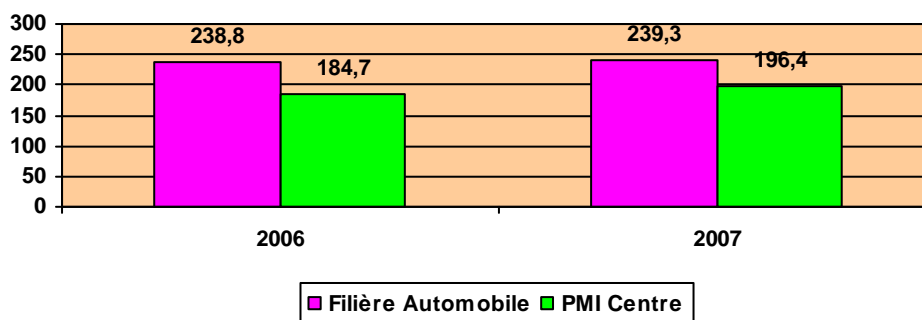
Les PMI régionales ont quant à elles plutôt bien tiré parti de la bonne conjoncture d'ensemble : la part des charges de personnel dans la valeur ajoutée a été réduite de plus de 3 points sur la période (69,5% vs 72,8%)

Poids des charges de personnel**Le chiffre d'affaires par tête**

Le chiffre d'affaires par tête dans la filière automobile apparaît structurellement supérieur à celui des autres industries, en moyenne, et comparable à celui observé pour l'ensemble de la filière automobile (selon le SESSI) ; cet avantage comparatif plafonne cependant et son évolution moins favorable constitue le premier élément explicatif ou illustratif d'une relative baisse de compétitivité.

En effet, ce ratio stagne en 2007 (+0,2%) alors qu'il continuait de progresser (+6,3%) dans les PMI régionales, signe de conditions d'exploitation plus difficiles tant sur le plan des marges brutes, non compensées par un faible effet volume favorable, que sur la bonne adéquation avec le niveau de personnel.

Chiffre d'affaires par tête (en k€)

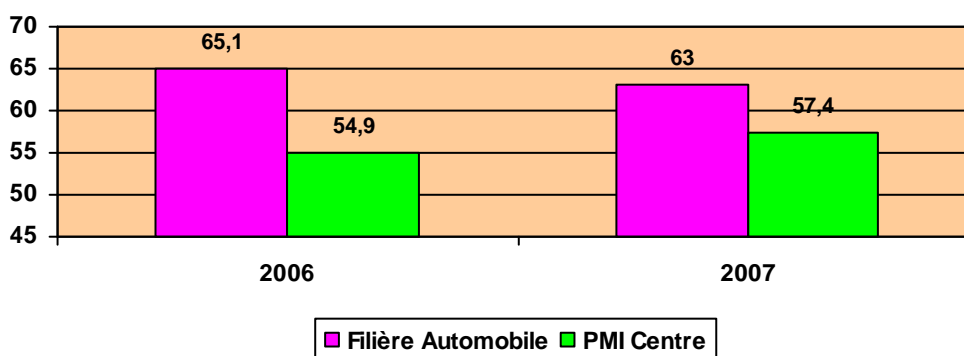


Rendement apparent de la main d'œuvre

Dans le droit fil d'une performance globale mieux placée, le rendement de la main d'œuvre, mesuré par la valeur ajoutée par tête, demeure structurellement mieux positionné que celui constaté dans la moyenne des PMI du Centre.

Cette bonne performance intrinsèque a tendance à s'effriter dans la filière automobile, en rapport avec l'infléchissement du rythme des affaires, alors que les rendements continuent de progresser dans les autres branches.

Valeur ajoutée par tête (en k€)



* *
*

Enfin, le poids relatif des impôts et taxes dans les entreprises de la filière automobile ne diffère pas de celui observé dans les PMI régionales (un peu moins de 7% de la valeur ajoutée).

L'effet taille et l'évolution des composantes de l'assiette (outil productif et masse salariale) jouent sans doute en faveur d'une légère diminution de ce poids en dernière année.

La capacité bénéficiaire

Le taux de marge brute d'exploitation est défini à partir du ratio « Excédent Brut d'Exploitation / Chiffre d'Affaires ». Il représente le premier indicateur de mesure de la capacité bénéficiaire des entreprises. Ce taux, basé sur les seules ressources tirées du cycle d'exploitation, en fait un indicateur pertinent d'évaluation des performances industrielles et commerciales des entreprises.

Le taux de marge brute d'exploitation

	<i>pourcentage</i>					
	Centre			France hors Ile-de-France		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
Industrie	7,16	7,18	7,41	6,77	6,99	7,54
Construction	5,39	5,67	6,00	5,38	5,42	5,72
Commerce	3,67	3,78	4,19	3,53	3,54	3,76
Services	10,14	10,01	10,10	9,73	9,81	10,53
Ensemble Secteurs	5,94	6,04	6,35	5,65	5,77	6,19

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

La Filière - Taux de Marge Brute d'Exploitation

Secteur(s) d'Activité(s)	<i>pourcentage</i>					
	Filière Automobile Centre			PMI < 500 salariés Centre		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
	6,28	6,94	6,83	6,20	6,56	7,16

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

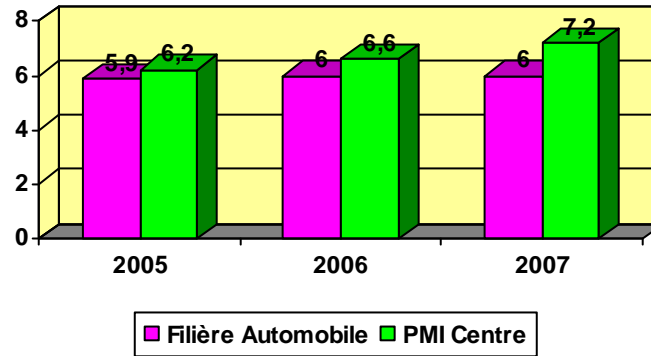
Au cours des trois dernières années, le taux de marge brute d'exploitation dans la filière automobile se stabilise, à un niveau proche de 6% en moyenne, alors même que le point haut du cycle conjoncturel a été franchi en 2004.

Cette performance appelle donc les observations suivantes :

- elle traduit une insuffisance de la richesse dégagée au niveau de la valeur ajoutée, en raison de la baisse de la marge industrielle;
- les gains de productivité ne font que compenser la baisse de la valeur ajoutée, et apparaissent en retrait par rapport à la moyenne observée dans les PMI régionales ;
- le handicap de la profitabilité s'accroît depuis trois ans par rapport à la moyenne de l'ensemble des PMI régionales ; ces dernières affichent en effet une performance proche de 7% sur les deux dernières années, et le différentiel tend régulièrement à s'accroître (de 0,3 point à 1,2 point au cours de la période).

Au total, le taux de marge brute d'exploitation de la filière automobile apparaît donc insuffisant, tant en regard des investissements de compétitivité qu'il va falloir continuer à consentir que d'un cycle conjoncturel pour la filière française qui s'est retourné de manière intense et brutale depuis quelques mois.

EBE/CAHT

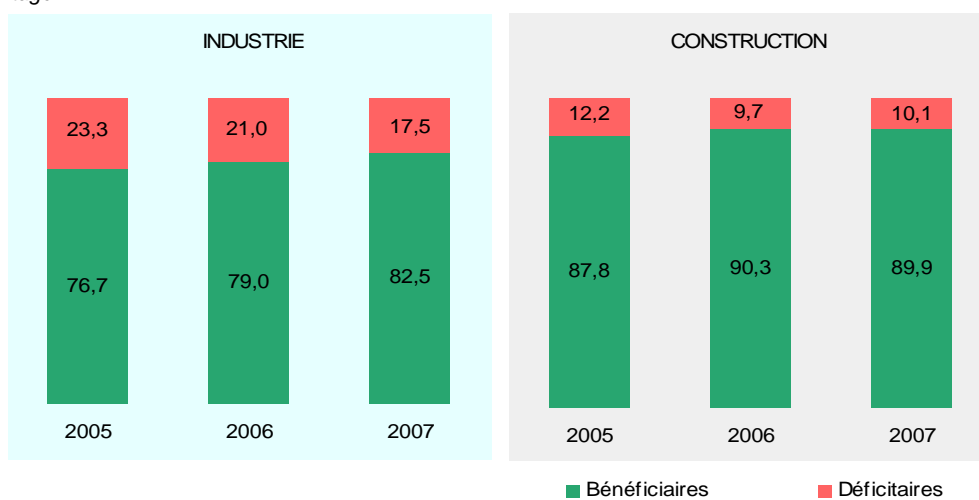


Le résultat

Le Résultat Courant avant Impôts est le résultat dégagé à l'issue des opérations d'exploitation et financières. Contrairement au résultat net, il n'est pas affecté par les opérations exceptionnelles de l'exercice et l'impôt sur les sociétés. En ce sens cet agrégat est un indicateur pertinent de mesure de la rentabilité. Les graphiques ci-dessous font ressortir, pour chaque secteur d'activité concerné, la proportion d'entreprises ayant dégagé ou non un résultat courant avant impôts positif.

