



**Etude
de la Banque de France d'Orléans
pour la DRIRE Centre**

**LES PMI DE LA REGION CENTRE
ET LA FILIERE AUTOMOBILE**

« 2004 – 2006 »

Octobre 2007

SOMMAIRE

PRÉSENTATION ET MÉTHODOLOGIE	3
PRÉSENTATION	3
AVERTISSEMENT MÉTHODOLOGIQUE	3
INTRODUCTION.....	5
ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DE LA FILIÈRE	5
CARACTÉRISTIQUES DU PANEL	6
ÉVOLUTION RÉCENTE DU CHIFFRE D'AFFAIRES DE LA FILIÈRE	6
LES INDICATEURS D'EFFICACITÉ	7
LES INDICATEURS D'EFFICACITÉ	7
1.1. VALEUR AJOUTÉE	7
LA CAPACITÉ BÉNÉFICIAIRE.....	10
1.2. LE RÉSULTAT	11
1.3. LA CAPACITÉ D'AUTOFINANCEMENT	12
2. LES INDICATEURS DE DYNAMISME	13
2.1. TAUX D'EXPORTATION	13
2.2. TAUX D'INVESTISSEMENT.....	14
3. LES INDICATEURS DE DÉPENDANCE	15
3.2. LES BESOINS EN FONDS DE ROULEMENT	16
3.3. LES FONDS PROPRES	17
4. LES INDICATEURS D'AUTONOMIE	18
4.1. LE POIDS DES CHARGES D'INTÉRÊT	18
4.2. LA CAPACITÉ DE REMBOURSEMENT	18
5. LES INDICATEURS DE VULNÉRABILITÉ	19
5.1. APPRÉCIATION DE LA VULNÉRABILITÉ DES ENTREPRISES.....	19
5.2. LE RISQUE DE DÉFAILLANCE DANS LE SECTEUR INDUSTRIEL.....	21
SYNTHÈSE	23
ANNEXES.....	27

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

Éléments constitutifs de la Filière

L'échantillon retenu repose sur un panel constant de 208 entreprises (*) sur la période 2004/2006 appartenant à la filière automobile, et dont le siège social est situé en région Centre. Ces entreprises représentent un chiffre d'affaire cumulé de 3,2 milliards d'euros pour un effectif moyen de 18450 salariés en 2006.

Les principales caractéristiques de l'échantillon sont les suivantes :

- 140 entreprises ont moins de 49 salariés (soit 67% de l'ensemble) ;
- 49 d'entre elles ont entre 50 et 199 salariés (soit 24% de l'ensemble) ;
- 19 entreprises ont 200 salariés et plus (soit 9% de l'ensemble).

Tous les secteurs d'activité de la filière sont largement représentés, à l'exclusion des constructeurs et des équipementiers de 1^{er} rang, ces derniers ayant le plus souvent un établissement secondaire dans le rayon d'action, avec un centre de décision par construction extérieur à la région. Il s'agit donc essentiellement de sous-traitants de rang 2 et 3, très largement représentatifs donc du positionnement de la filière en région Centre (**).

Le rapport présente une analyse financière, réalisée sur la base des exercices 2004, 2005 et 2006, 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 comparaison représente 1413 PMI, qui emploient en 2006 environ 66300 salariés.

Au total, les entreprises composant la filière automobile ont une taille moyenne de 86 salariés, en comparaison d'une taille de 47 salariés pour le panel des PMI industrielles de la région.

Toutes les analyses représentées dans le rapport sont calculés :

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

(*) en regard d'un échantillon de 222 entreprises lors de la précédente analyse ; le différentiel s'explique par :

- l'ouverture de procédures collectives pour 10 entités et 870 salariés, dont 6 liquidations pour 350 emplois
- 6 entreprises soit en restructuration, soit dont la taille est devenue inférieure au seuil d'analyse de la Banque de France (CAHT < 750000 euros)

(**) secteurs d'activité

- industrie automobile : 341Z, 342A, 342B, 343Z
- caoutchouc – plastique : 251A, 251C, 251E, 252H
- sous-traitants : 261C, 272C, 273A, 273C, 273G, 284B, 285A, 285C, 285D, 286F, 287H, 291D, 291E, 292M, 316A, 361A

