

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Mulhouse, le 16 septembre 2025 – Le Pôle Véhicule du Futur convie les acteurs de la filière Automobile & Mobilités à la « Rencontre de la Filière Auto » et à la remise des Trophées de la Performance, à la Maison du Territoire, siège social de Mulhouse Alsace Agglomération (m2A), à Sausheim

Mardi 16 septembre 2025

De 16h15 à 18h30

Programme

- Accueil par **Thierry Tournier**, Président du Pôle Véhicule du Futur
- Interventions de **Gilles Frémiot**, représentant le Président de la Région Grand Est et de **Laurent Riche**, Vice-Président de m2A en charge de l'Attractivité du territoire et du Développement économique
- Table-ronde avec l'intervention de deux équipementiers « **Clés de décryptages sur l'avenir de la filière automobile & mobilités 2025-2028** »
- Intervention de Stellantis site de Mulhouse :
 - **Sergio Rivas Pikias**, Directeur du site et
 - **Marc Wicker**, Directeur du Pôle Powertrain
- Synthèse des résultats du baromètre de la performance 2024
- Trophées de la performance et intervention des **lauréats**

DOSSIER DE PRESSE

Rencontre de la filière automobile et Trophées de la performance

Mardi 16 septembre 2025

Sommaire

- Le mot du Président, Thierry Tournier
- Le contexte mondial de la filière automobile
 - Monde
 - Europe
 - France
- Le baromètre de la performance
- Les lauréats des Trophées de la performance
- A propos du Pôle Véhicule du Futur

Le mot du Président

Thierry TOURNIER

La filière de la sous-traitance automobile : entre résilience et transformation face aux défis actuels.

Depuis 2020, la filière automobile française, et plus particulièrement la sous-traitance, traverse une période de profondes mutations. Après les chocs successifs de la pandémie, de la crise des semi-conducteurs, de la guerre en Ukraine, des droits de douanes..., les sous-traitants doivent désormais faire face à une conjoncture économique incertaine, marquée par une demande volatile, une pression accrue sur les coûts et une concurrence internationale exacerbée.

Transition écologique et électrification : un virage à négocier

La transition vers l'électrique, bien que moins rapide que prévu il y a deux ans, reste un impératif pour l'ensemble de la filière. Les sous-traitants sont en première ligne pour s'adapter à la baisse des volumes de pièces pour véhicules thermiques et à la montée en puissance des composants électriques et électroniques. Cependant, le ralentissement des ventes de véhicules électriques en Europe, lié notamment au retrait progressif des aides publiques et à la concurrence asiatique, oblige les acteurs à revoir leurs stratégies d'investissement et à diversifier leurs portefeuilles, et à décaler les projets dans le temps.

Innovation et compétitivité : le défi technologique

Les avancées technologiques, qu'il s'agisse de l'électrification, de la connectivité ou de l'autonomie, transforment en profondeur les besoins des constructeurs. Les sous-traitants français doivent investir dans la R&D et la digitalisation pour rester compétitifs, notamment face à la montée en puissance des acteurs mondiaux, qui bénéficient de coûts de production plus bas et d'une intégration verticale plus poussée. La maîtrise des logiciels embarqués et des systèmes de gestion intelligente devient un enjeu clé pour les équipementiers.

Enjeux économiques et sociaux : accompagner la mutation

La hausse des coûts de l'énergie, des matières premières et des salaires pèse sur la rentabilité des sous-traitants, déjà fragilisés par la baisse des volumes de production. Les pouvoirs publics, conscients de ces défis, renforcent les dispositifs d'accompagnement, notamment via des aides à la décarbonation des sites de production et à la formation des salariés. La reconversion des compétences vers l'électronique, la robotique ou la maintenance des nouvelles technologies est un chantier prioritaire pour éviter les tensions sociales et les pénuries de main-d'œuvre qualifiée.

Rôle des pouvoirs publics et des pôles de compétitivité

L'Europe et la France multiplient les mesures pour protéger et relancer la filière : normes

environnementales renforcées, taxes aux frontières pour les véhicules importés à forte empreinte carbone, et soutien accru à l'innovation. Les pôles de compétitivité, en lien avec les régions, accompagnent les sous-traitants dans leur transformation, que ce soit pour moderniser leurs usines, décarboner leurs processus ou développer de nouveaux produits.