Le résultat courant avant impôts - La Région Centre

pourcentage

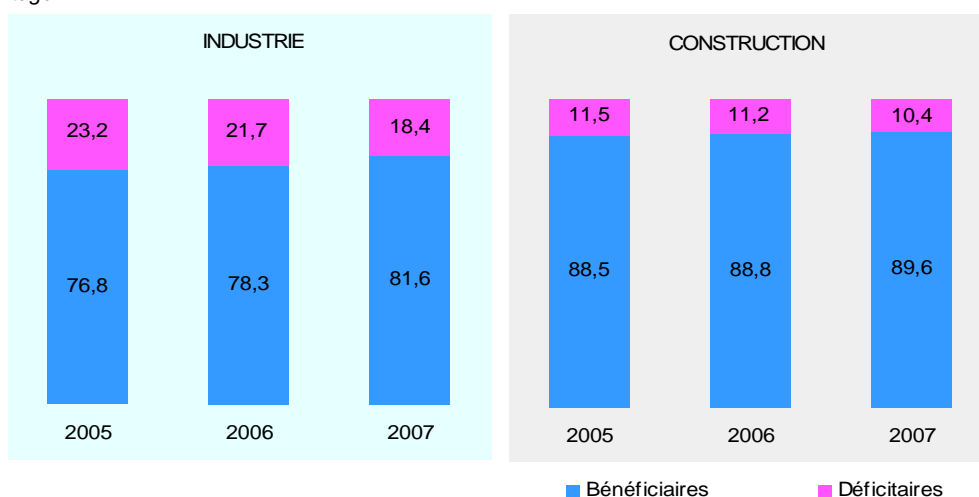


Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

Le résultat courant avant impôts - La France hors Ile-de-France

pourcentage

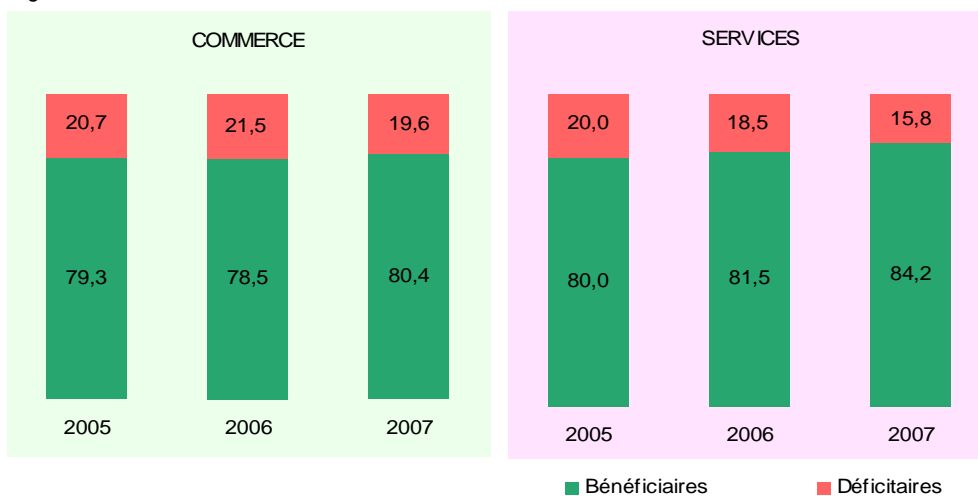


Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

Le résultat courant avant impôts - La Région Centre

pourcentage

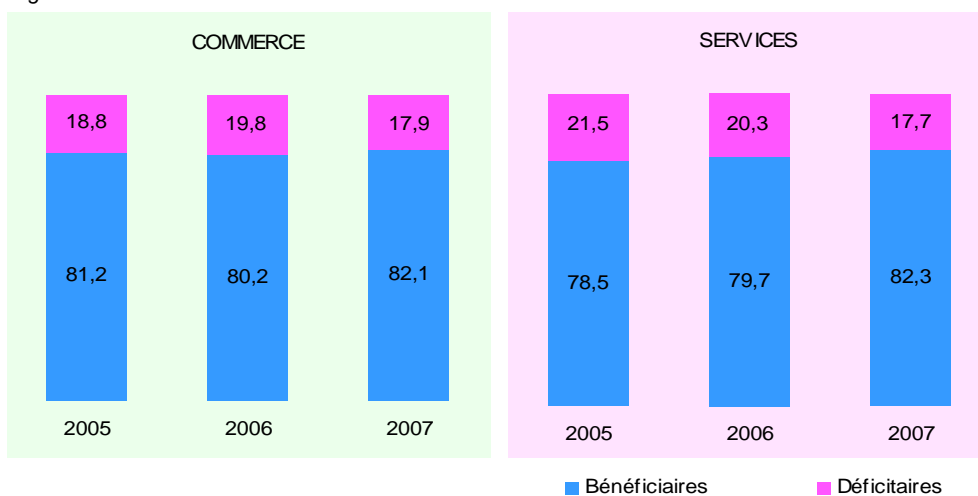


Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

Le résultat courant avant impôts - La France hors Ile-de-France

pourcentage



Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

La Filière - Les Entités Bénéficiaires

Secteur(s) d'Activité(s)	pourcentage					
	Filière Automobile Centre			PMI < 500 salariés Centre		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
	71,2	68,0	72,0	76,6	78,9	82,5

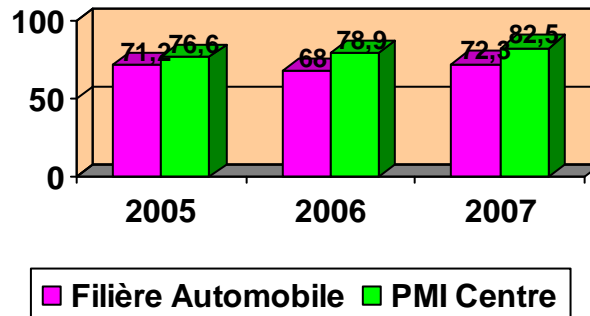
Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

Globalement, après amortissements, provisions et frais financiers les indicateurs de résultats apparaissent moins bien placés et peinent à progresser dans la filière automobile sur l'ensemble de la période; ils proviennent directement d'un taux de marge brute d'exploitation insuffisant pour couvrir efficacement l'ensemble des charges de structure ...

Les PMI régionales quant à elles ont su tirer profit d'une conjoncture qui leur était favorable, et fin 2007, plus de quatre entreprises sur cinq dégageaient un résultat courant avant impôts positif.