Caractéristiques du panel

Effectifs salariés

Région Centre	Filière au 31/12/2005	PMI au 31/12/2005
1 à 49 salariés	140	1083
50 à 199 salariés	49	272
200 salariés et plus	19	58
Ensemble Secteurs	208	1413

Source : Banque de France - Direction du réseau - ACSEL

Date de mise à jour : 02/10/2007

Évolution récente du chiffre d'affaires de la filière

Les entreprises de la filière automobile en région Centre ont enregistré une progression significative de leur chiffre d'affaires en 2004 (+ 8,4%), performance à comparer au dynamisme global des PME industrielles (+ 6,4%) dans un contexte de croissance satisfaisante.

Un net ralentissement de cette progression a été enregistrée en 2005 (1,4% pour les PME de la filière automobile contre 4,1% pour la moyenne des PMI régionales) avec l'amorce d'une inflexion de tendance dans l'industrie automobile française. Le retrait relatif de la performance commerciale s'est confirmé en 2006, alors que le mouvement de relèvement des coûts matières s'amplifiait ; la progression du chiffre d'affaires dans la filière automobile s'est limitée à 3,8%, en regard d'une croissance moyenne de 7,4% dans l'industrie régionale.

Les indicateurs d'efficacité

1.1. Valeur ajoutée

1.1.1. 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.

La Filière - Valeur Ajoutée

Valeur ajoutée	pourcentage					
	Filière automobile			PMI Centre		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
	32,86	32,92	32,30	29,79	29,14	28,31

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 02/10/2007

Sur la base d'un taux d'intégration élevé en regard de la moyenne de l'industrie régionale, les entreprises de la filière automobile présentent un taux de valeur ajoutée conséquent, structurellement supérieur à 32% au cours de la période.

Au cours des trois dernières années, ce taux de valeur ajoutée s'étirole légèrement (0,5 point), alors que dans le même temps le ratio moyen des PMI régionales tend à s'éroder plus significativement (1,5 point en 3 ans). Ce positionnement peut être partiellement expliqué par la demande des constructeurs de livraisons, par les équipementiers, de modules plutôt que de pièces brutes.

A ce stade des soldes intermédiaires de gestion, la création de richesse du panel de la filière automobile apparaît favorablement orientée, malgré le durcissement des conditions de prix imposé par les constructeurs. On constate un positionnement de 4 points supérieur à celui de la moyenne de l'industrie régionale.

Ce dernier est caractéristique des secteurs fortement consommateurs de main d'œuvre, mais dont l'effort d'innovation et l'investissement font partie des facteurs clefs de succès.

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 Filière - Masse salariale

Masse salariale	pourcentage					
	Filière automobile			PMI Centre		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
	73,51	70,36	70,61	66,40	66,19	65,25

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 02/10/2007

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 un handicap de l'ordre de 5 points qui s'est toutefois réduit sur la période ; ce différentiel défavorable absorbe l'essentiel de l'effet de richesse observé au niveau de la valeur ajoutée.

Ainsi donc, le bon niveau structurel du taux de valeur ajoutée ne permet que partiellement une répartition de la richesse dégagée plus favorable à l'autofinancement, du fait de la lourdeur du prélèvement salarial. On relèvera cependant les gains de productivité apparents opérés, sans doute sous la pression des constructeurs, avec la baisse relative des frais de personnel de 3 points de VA en 3 ans, gain matérialisé en 2005, mais non poursuivi.

La Filière – Impôts et taxes

Masse salariale	<i>pourcentage</i>					
	Filière automobile			PMI Centre		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
	9,97	10,71	9,80	12,01	12,32	13,04

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 02/10/2007

Le poids relatif des impôts et taxes progresse en 2005 avant de refluer en 2006 pour atteindre comme en 2004 environ 10% de la valeur ajoutée. Le poids de ce prélèvement demeure structurellement moins élevé – environ 1,5 à 2 points - que celui observé dans l'industrie régionale.