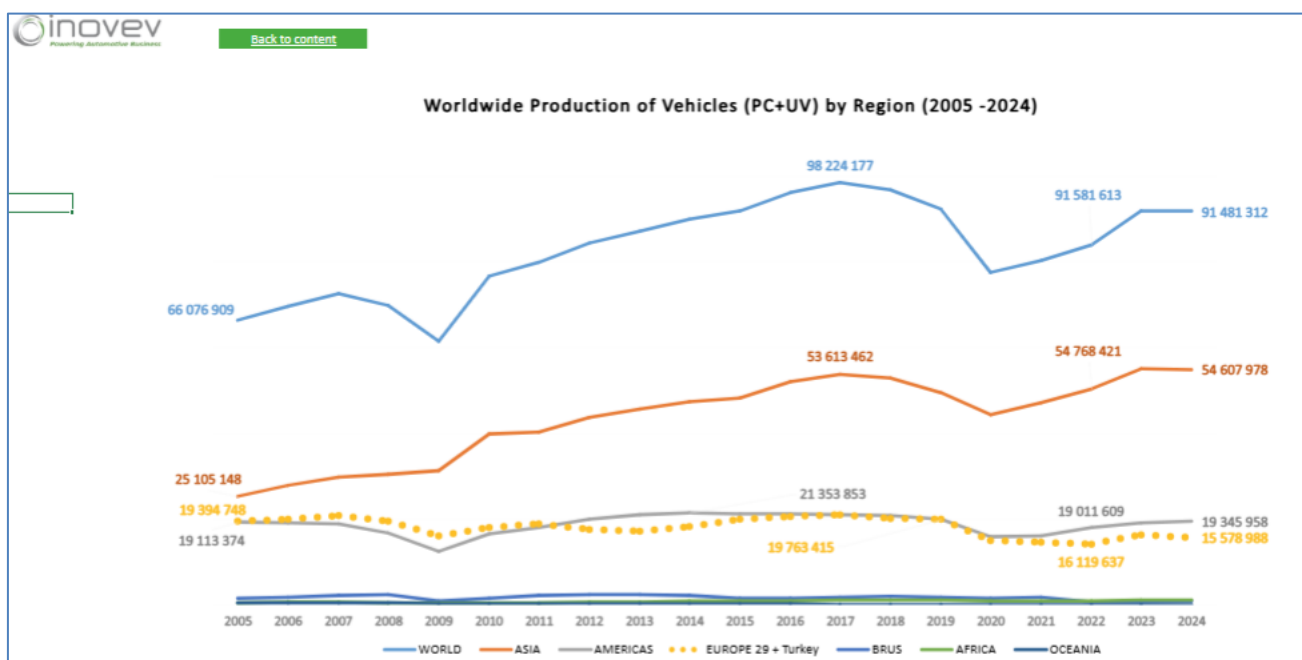
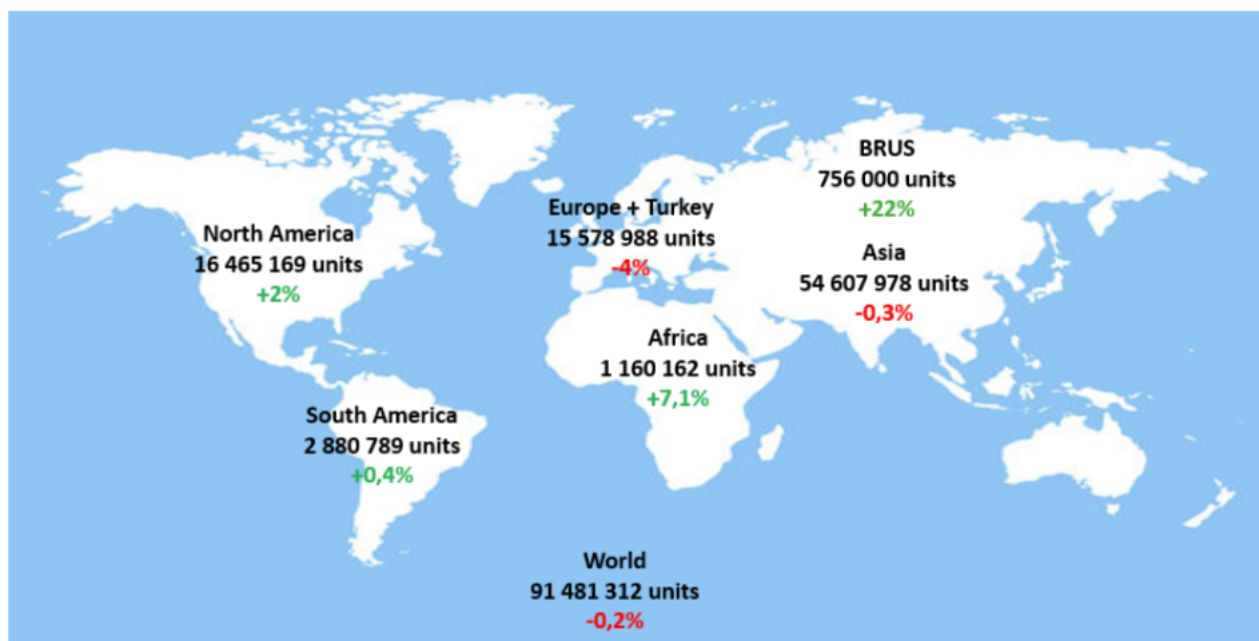
Perspectives : vers une filière plus agile et intégrée