Proportion d'entreprises bénéficiaires



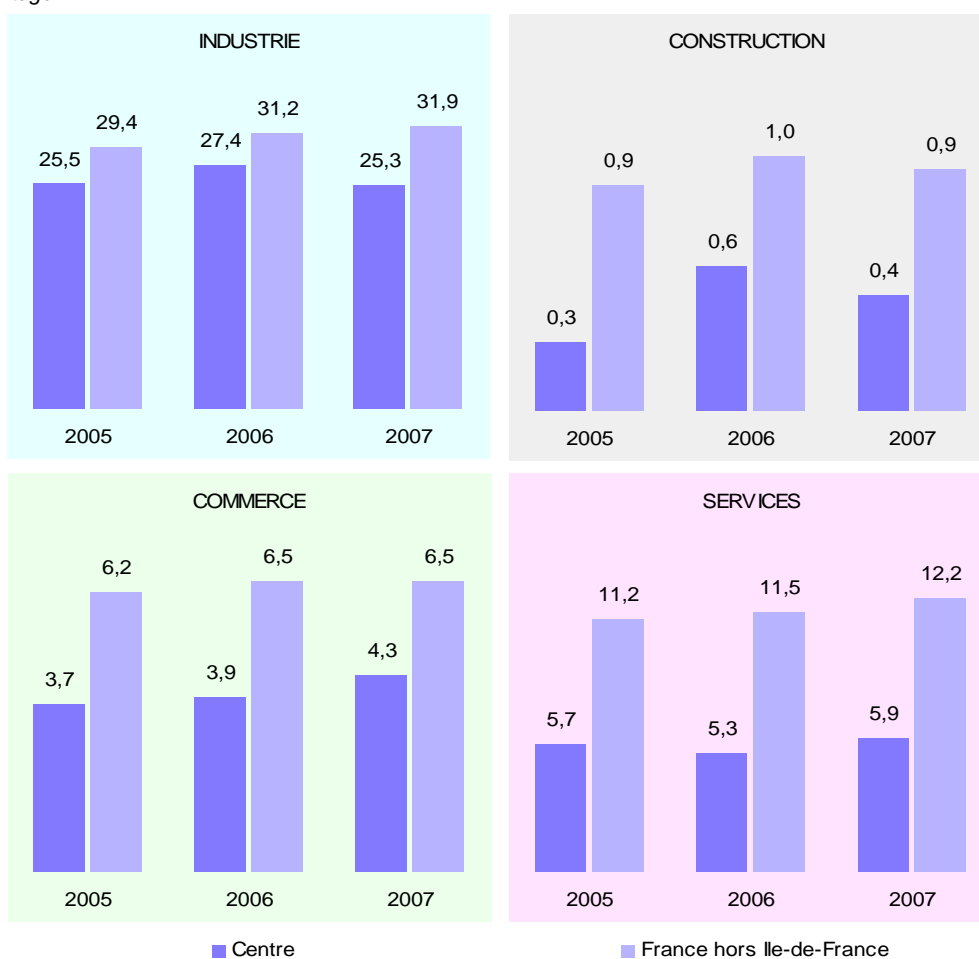
2. Les indicateurs de dynamisme

2.1. Taux d'exportation

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

Le taux d'exportation

pourcentage



Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

La Filière - Taux d'Export

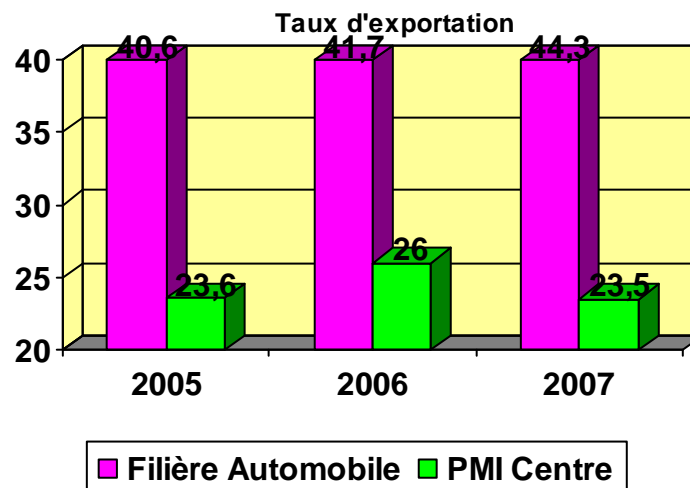
		<i>pourcentage</i>					
Secteur(s)	d'Activité(s)	Filière Automobile Centre			PMI < 500 salariés Centre		
		2005	2006	2007	2005	2006	2007
		43,23	44,56	47,54	23,59	25,95	23,45

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

Les exportations des usines françaises d'équipement automobile, en hausse de 6,7%, ont bénéficié de la forte croissance de la production des constructeurs français à l'étranger (+15,7%). Cette bonne performance est également observée sur la filière automobile régionale, dont le taux de progression de l'exportation apparaît significativement supérieur à celui des ventes nationales.

Au total, il se confirme que les entreprises de la filière automobile sont largement ouvertes au négoce avec l'étranger, sur la base d'un taux d'exportation direct atteignant quasiment 45% en 2007. Bien entendu, avec un peu plus de 51% des ventes réalisées à l'exportation, ce sont les plus grandes entreprises qui tirent la tendance.



Il convient cependant de noter que cet avantage de pénétration export demeure significatif (33,1%) par rapport à la moyenne régionale des PMI si l'on ne retient que les sociétés de moins de 1000 salariés de l'échantillon. Mais l'exportation indirecte, non mesurable, constitue indéniablement aussi un facteur d'opportunité pour les sous-traitants de la filière, dans le cadre d'un environnement fortement concurrentiel et dont les facteurs clés de succès passent obligatoirement par l'innovation, et à un degré moindre par une taille critique.

A noter toutefois que la diversification export n'est pas nécessairement un signe de diversification clients, les sous-traitants accompagnant souvent, sur leur demande, les équipementiers ou constructeurs à l'étranger.

2.2. Taux d'investissement

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.

Le taux d'investissement, défini par le ratio « Investissements en Immobilisations Corporelles / Valeur Ajoutée » est une première mesure de l'intensité de l'effort d'investissement mené par l'entreprise et témoigne, de ce point de vue, de son dynamisme.

Le taux d'investissement

	<i>pourcentage</i>					
	Centre			France hors Ile-de-France		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
Industrie	13,10	11,81	13,54	14,81	15,22	14,14
Construction	6,06	6,00	6,86	8,01	7,47	7,49
Commerce	10,87	12,06	11,05	11,21	11,45	10,84
Services	17,61	17,63	16,06	21,18	18,73	18,45
Ensemble Secteurs	12,84	12,55	12,74	14,93	14,43	13,77

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

La Filière - Taux d'investissement

Secteur(s) d'Activité(s)	<i>pourcentage</i>					
	Filière Automobile Centre			PMI < 500 salariés Centre		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
	31,78	10,64	12,38	12,27	12,58	10,86

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

Le taux d'investissement des entreprises de la filière automobile est structurellement et significativement plus élevé que la moyenne observée dans l'ensemble des PMI régionales : entre 15 et 17% de la richesse créée, soit près de 5 points de plus que la moyenne industrielle a été consacré à l'investissement jusqu'en 2005. En moyenne, cet effort est même un peu supérieur à celui des PMI de la France des régions (14,5% pour la période 2005-2007).

Une relative pause de l'effort semble avoir été opérée depuis deux ans.

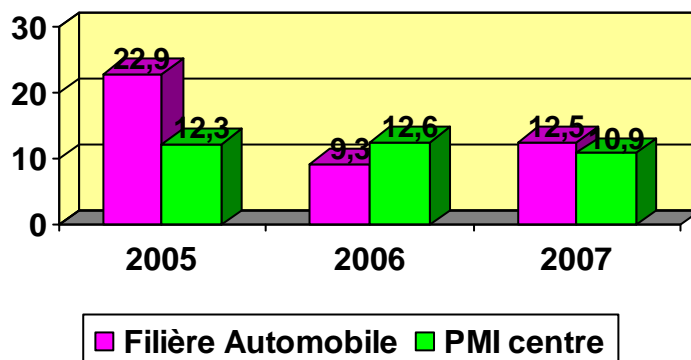
Au total, l'effort apparaît donc soutenu et souligne un certain dynamisme productif de la filière ; mais les actions de modernisation apparaissent défensives, les entreprises

engageant des dépenses d'équipement pour rester compétitives, sans réel retour sur investissement, car la rentabilité finale demeure trop faible en regard des capitaux engagés et les performances de l'exploitation sont insuffisantes (cf. supra).

Compte tenu de la pression concurrentielle, les entreprises semblent faire de la fuite en avant afin de rester compétitives, mais ne recueillent pas globalement les fruits de leurs efforts.

Ceci-dit, ont-elles vraiment le choix ? Sauf à diversifier leurs fabrications et leurs débouchés ?

Taux d'investissement



3. Les indicateurs de dépendance

3.1. 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 » mesure le degré d'autonomie financière et la capacité d'endettement dont disposent les entreprises.

Le Taux d'endettement bancaire

	<i>pourcentage</i>					
	Centre			France hors Ile-de-France		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
Industrie	35,01	29,85	24,39	32,61	31,84	29,97
Construction	42,54	45,76	48,75	43,22	43,14	45,51
Commerce	51,76	50,13	55,14	40,96	40,82	40,86
Services	72,81	63,56	75,17	55,25	58,30	69,11
Ensemble Secteurs	51,42	47,14	48,32	43,08	44,25	46,40

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

La Filière - Taux d'Endettement Bancaire

Secteur(s) d'Activité(s)	<i>pourcentage</i>					
	Filière Automobile Centre			PMI < 500 salariés Centre		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
	35,87	17,33	19,37	36,51	37,31	32,88

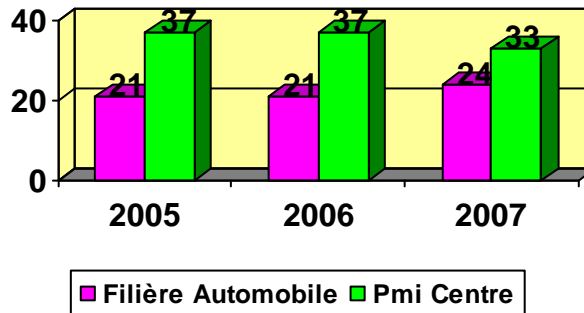
Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

En raison de modalités de financement de type « non bancaire » des filiales des grands groupes présents dans l'échantillon, le taux d'endettement global de la filière automobile apparaît structurellement faible. Il ressort même inférieur à la moyenne observée dans les PMI régionales. Mais il ne baisse pas.