Ce positionnement est à rapprocher d'un taux de valeur ajoutée plus élevé et d'un effet taille favorable aux sous-traitants de l'automobile.

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.

La Filière - Taux de Marge Brute d'Exploitation

Taux de marge brute d'exploitation	pourcentage					
	Filière automobile			PMI Centre		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
	6,90	6,68	7,02	8,06	7,85	8,49

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 02/10/2007

Au cours des trois dernières années, le taux de marge brute d'exploitation dans la filière automobile se stabilise, à un niveau proche de 7% 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 croissance mal maîtrisée de la richesse dégagée au niveau de la valeur ajoutée dont l'avantage est à ce stade complètement absorbé ;
- elle s'inscrit en comparaison défavorable par rapport à la moyenne de l'ensemble des PMI régionales ; ces dernières affichent en effet une performance proche de 8% sur les deux dernières années, et le différentiel tend à s'accroître notamment en dernière année.

Au total, le taux de marge brute d'exploitation de la filière automobile apparaît 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 à la rentrée 2006.

1.2. 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, le taux de résultat courant avant impôts en regard du chiffre d'affaires d'une part, et la proportion d'entreprises ayant dégagé ou non un résultat courant avant impôts positif d'autre part.

La Filière – Le résultat courant avant impôts

Résultat courant Avant impôts	pourcentage					
	Filière automobile			PMI Centre		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
	2,43	3,69	3,05	4,77	4,38	5,50

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 02/10/2007

La Filière - Les Entités Bénéficiaires

Entités bénéficiaires	pourcentage					
	Filière automobile			PMI Centre		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
	70,1	74,8	73,7	75,0	76,7	80,4

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 02/10/2007

Le nombre d'entreprises dégagant un résultat courant avant impôt bénéficiaire progresse régulièrement sur les trois années étudiées dans les PMI régionales, alors qu'il recule légèrement en 2006 dans la filière automobile. En dernière année, et contrairement aux exercices précédents, le différentiel tend à augmenter.

Le résultat courant avant impôts est structurellement inférieur de l'ordre de 1 à 2 points dans la filière automobile, confirmant ainsi le positionnement observé au niveau du taux de marge brute d'exploitation.

1.3. La capacité d'autofinancement

La capacité d'autofinancement est déterminée à partir de l'excédent brut d'exploitation en tenant compte de toutes les charges et de tous les produits de gestion qui concourent à la formation du résultat, sauf les charges et produits calculés (-dotations et reprises concernant les amortissements et les provisions-) et certaines opérations exceptionnelles en capital. C'est un indicateur pertinent d'efficacité et de mesure du degré d'autonomie financière d'une entreprise. Le tableau ci-dessous fait ressortir le ratio de capacité d'autofinancement en regard du chiffre d'affaires

La Filière – La capacité d'autofinancement

Capacité d'autofinancement	<i>pourcentage</i>					
	Filière automobile			PMI Centre		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
	5,51	5,42	5,48	6,40	5,71	6,46

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 02/10/2007

Observé en moyenne période, la capacité d'autofinancement de la filière est quasiment inférieure d'un point à celle de la moyenne des PMI régionales au regard des volumes d'affaires développés. L'évaluation réalisée au niveau des soldes intermédiaires de gestion est donc confirmée ; elle doit être maintenant mise en regard de l'intensité du dynamisme productif observé dans la filière (cf. infra).

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.

La Filière - Taux d'Export

Taux d'export	pourcentage					
	Filière automobile			PMI Centre		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
	25,05	24,44	25,75	27,81	29,72	31,19

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 02/10/2007

Les entreprises de la filière automobile sont largement ouvertes au négoce avec l'étranger, sur la base d'un taux d'exportation direct de l'ordre de 25%. Ce taux est cependant inférieur à la moyenne régionale des PMI, ce qui constitue indéniablement un facteur de vulnérabilité ; ce point de fragilité apparente doit être nuancé, en l'absence d'éléments comptables portant sur le niveau des exportations indirectes. Cela peut traduire aussi un degré de dépendance important envers les constructeurs nationaux et recouvrir une forte dispersion de ratios individuels, notamment en fonction de la taille des sociétés.