Face à ces défis, la sous-traitance automobile française doit renforcer sa résilience en misant sur l'agilité, l'innovation et la coopération avec les constructeurs. Les partenariats stratégiques, la mutualisation des investissements et l'intégration dans des écosystèmes industriels plus larges (batteries, hydrogène, recyclage) seront déterminants pour assurer la pérennité de la filière dans un marché mondial de plus en plus concurrentiel.

Pour conclure, j'adresse mes vifs remerciements aux entreprises qui ont participé à ce baromètre. Parmi elles, **trois lauréats** que je félicite tout particulièrement : ils se voient décerner le Trophée de la performance pour l'excellence de leur entreprise et l'engagement de leurs équipes.

Le contexte de la filière automobile en 2024

Production mondiale 2024 (versus 2023)



Au niveau mondial

Production mondiale stable en 2024 (source INOVEV)

Une production mondiale atone, l'Europe en recul

En 2024, la production automobile mondiale affiche une stabilité globale, à une exception près : l'Europe, seule région à enregistrer un repli. À l'inverse, la zone « BRUS » (Biélorussie, Russie, Ukraine,

Serbie) connaît un rebond, porté par l'implantation croissante des constructeurs chinois en Russie. Ces derniers ont repris, souvent à moindre coût, des usines abandonnées par les Européens après leur retrait du marché russe. Moscou, de son côté, mise sur une relocalisation accrue de la production pour réduire sa dépendance aux importations.

L'Amérique résiste, les États-Unis accélèrent leur recentrage

De l'autre côté de l'Atlantique, la production reste stable, avec une légère progression en Amérique du Nord (+2 %) et en Amérique du Sud (+0,4 %). Washington, via une politique tarifaire agressive, pousse à la relocalisation, attirant certains constructeurs européens comme Mercedes et Volvo, qui exploitent des capacités de production inutilisées aux États-Unis. Les volumes concernés restent cependant modestes (50 000 à 60 000 véhicules par marque), sans bouleverser l'équilibre du marché.

La Chine, géant incontesté mais sous tension

En Asie, la production se maintient, tirée par la Chine, où l'essor des véhicules électriques et des exportations vers l'Europe et l'ASEAN compense les craintes persistantes de surcapacité. Malgré les appels des autorités à rationaliser un secteur encore très fragmenté, le nombre de constructeurs chinois stagne depuis cinq ans, entre disparitions et émergences de nouvelles marques. Pour survivre, beaucoup misent sur l'export, notamment vers l'ASEAN, l'Amérique du Sud et l'Europe. Leur stratégie ne se limite plus aux 100 % électriques : les hybrides (full hybrides, PHEV à grosses batteries, ou véhicules à prolongateur d'autonomie) deviennent un axe de développement majeur, séduisant des marchés aussi variés que l'Amérique latine, l'Asie du Sud-Est ou le sud de l'Europe.

Les Chinois, nouveaux maîtres du jeu hybride

Fort de leur image d'innovateurs et de leur positionnement prix compétitifs, acquis grâce aux véhicules électriques, les constructeurs chinois étendent désormais leur influence sur le segment hybride. Une diversification qui leur ouvre de nouvelles portes, y compris en Europe, où leur percée inquiète les acteurs historiques.