Un zoom sur les entreprises de moins de 1000 salariés vient, logiquement, nuancer cette première approche : leur taux d'endettement s'établit à 44% en dernière année, soit un niveau plus élevé que la moyenne observée globalement dans l'ensemble des PME régionales. Cependant, toutes choses égales par ailleurs, ce niveau d'endettement n'est pas de nature à compromettre d'éventuels projets de développement ou d'investissement.

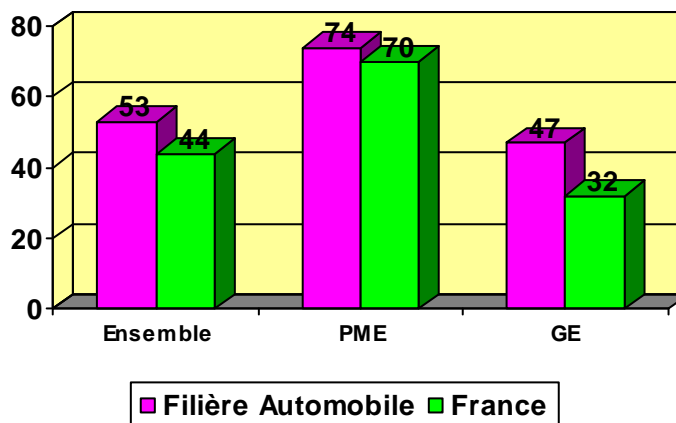
Taux d'endettement



Il convient cependant d'analyser plus en détail le bas de bilan :

Sans être en décalage important par rapport au positionnement observé au plan national, les entreprises de la filière automobile subissent un poids relatif de leurs besoins en fonds de roulement plus élevé. C'est d'ailleurs le cas à la fois dans le segment des grandes entreprises et dans celui des PME.

BFR/CAHT en jours

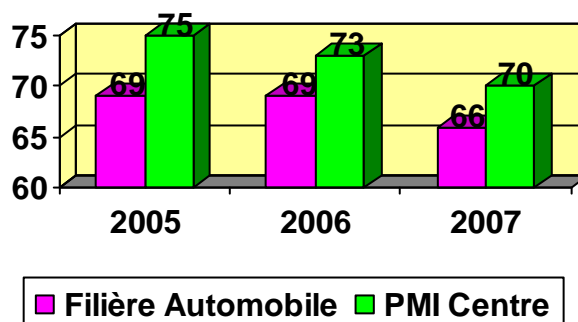


Les délais de règlement observés dans les entreprises de la filière automobile apparaissent plus rapides que ceux de leurs homologues de l'industrie régionale :

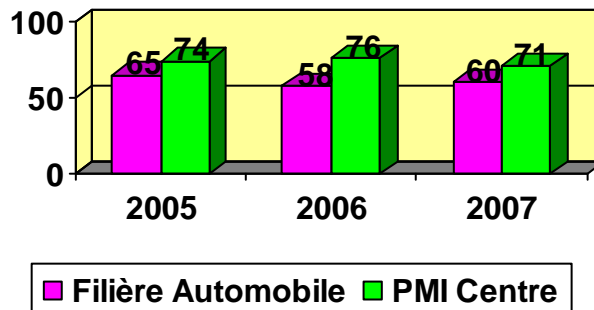
- Elles règlent de manière structurellement plus rapide leurs fournisseurs (environ 4 jours), avec un impact par conséquent légèrement défavorable sur la trésorerie, toutes choses égales par ailleurs;

- Elles bénéficient d'une rotation globale plus rapide de leurs créances clients ; cependant, cette moyenne cache une forte dispersion :
 - Les PME subissent de moins bonnes conditions de règlement de la part de leurs donneurs d'ordres (113 jours), sur la base de délais nettement moins favorables que ceux constatés dans les PME françaises (79 jours);
 - Les GE bénéficient sans doute de meilleures conditions, mais ont pour certaines d'entre elles procédé à la titrisation de leur portefeuille au sein de leur groupe d'appartenance ; au total, la rotation de leur poste clients est favorable (44 jours en moyenne).

Délais fournisseurs



Délais Clients

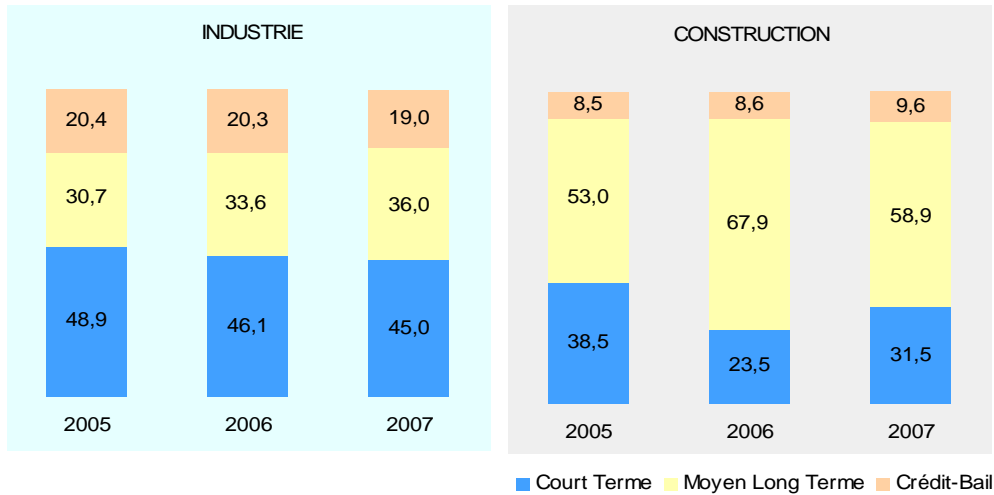


3.2. La structure de l'endettement bancaire

Il s'agit de 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 76 000 Euros par bénéficiaire et par guichet bancaire.