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.

La Filière - Taux d'investissement

Taux d'investissement	pourcentage					
	Filière automobile			PMI Centre		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
	16,58	17,72	12,72	10,63	10,22	10,62

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 02/10/2007

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% en effet d'une valeur ajoutée de 5 points supérieure à la moyenne industrielle a été consacré à l'investissement jusqu'en 2005. Une relative pause de l'effort semble avoir été opérée lors de la dernière année.

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).

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.

La Filière - Taux d'Endettement Bancaire

Taux d'endettement bancaire	pourcentage					
	Filière automobile			PMI Centre		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
	87,02	88,22	69,37	47,32	47,12	42,79

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 02/10/2007

Sur la base de besoins de financement élevés en regard de l'importance du capital d'exploitation engagé, le taux d'endettement de la filière automobile apparaît structurellement plus élevé que celui de la moyenne des PMI régionales.

Au cours des quatre dernières années, ce taux d'endettement a connu deux cycles : il a d'abord significativement progressé de 2003 à 2005, passant de 58 à 75% des fonds propres, avant de refluer en 2006 à 70% environ ; en dernière année :

- ce niveau n'appelle pas intrinsèquement de réserves particulières, si on le compare à la dotation moyenne en fonds propres, au regard des critères courants d'équilibre financier ;
- l'amorce de désendettement peut traduire, dans une phase de moindre croissance de l'activité depuis 2 ans, une meilleure adéquation entre les emplois et les ressources disponibles (cf. impact des besoins de fonds de roulement et du taux d'investissement en 2006).

3.2. Les besoins en fonds de roulement

L'analyse des besoins en fonds de roulement concourt à l'examen de la liquidité de l'entreprise

La Filière – Besoins en fonds de roulement

Crédit Inter entreprises	pourcentage					
	Filière automobile			PMI Centre		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
	3,65	2,46	4,37	4,67	4,06	6,76

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 02/10/2007

La Filière – Délais clients

Crédit Clients	pourcentage					
	Filière automobile			PMI Centre		
	2004	2005	2006	2005	2005	2006
	85	83	80	78	79	80

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 02/10/2007

La Filière – Délais fournisseurs

Dettes Fournisseurs	pourcentage					
	Filière automobile			PMI Centre		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
	81	81	76	73	74	73

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 02/03/2007

Les PME de la filière automobile présentent des caractéristiques de leurs composantes du crédit inter entreprises voisines de celles observées dans les autres compartiments de l'industrie régionale :

- le délai de règlement des clients gagne 5 jours en 3 ans, et cette performance en dernière année devient tout à fait comparable aux 79 jours des PMI régionales ;
- les délais de règlement auprès des fournisseurs demeurent de quelques jours supérieurs à ceux du panel régional, malgré la légère contraction observée en 2006.

A fin 2006, la filière automobile ne présentait donc pas de dépendance plus marquée vis-à-vis de ses donneurs d'ordre et n'était pas contrainte à décaler significativement ses propres délais de règlement.

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 ».

La Filière - Fonds Propres Nets/ total du bilan

Fonds propres / total du bilan	pourcentage					
	Filière automobile			PMI Centre		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
	23,78	27,75	30,12	35,82	37,88	38,53

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 02/03/2007

Depuis trois ans les entreprises de l'échantillon étudié affichent des ratios de solvabilité moins favorables que la moyenne des PMI régionales. La profitabilité des entreprises de la filière automobile observées ne s'est pas accrue, tandis que le renforcement de l'intensité capitalistique a alourdi les totaux de bilan.

En somme, même si l'écart de performance s'est atténué au fil des ans, le niveau de solvabilité demeure inférieur à la moyenne de l'industrie régionale et constitue un élément de préoccupation pour aborder une phase moins porteuse du cycle.