La structure de l'endettement bancaire - La Région Centre

pourcentage

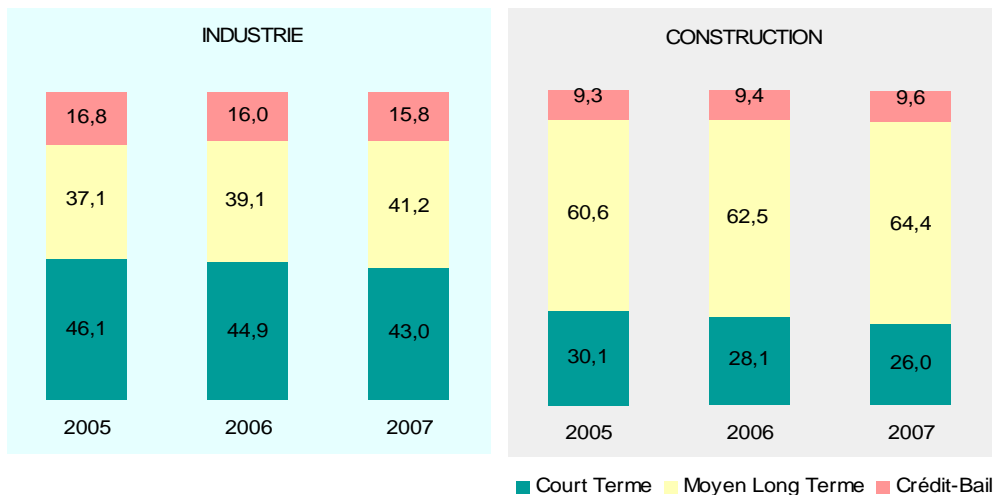


Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/12/2007

La structure de l'endettement bancaire - La France hors Ile-de-France

pourcentage

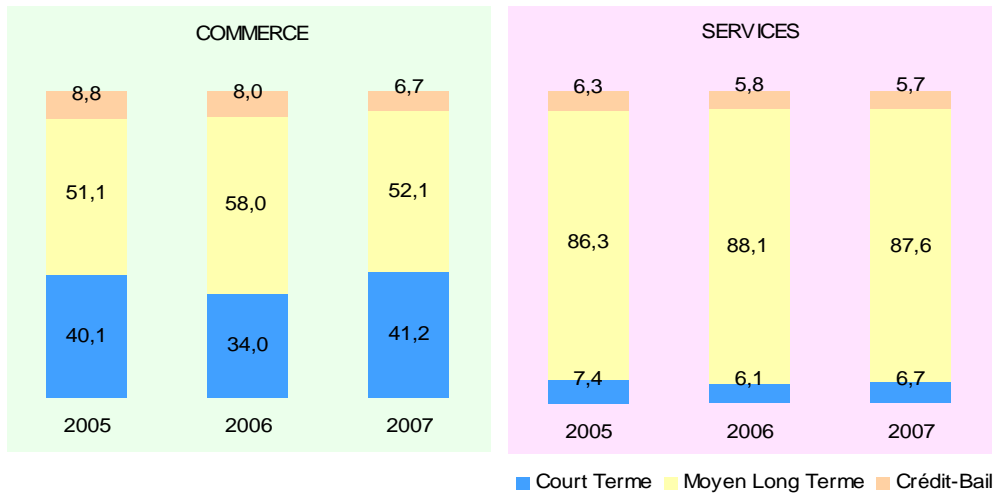


Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/12/2007

La structure de l'endettement bancaire - La Région Centre

pourcentage

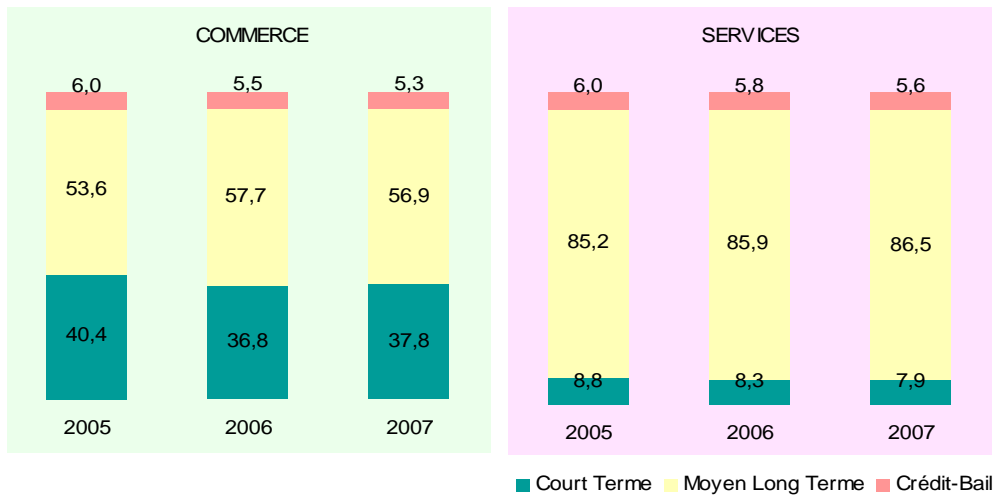


Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/12/2007

La structure de l'endettement bancaire - La France hors Ile-de-France

pourcentage



Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/12/2007

La Filière - Structure de l'Endettement Bancaire

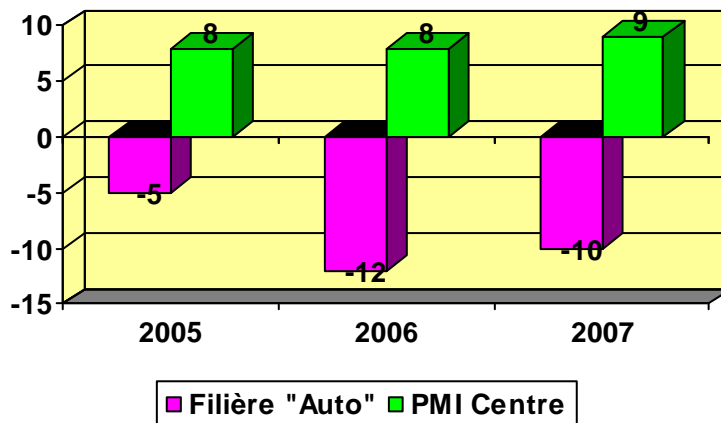
Nature Crédits	Secteur(s) d'Activité(s)	pourcentage					
		Filière Automobile Centre			PMI < 500 salariés Centre		
		2005	2006	2007	2005	2006	2007
Court Terme		76,90	75,65	75,04	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
Long/Moyen Terme		8,19	10,88	11,33	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!
Crédit Bail		14,91	13,47	13,63	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

Après prise en compte d'une bonne dotation en fonds propres (cf. infra), l'ensemble de ces éléments détermine le niveau de la trésorerie nette :

Trésorerie nette/CAHT



Sur la base des éléments d'analyse suivants:

- Une structure financière caractérisée par un taux d'endettement relativement contenu d'une part et une dotation en fonds propres satisfaisante (elle est même élevée dans les PME de la filière) d'autre part ;
- Mais un poids des besoins en fonds de roulement dont le poids est structurellement plus élevé

...les entreprises de la filière automobile ne parviennent pas à dégager une trésorerie nette positive ; il y a d'ailleurs peu de différence entre les PME et les grandes entreprises (ces dernières fonctionnant très majoritairement dans le cadre d'une gestion centralisée de la trésorerie par le groupe d'appartenance).

L'évolution de cette trésorerie déficitaire n'est pas alarmante en soit ; mais, compte tenu de sa nature structurelle, elle constitue un point de vigilance.

3.3. Les fonds propres

Ce sont les capitaux dits à risques, apportés par les actionnaires lors de la création de l'entreprise puis des émissions de capital successives, ou laissés par eux à la disposition de la société sous forme de bénéfices mis en réserves.

Les entreprises 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 ».

Les fonds propres

	<i>pourcentage</i>					
	Centre			France hors Ile-de-France		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
Industrie	37,72	37,24	40,39	38,55	38,70	39,10
Construction	24,02	23,87	23,84	22,61	22,17	22,61
Commerce	32,38	33,89	33,69	32,64	32,84	32,82
Services	33,51	37,15	38,43	40,79	40,48	38,68
Ensemble Secteurs	33,97	35,33	36,61	36,51	36,47	35,85

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

La Filière - Fonds Propres Nets

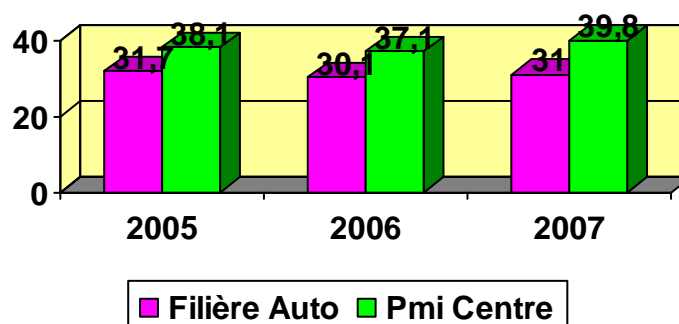
Secteur(s) d'Activité(s)	<i>pourcentage</i>					
	Filière Automobile Centre			PMI < 500 salariés Centre		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
	31,08	29,71	31,23	38,13	37,10	39,75

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

Prise dans son ensemble, la dotation en fonds propres des entreprises de la filière automobile apparaît assez faible en regard du total des capitaux investis, soit environ 31% en regard d'une moyenne de presque 40% pour l'ensemble des PMI de la région Centre.

Fonds propres/total bilan



Cette capitalisation relativement faible est expliquée par le positionnement traditionnel des filiales des grands groupes, dont les fonds propres ne représentaient en 2007 que 27% du total bilan, le complément du financement interne étant majoritairement réalisé par des dettes intra groupe.

Un zoom sur les seules PMI de la filière (moins de 1000 personnes) permet de constater l'absence de différentiel de comportement sur ce segment. En effet, le poids des fonds propres de ces plus petites entreprises représente 43% du total bilan, en cohérence avec les structures de financement observées en moyenne dans les autres PMI régionales.

En définitive, les ratios de solvabilité de la filière automobile permettent de statuer sur une bonne structure financière d'ensemble, même s'il est vrai que d'importantes différences existent selon les sociétés du panel. Dans la pratique et en moyenne, ces ratios de solvabilités sont parfaitement éligibles à des financements bancaires, sous réserve bien entendu que la capacité de remboursement soit assurée.

4. Les Indicateurs de Vulnérabilité

4.1. Appréciation de 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 situation d'une entreprise (cf. annexe 2 « la cotation Banque de France »).