4. Les indicateurs d'Autonomie

L'indépendance financière de l'entreprise à l'égard des prêteurs est mesurée par le poids des charges d'intérêt et par la capacité de remboursement

4.1. Le poids des charges d'intérêt

La Filière – Frais financiers

Frais financiers	pourcentage					
	Filière automobile			PMI Centre		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
	11,97	12,38	15,18	8,17	8,05	7,83

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 02/03/2007

Le poids de la charge d'intérêts dans l'excédent brut d'exploitation est devenu nettement supérieur en moyenne dans les entreprises de la filière automobile, avec un différentiel qui s'accroît au fil des ans, en raison d'un taux d'endettement plus élevé d'une part et d'une profitabilité un peu inférieure d'autre part.

En niveau relatif, ce poids reste supportable et l'observation a sans doute bénéficié d'un contexte de baisse des taux généralisé jusqu'en 2005.

4.2. La capacité de remboursement

La Filière – Capacité de remboursement

Capacité de remboursement	pourcentage					
	Filière automobile			PMI Centre		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
	201	235	195	127	137	105

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 02/03/2007

L'endettement global représente sur l'ensemble de la période d'observation environ de 2 ans de capacité d'autofinancement. Ce niveau n'appelle pas intrinsèquement de réserves, de nature à remettre en cause les projets de développement à financer par endettement bancaire, mais la filière a deux fois moins de marge de manœuvre que la moyenne des PMI régionales.

5. Les Indicateurs de Vulnérabilité

5.1. 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.

5.1.1. 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 Filière - Cotation BDF

Entreprises	pourcentage							
	Filière automobile				PMI Centre			
	Segment 3	Segment 4	Segment 5	Segment 6	Segment 3	Segment 4	Segment 5	Segment 6
	20,2	43,3	32,7	3,8	30,1	37,9	27,9	4,1

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 02/03/2007

5.1.2. 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.

La Filière - Cotation BDF

Chiffres d'Affaires	pourcentage							
	Filière automobile				PMI Centre			
	Segment 3	Segment 4	Segment 5	Segment 6	Segment 3	Segment 4	Segment 5	Segment 6
	25,5	38,8	34,4	1,3	44,6	31,2	21,4	2,8

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 02/03/2007

5.1.3 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 »).

La Filière - Cotation BDF

Effectifs	pourcentage							
	Filière automobile				PMI Centre			
	Segment 3	Segment 4	Segment 5	Segment 6	Segment 3	Segment 4	Segment 5	Segment 6
	22,1	43,1	33,1	1,7	32,7	36,0	26,9	4,4

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 02/03/2007

5.2. 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.

La Filière – Score BDF Industrie

Score BDF Industrie	pourcentage					
	Centre			Industrie Centre		
	Classe Risquée	Classe Neutre	Classe Favorable	Classe Risquée	Classe Neutre	Classe Favorable
	24,87	8,81	66,32	19,20	8,17	72,63

Source : Banque de France - Direction des entreprises

Date de mise à jour : 02/03/2007

Compte tenu du diagnostic d'ensemble caractérisé par :

- le maintien d'une rentabilité à un niveau globalement insuffisant par rapport aux contraintes en matière d'investissement et de développement, au service de la compétitivité,
- la dégradation lente mais régulière des structures de financement et de la solvabilité entre 2003 et 2005, et l'amorce d'un redressement en dernière année,
- un niveau correct en soi mais relativement mal placé de l'autonomie financière, mesuré par la capacité de remboursement,

les indicateurs de vulnérabilité positionnent défavorablement la filière automobile régionale par rapport à la moyenne des autres PMI du territoire.

Ce positionnement défavorable est confirmé par les indicateurs d'évaluation externes développés par la Banque de France ; en 2006, on observe en effet une situation des entreprises régionale selon la cotation Banque de France résumée comme suit :

- à peine 20% des entreprises de la filière automobile bénéficient d'une cotation favorable, contre 30% dans les PMI régionales ;
- une cotation neutre est attribuée dans environ 43% des cas, versus 38% dans le référentiel régional ;
- 36% des entreprises de la filière ont des cotations qui appellent des réserves, ce qui constitue une moyenne supérieure de deux points à l'échantillon régional ;
- la filière automobile souffre donc d'un handicap relatif lié à l'insuffisance d'un vivier suffisamment étoffé d'entreprises jugées solvables sans la moindre retenue.