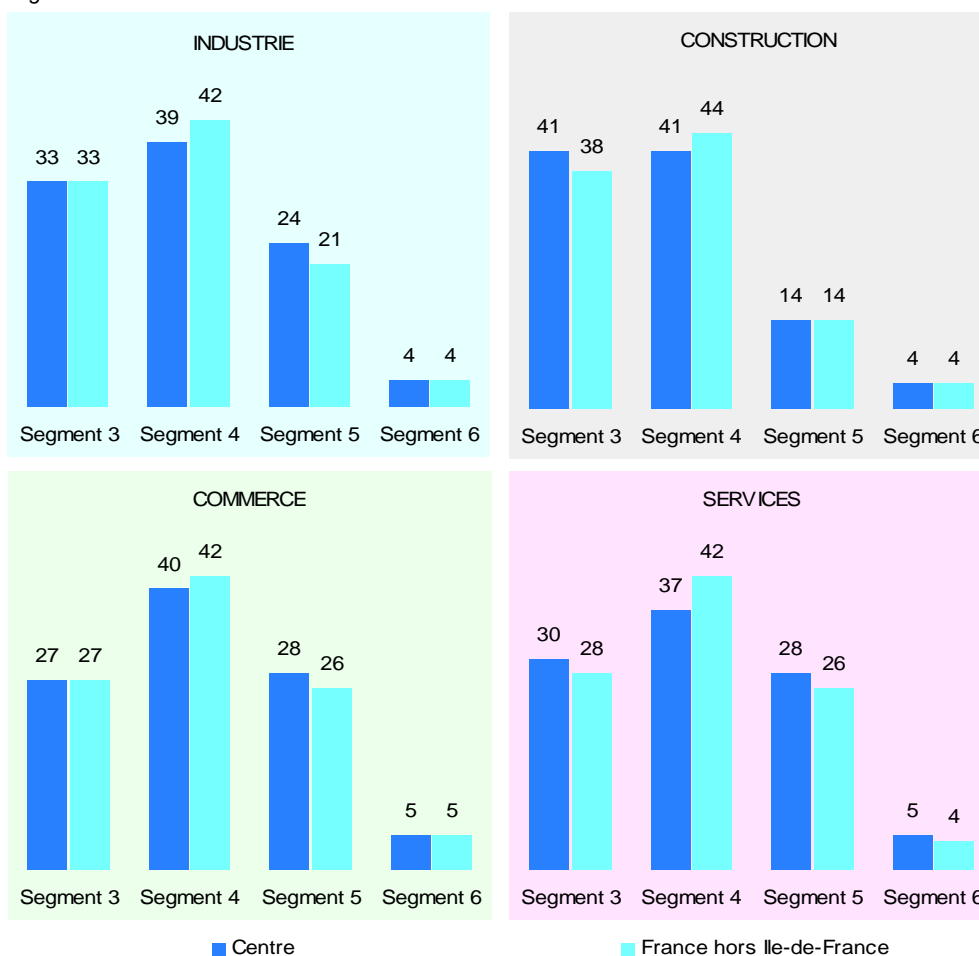
La déclinaison d'indicateurs à partir de la cotation permet d'appréhender la situation économique et financière des ensembles sectoriels et géographiques sous étude.

4.1.1. La situation des entreprises

La situation économique et financière des ensembles analysés peut être appréciée, pour chaque secteur d'activité, en fonction de la cotation attribuée aux entreprises relevant du secteur en cause.

La cotation Banque de France et les entreprises

pourcentage



Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

La Filière - Cotation BDF

Entreprises	<i>pourcentage</i>							
	Filière Automobile Centre				PMI < 500 salariés Centre			
	Segment 3	Segment 4	Segment 5	Segment 6	Segment 3	Segment 4	Segment 5	Segment 6
	24,58	34,75	33,05	7,63	32,66	39,49	23,83	4,02

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

Dans le prolongement de l'analyse des indicateurs d'efficacité, de dynamisme et de dépendance, le positionnement des entreprises de la filière automobile en termes de cotation Banque de France apparaît vulnérable; en effet:

- seulement 25% des entreprises de la filière automobile bénéficient d'une cotation favorable, contre 33% dans les PMI régionales ; cette proportion est toutefois en amélioration par rapport à l'exercice 2006 (+ 5 points, à rapprocher de l'élargissement de l'échantillon à davantage de grandes entreprises);
- une cotation neutre est attribuée dans environ 35% des cas (+ 6 points), versus 39% dans le référentiel régional (+ 1 point) ;
- et 40% des entreprises de la filière ont des cotations qui appellent des réserves (36% en 2006), ce qui constitue là un positionnement relativement inquiétant, et d'ailleurs nettement moins favorable par rapport à l'échantillon régional (28%);

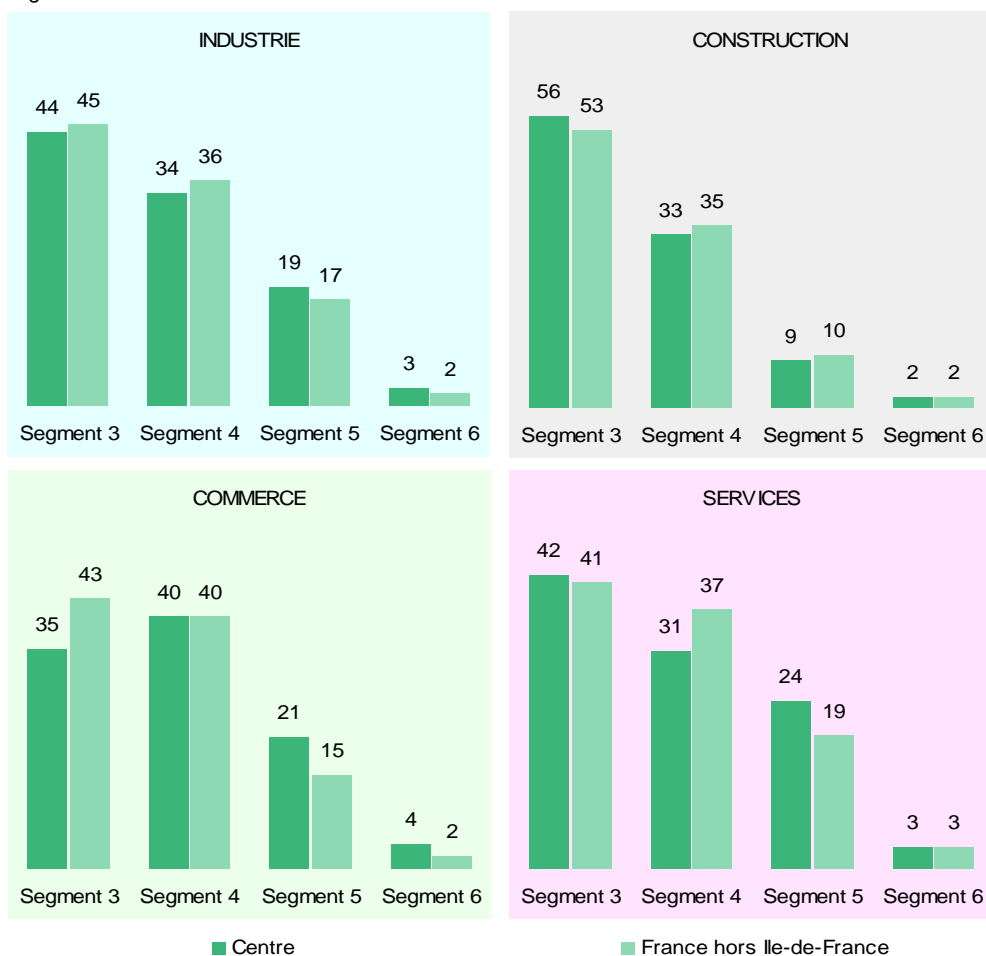
Au terme de cette première approche, le classement 2007 entre les entreprises potentiellement en difficultés et les autres appelle une vigilance particulière.

4.1.2. Rapprochement de la cotation Banque de France et des chiffres d'affaires

La situation économique et financière peut également être appréciée en fonction de la part de chiffre d'affaires réalisée, pour chaque segment de cotation (cf. annexe 2 « la cotation Banque de France »), par les entreprises relevant des secteurs concernés. La présentation en termes de chiffre d'affaires constitue une approche complémentaire et indispensable à celle du nombre d'entreprises.

Analyse de la cotation Banque de France par rapport aux chiffres d'affaires

pourcentage



Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

La Filière - Cotation BDF

Chiffres d'Affaires	<i>pourcentage</i>							
	Filière Automobile Centre				PMI < 500 salariés Centre			
	Segment 3	Segment 4	Segment 5	Segment 6	Segment 3	Segment 4	Segment 5	Segment 6
	42,35	21,80	21,33	14,52	36,73	38,17	22,48	2,62

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

Le positionnement globalement défavorable en nombre d'entreprises concernées est partiellement confirmé lorsque la pondération est effectuée en fonction du chiffre d'affaires développé : si les cotes d'excellence représentent 42% du total contre 37 % pour l'échantillon global, soit un écart positif de 5 points, la proportion de cotes de réserve demeure significativement plus importante (11 points) ; en conséquence, la proportion de risques courants est limitée à 22% vs 38%, témoignant d'une segmentation assez nette entre les profils.