Ce positionnement défavorable en nombre d'entreprises est totalement confirmé sur la base du nombre de salariés concernés. Les cotes d'excellence ne représentent que 22 % du total contre 32% pour l'échantillon global.

De manière plus précise encore, l'indicateur statistique de détection précoce des défaillances d'entreprises – le score BDFI – confirme un positionnement des PME de la filière automobile régionale significativement plus défavorable que dans l'ensemble de l'industrie du Centre :

- le quart des entreprises de la filière automobile souffre d'un score en classe risquée, ce qui signifie que la probabilité de défaillance est notablement plus importante que pour la moyenne des PMI régionales (19%). Le différentiel est en effet de 6 points avec l'ensemble des PMI de la région, contre seulement 4 en 2005.

Jusqu'ici il conviendrait peut être mieux de parler d'une moindre qualité relative des PMI de la filière automobile ; mais cette évolution est formulée deux ans après le haut du cycle.

Synthèse

Au cours des trois dernières années, 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 cumulée inférieur ; la demande des constructeurs nationaux, dont le tissu régional est relativement dépendant, les a moins soutenues que la moyenne de l'industrie du Centre, singulièrement au cours des 2 dernières années.

En revanche, elles se sont montrées particulièrement dynamiques en matière d'effort d'investissement : pour rester compétitives, leur taux d'investissement a été significativement et durablement supérieur à la performance observée dans le reste de l'industrie régionale (16% de la valeur ajoutée, contre 10% en moyenne) ; la filière a toutefois opéré une relative pause lors du dernier exercice, même s'il faut noter que le flux demeurerait légèrement supérieur à la moyenne constatée dans l'ensemble de l'industrie régionale.

L'ouverture sur l'étranger légèrement inférieure à la moyenne régionale, porte sans doute la marque d'un taux de dépendance vis-à-vis des constructeurs nationaux relativement marqué.

La filière automobile a pu jusqu'ici préserver ses marges brutes et dégager un taux de valeur ajoutée plus élevé que dans le reste de l'industrie régionale, mais elle va devoir sans nul doute faire un saut en matière d'intensité capitalistique pour mieux se différencier de ses compétiteurs notamment étrangers et préserver sa compétitivité.

La politique d'amortissement reste prudente et permet, globalement, de conserver des résultats acceptables ; en revanche :

- le niveau de la capacité d'autofinancement ne dépasse que faiblement les 5% du chiffre d'affaires, soit une performance inférieure à celle de la moyenne de l'industrie régionale (environ 1 point) elle-même significativement moins consommatrice de capital ;
- la capacité de remboursement reste structurellement plus longue que dans le reste de l'industrie, signe d'une autonomie moins bien assurée toutes choses égales par ailleurs.

L'insuffisance de performance en termes de résultats économiques ne permet qu'une amélioration lente des structures de financement, celles-ci n'appelant plus, en 2006 et en niveau, de réserves importantes. A ce titre, l'amorce du désendettement observé en 2006 serait un point positif s'il ne faisait suite à une diminution significative de l'effort d'investissement sur le dernier exercice.

Par ailleurs, la filière ne présente pas de fragilité particulière pour la maîtrise de ses besoins en fonds de roulement d'exploitation et notamment de son crédit interentreprises.

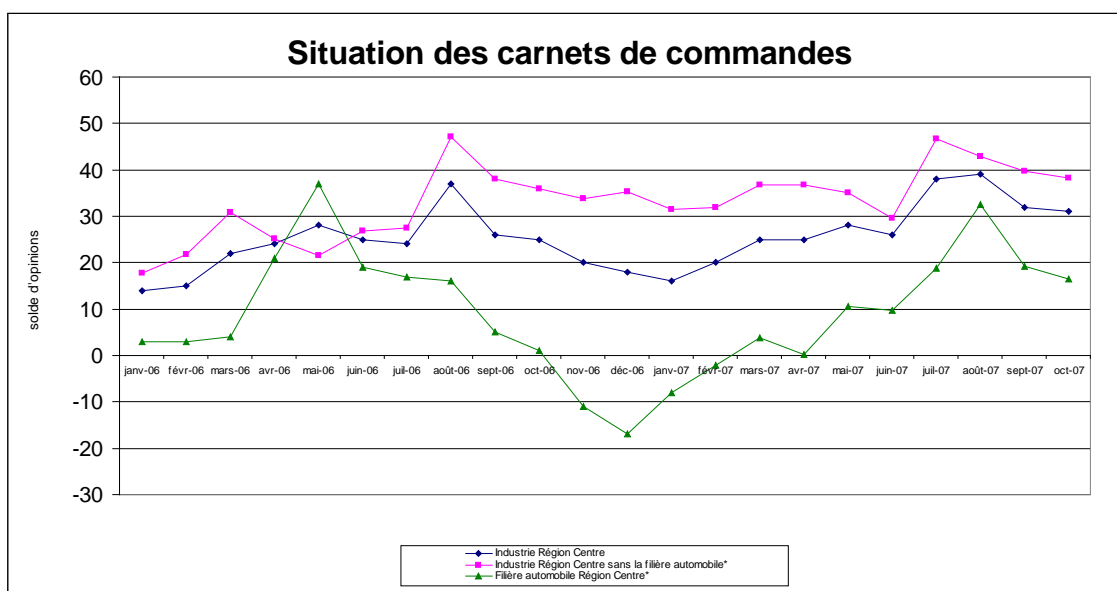
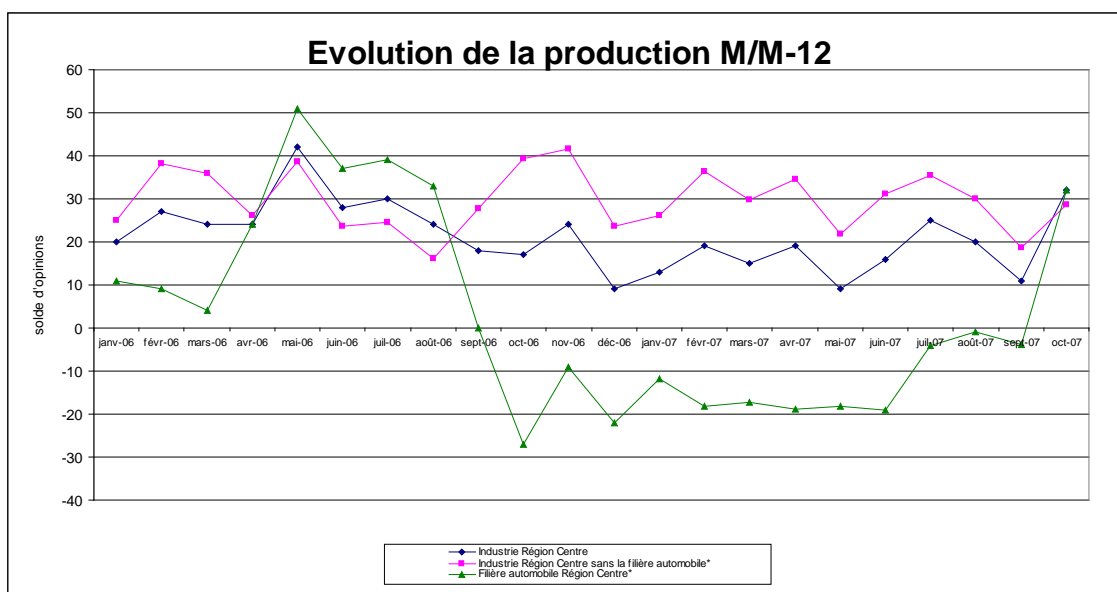
Au total, la filière automobile en région Centre ressort en position de fragilité, diagnostic qui confirme, voire amplifie, l'analyse opérée au vu des comptes 2005 :

- les indicateurs de vulnérabilité sont devenus structurellement moins favorables, tant en termes de cotation que de probabilité de défaillance, et se sont globalement dégradés en 2006 ;
- le taux d'investissement élevé semble davantage relever d'une stratégie défensive (figures imposées ?), que d'une volonté de développement maîtrisée, vu le niveau des retours obtenus,
- les entreprises ont jusqu'en 2005 bénéficié d'une conjoncture relativement favorable, élément qui a disparu dans la filière depuis la mi 2006, qui a pesé sur les comptes en 2006 et continuera vraisemblablement de peser en 2007. En outre, la visibilité des carnets de commandes apparaît courte.