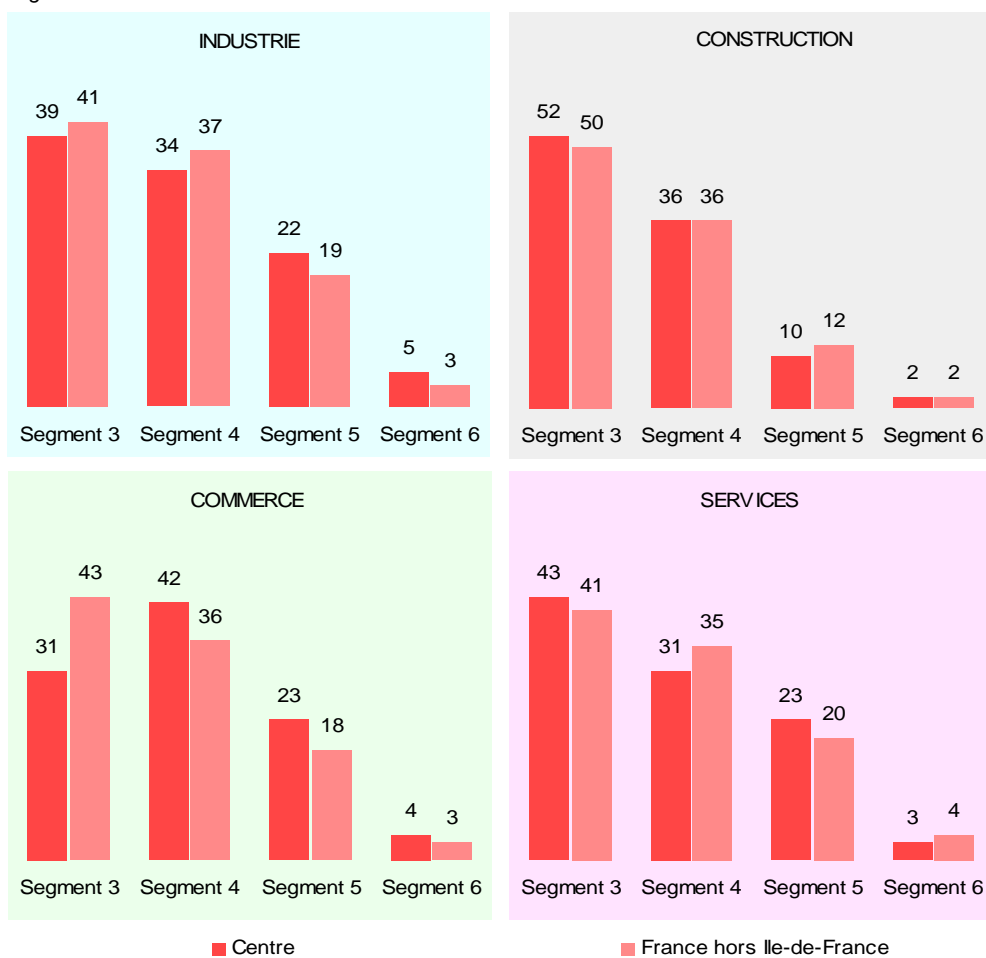
La meilleure santé des entreprises les plus importantes tire plutôt ces indicateurs vers le haut.

4.1.3. Rapprochement de la cotation Banque de France et des effectifs

Dans ce cas, l'analyse économique et financière privilégie le rapprochement entre les effectifs employés dans les entreprises relevant des secteurs concernés et les segments de cotation Banque de France correspondants (cf annexe 2 « la cotation Banque de France »).

Analyse de la cotation Banque de France par rapport aux effectifs

pourcentage



Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

La Filière - Cotation BDF

Effectifs	<i>pourcentage</i>							
	Filière Automobile Centre				PMI < 500 salariés Centre			
	Segment 3	Segment 4	Segment 5	Segment 6	Segment 3	Segment 4	Segment 5	Segment 6
	30,07	23,85	25,37	20,71	34,11	36,63	24,97	4,29

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

Après pondération en fonction du nombre de salariés concernés, le positionnement globalement plus risqué de la filière automobile se confirme ; il convient notamment de relever la forte proportion des effectifs concernés par des situations de réserve, soit 46%, en regard d'une moyenne de seulement 29% pour la moyenne des PMI.

Au total dans la filière automobile, le poids des emplois dans les seules PMI (établissements régionaux exclus) concernées par des cotations de défaut ou par des procédures judiciaires est de l'ordre de 3500; pour mémoire, il était de 2200 salariés en 2006.

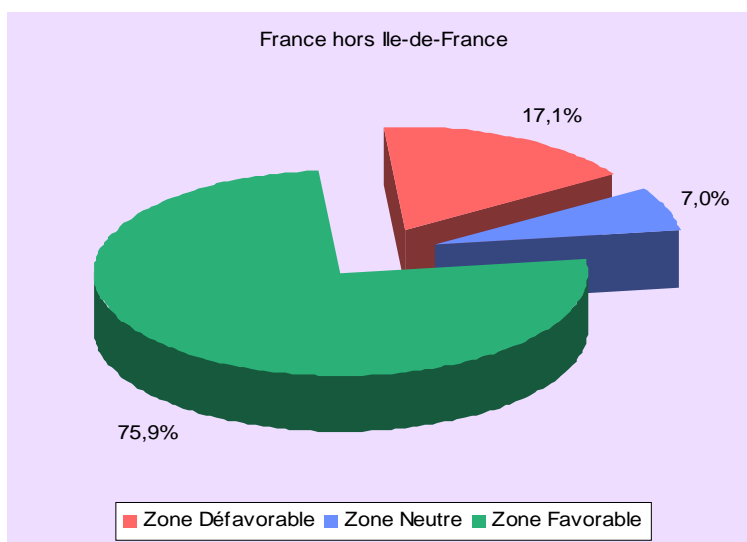
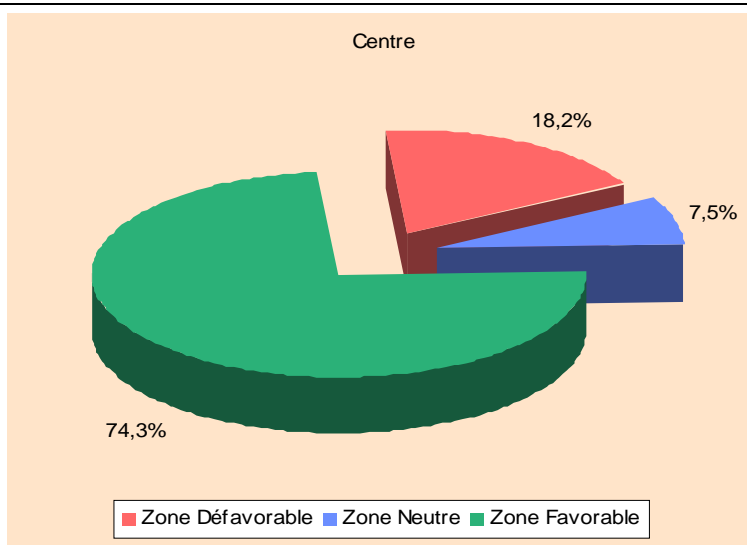
Ce constat met en évidence de manière claire le profil actuellement risqué de la filière, confrontée de surcroît à une forte baisse d'activité depuis l'été 2008.

4.2. Le risque de défaillance dans le secteur industriel

Le score BDFI est un instrument de détection précoce des défaillances d'entreprise, développé par la Banque de France. Il relève d'une démarche statistique et conduit à une analyse probabiliste du risque. Applicable aux firmes de l'industrie, le score permet d'évaluer le risque de défaillance à partir des données comptables de l'entreprise. Cette prévision, estimée individuellement grâce à la probabilité de défaillance associée à la valeur du score, concerne la période de trois années consécutives au calcul du score de l'entreprise.

Les graphiques ci-dessous font ressortir la proportion d'entreprises situées dans les différentes zones de défaillance.

Le score BDFI



Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

La Filière - Score BDF Industrie

Score BDF Industrie	pourcentage					
	Filière Automobile Centre			PMI < 500 salariés Centre		
	Classe Risquée	Classe Neutre	Classe Favorable	Classe Risquée	Classe Neutre	Classe Favorable
	25,22	11,30	63,48	18,27	7,55	74,17

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 31/10/2008

Au total, le diagnostic résultant de l'analyse statistique de la vulnérabilité de la filière automobile en région Centre met en évidence un positionnement nettement moins favorable que la moyenne régionale des PMI :

- Si les réserves accumulées permettent aujourd'hui de dégager des indicateurs de solvabilité satisfaisants, il ressort un handicap relatif en termes de liquidité ;
- La rentabilité demeure structurellement inférieure aux standards de l'industrie régionale depuis quelques années, et une proportion significative d'entreprises ne parviennent pas à dégager de résultats positifs.

Les indicateurs d'alerte les plus actuels sont les suivants :

- L'insuffisance des retours sur investissements,
- Le poids plus important des BFR dans le cadre d'un schéma de dépendance forte vis-à-vis des donneurs d'ordres

Compte tenu de ces éléments, les PMI de la filière, notamment les plus petites auront-elles suffisamment de flexibilité financière pour passer la crise actuelle sans solliciter exagérément la trésorerie?