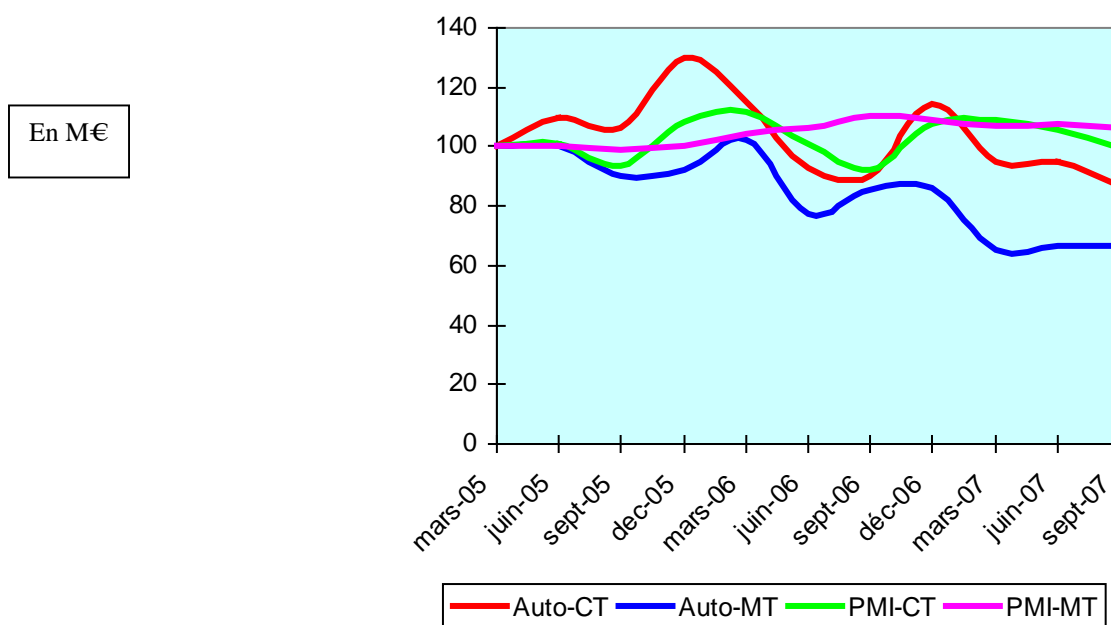
Diversification des débouchés pour les sous-traitants (rang 2 et au-delà), anticipation des nouveaux efforts de productivité qui ne manqueront pas de lui être demandés, accentuation de la différenciation, le tout accompagné par des conseils en innovation et un soutien en accompagnement financier plus 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.

Depuis la fin de l'exercice 2006, les évolutions marquantes suivantes sont en effet à signaler :

1. après la nette dégradation de la conjoncture économique dans la filière automobile régionale dans le courant de l'exercice 2006, une normalisation progressive est apparue au second semestre 2007, signe non pas d'une reprise mais d'un arrêt de la dégradation de la situation.



2. une baisse sur l'exercice 2007 des encours de crédits mobilisés dans la filière automobile, tant à court terme qu'en financements longs, qui confirme l'inflexion de tendance observée sur l'exercice 2006 :



Au-delà de cette analyse de la cohérence financière des choix stratégiques de la filière, les éléments du diagnostic industriel et commercial semblent résider en la nécessité de passer :

- d'un couple produit-marché **diversifié produits / dépendant clients**
 - à un profil **spécialisé produit / diversifié client**
- pour assurer la continuité de la plupart des exploitations.

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
0 / 4+ / 4	4
5+ / 5	5
6 / 8 / 9 / P	6

Annexe 3 : Méthode de calcul des indicateurs

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, Dailly et Factor