Synthèse

L'exercice 2007 s'inscrit globalement dans le prolongement des principales conclusions formulées à l'occasion de l'étude de la filière automobile régionale, dans sa composante des PME de moins de 500 salariés. Certaines conclusions sont même à ce stade accentuées.

Au cours des dernières années étudiées, les entreprises de la filière automobile se sont distinguées en termes d'évolution du chiffre d'affaires par rapport à l'ensemble des PMI régionales par un taux de croissance cumulé sensiblement inférieur (différentiel de 7 points de croissance en 3 ans) ; la demande des constructeurs, notamment nationaux, les a en effet moins soutenues que la moyenne des autres donneurs d'ordres de l'industrie du Centre.

En revanche, elles ont continué de se montrer plutôt dynamiques en matière d'effort d'investissement, notamment dans le segment des PME : pour rester compétitives, le taux d'investissement des PME a été significativement et durablement supérieur à la performance observée dans le reste de l'industrie régionale (15% de la valeur ajoutée, contre 12% en moyenne).

L'ouverture sur l'étranger ressort quasiment au double de la moyenne régionale, compte tenu notamment du taux d'exportation élevé des principales grandes entreprises, toutes équipementiers de 1er rang. Ce positionnement confirme certes d'importantes opportunités de développement, mais aussi un processus d'exploitation marqué par une concurrence extrêmement prégnante et la nécessité de parfaitement maîtriser les coûts de revient.

Dans ce contexte environnemental âpre, la filière automobile régionale a pu jusqu'ici difficilement préserver ses marges brutes, à un niveau de performance relativement faible: pour rester compétitive et référencée, la filière va devoir accentuer ses efforts d'innovation et sans nul doute encore faire un saut en matière d'intensité capitalistique pour mieux se différencier de ses compétiteurs notamment étrangers, gagner en taille moyenne, et mieux absorber les coûts de structure.

L'insuffisance de performance en termes de résultats économiques ne permet actuellement qu'une amélioration lente des structures de financement, celles-ci n'appelant pas, en 2007 et en moyenne, de réserves en termes de solvabilité. De même, en matière de liquidité, le poids des besoins en fonds de roulement, notamment dans les PME, est à l'origine d'une trésorerie déficitaire. Ce handicap est également à surveiller, d'autant qu'il s'agit d'une moyenne !

Au total, la filière automobile en région Centre ressort en position de fragilité, diagnostic qui confirme, voire amplifie, l'analyse opérée au vu des comptes 2006 :

- Les indicateurs de vulnérabilité sont devenus structurellement moins favorables, tant en termes de cotation que de probabilité de défaillance, et se sont globalement altérés en 2007 ;
- Le taux d'investissement plutôt élevé semble toujours davantage relever d'une stratégie défensive pour préserver le référencement, que d'une volonté de développement maîtrisé, vu le niveau des retours obtenus ;
- Le retournement de conjoncture observé depuis l'été 2008, intense et brutal, arrive dans un contexte déjà peu favorable

Notre conclusion de 2007 garde toute son acuité:

Diversification des débouchés pour les sous-traitants (rang 2 et au-delà), anticipation des nouveaux efforts de productivité qui ne manqueront pas de lui être demandés, accentuation de la différenciation, le tout accompagné par des conseils en innovation et un soutien en accompagnement financier plus marqué que pour la moyenne de l'industrie régionale, apparaissent comme les caractéristiques d'une filière qui a su dans le passé prendre des risques pour rester référencée. Mais l'environnement est devenu plus exigeant.

Annexes

Annexe 1 : La base de données FIBEN

Dans le cadre de ses missions de Banque Centrale, la Banque de France a constitué un fichier de renseignements sur les entreprises, connu sous le nom de FIBEN – Fichier Bancaire des Entreprises. Ce fichier, exclusivement ouvert à la profession bancaire et aux organismes à vocation économique, a progressivement acquis le rôle d'une véritable banque de données sur les entreprises.

Les entreprises cotées par la Banque de France sont soit des entreprises économiquement significatives (chiffre d'affaires supérieur à 0,75 millions d'euros, capital supérieur à 30 000 euros pour une SARL, 74 000 euros pour une SA) ou pour lesquelles la Banque de France dispose déjà d'informations les concernant (crédits bancaires, présence d'associés ou de dirigeants connus, événements judiciaires, incidents de paiement).

Les informations recueillies et analysées par la Banque de France sont de nature très diverse :

- descriptives : dénomination, adresse du siège social, catégorie juridique....,
- comptables et financières, extraites et calculées à partir des documents comptables de l'entreprise,
- relatives aux incidents de paiement-effets et aux engagements bancaires, déclarés par les établissements de crédit,
- judiciaires : il s'agit des jugements rendus par les juridictions commerciales ou par les juridictions civiles statuant en matière commerciale,
- liées à l'environnement financier (dirigeants, associés, sociétés détenues...) et économique (situation du secteur...) de l'entreprise,
- relatives à la situation des affaires avec lesquelles l'entreprise entretient des relations étroites de nature structurelle (activités liées) ou commerciale (clients ou fournisseurs).

Toutes ces informations sont mises à jour en temps réel. Ces mises à jour quotidiennes sont effectuées et exploitées par le réseau des succursales de la Banque de France.

Annexe 2 : La cotation Banque de France

La cotation 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. La cotation fait l'objet d'une actualisation par les services « entreprises » des succursales de la banque chaque fois que des informations nouvelles significatives sont portées à leur connaissance.

La cotation Banque de France a une quadruple utilité :

- politique monétaire : elle permet à la Banque d'évaluer la qualité des garanties apportées par les établissements de crédit lors des opérations de refinancement menées dans le cadre de l'Eurosystème ;
- contrôle prudentiel : elle permet au superviseur bancaire d'évaluer la qualité du portefeuille de crédits détenu par un établissement bancaire ;
- risque client : la cotation est mise à disposition des établissements de crédit via le Fichier Bancaire des Entreprises (FIBEN). Elle est couverte par le secret professionnel et les établissements de crédit ne peuvent ni la diffuser ni la transmettre aux agences de renseignements. Elle constitue pour le système bancaire une source d'information sur le risque client ;
- information financière des entreprises : la cotation est systématiquement communiquée au dirigeant. C'est l'occasion d'attirer son attention sur l'importance des facteurs financiers pour assurer la pérennité et le développement de l'entreprise.

Pour répondre aux besoins de ses partenaires et améliorer la qualification du risque, la Banque de France a procédé à une adaptation de son échelle de cotation. Ce nouveau dispositif de cotation est mis à la disposition de la profession bancaire depuis avril 2004. La nouvelle échelle de cotation comporte désormais 13 niveaux au lieu de 5 auparavant. Pour les entreprises analysées au vu d'une documentation comptable ce sont 11 cotes de crédit disponibles au lieu de 4.

La « **cotation Banque de France** » est composée de deux éléments :

- une cote d'activité qui traduit le niveau du chiffre d'affaires de l'entreprise. Cette cote est représentée par une lettre : de A à H, J, N ou X ;
- une cote de crédit qui reflète l'appréciation globale de la Banque de France sur la capacité de l'entreprise à honorer ses engagements financiers.

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.

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
4+ / 4	4
5+ / 5	5
6 / 8 / 9 / P	6

Annexe 3 : Méthode de calcul des indicateurs

Marge commerciale

- Ventes de marchandises
- achats de marchandises
- variation des stocks de marchandises

Valeur ajoutée

- Chiffre d'affaires net
- + production stockée
- + production immobilisée
- achats de marchandises
- variation des stocks de marchandises
- achats de matières premières et autres approvisionnements
- variation des stocks de matières premières et d'approvisionnements
- autres achats et charges externes

Charges de Personnel

- Salaires et traitements
- + charges sociales

Excédent brut d'exploitation

- Valeur ajoutée
- + subventions d'exploitation
- impôts, taxes et versements assimilés
- salaires et traitements
- charges sociales

Résultat courant avant impôts

- Total des produits d'exploitation
- total des charges d'exploitation
- + bénéfices attribués ou pertes transférées
- pertes supportées ou bénéfices transférés
- + total des produits financiers
- total des charges financières.

Fonds propres nets

- Capitaux propres
- + autres fonds propres
- capital souscrit non appelé
- frais d'établissement
- + provisions pour frais d'établissement
- charges à répartir sur plusieurs exercices
- primes de remboursement des obligations
- écarts de conversion actif
- + écarts de conversion passif
- + provisions pour pertes de change à fin d'exercice.

Endettement bancaire

Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit

- + engagements crédit-bail mobilier
- + engagements crédit-bail immobilier
- + effets portés à l'escompte non échus