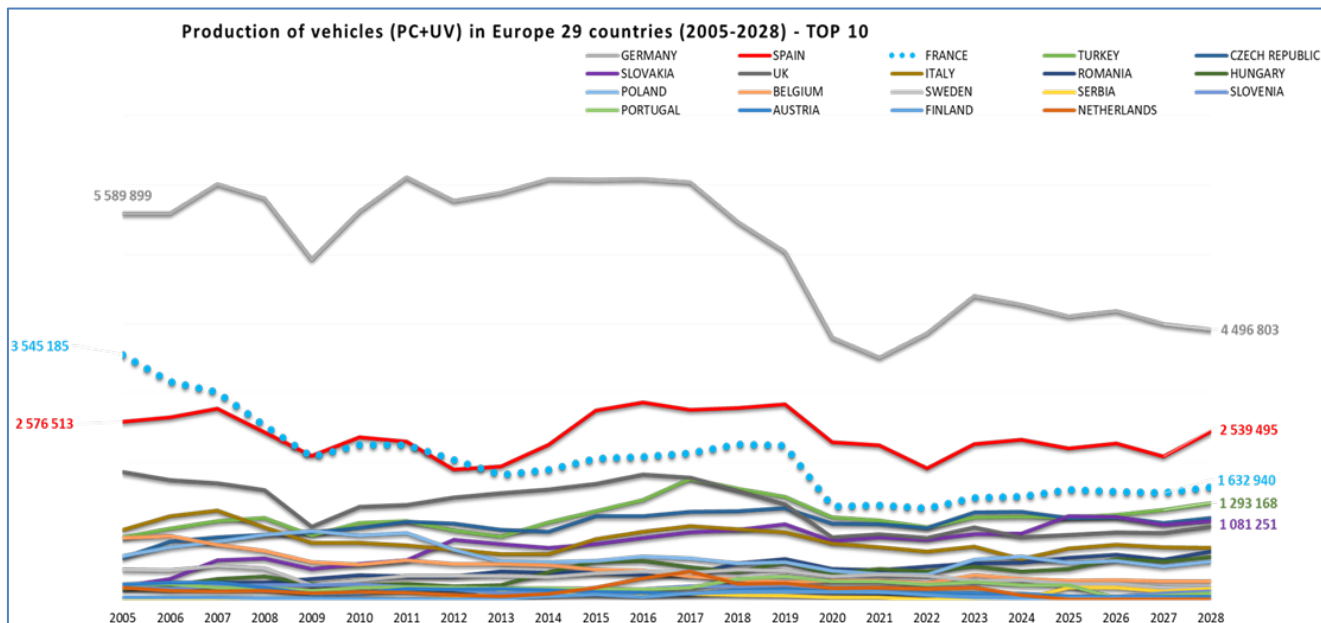
Vers une régionalisation accélérée des chaînes de production

Partout dans le monde, la tendance est à la production locale pour le marché local. Les États-Unis, sous l'impulsion des politiques protectionnistes initiées par l'ère Trump, renforcent leurs barrières douanières. L'Europe, de son côté, tente de se protéger en imposant des contraintes aux importations chinoises, mais risque de voir ces dernières contourner ses mesures via des pays tiers comme la Turquie ou le Maroc, où les coûts de production sont plus attractifs. Conséquence : l'Allemagne, traditionnellement grande exportatrice vers les États-Unis et la Chine, devra, elle aussi, accélérer ses investissements locaux pour conserver ses parts de marché.

Un secteur en pleine mutation, entre protectionnisme et innovation

Face à ces bouleversements, l'industrie automobile mondiale se régionalise, sous la pression des gouvernements et des dynamiques de marché. Les alliances, les fusions et les relocalisations s'accroissent, redessinant la carte de la production et de la concurrence.

Au niveau européen



Saturation du marché Européen

Marché automobile européen : le particulier en retrait, les professionnels et LLD/LOA en première ligne... mais pour combien de temps ?

En Europe, le marché automobile des particuliers traverse une zone de turbulence. La demande est soutenue, voire sauvée, par les acheteurs professionnels – qui représentent désormais 60 à 70 % des immatriculations en France, en Allemagne et au Royaume-Uni – ainsi que par les financements en location longue durée (LLD) et location avec option d'achat (LOA). Pourtant, ce modèle montre des signes d'essoufflement : la hausse des loyers et le durcissement des conditions de crédit menacent de fragiliser ce fragile équilibre.

Barrières douanières européennes : un pari risqué face à la stratégie chinoise

Bruxelles tente de contrer l'offensive des constructeurs chinois en brandissant la menace de barrières douanières, espérant ainsi les inciter à produire sur le sol européen. Mais cette stratégie pourrait se retourner contre l'Europe : les accords de libre-échange à droits de douane nuls passés avec des pays comme la Turquie ou le Maroc offrent aux Chinois une porte de sortie idéale. Plutôt que d'investir en Europe, ils pourraient préférer y délocaliser une partie de leur production, profitant de coûts plus compétitifs et d'un accès facilité au marché européen.

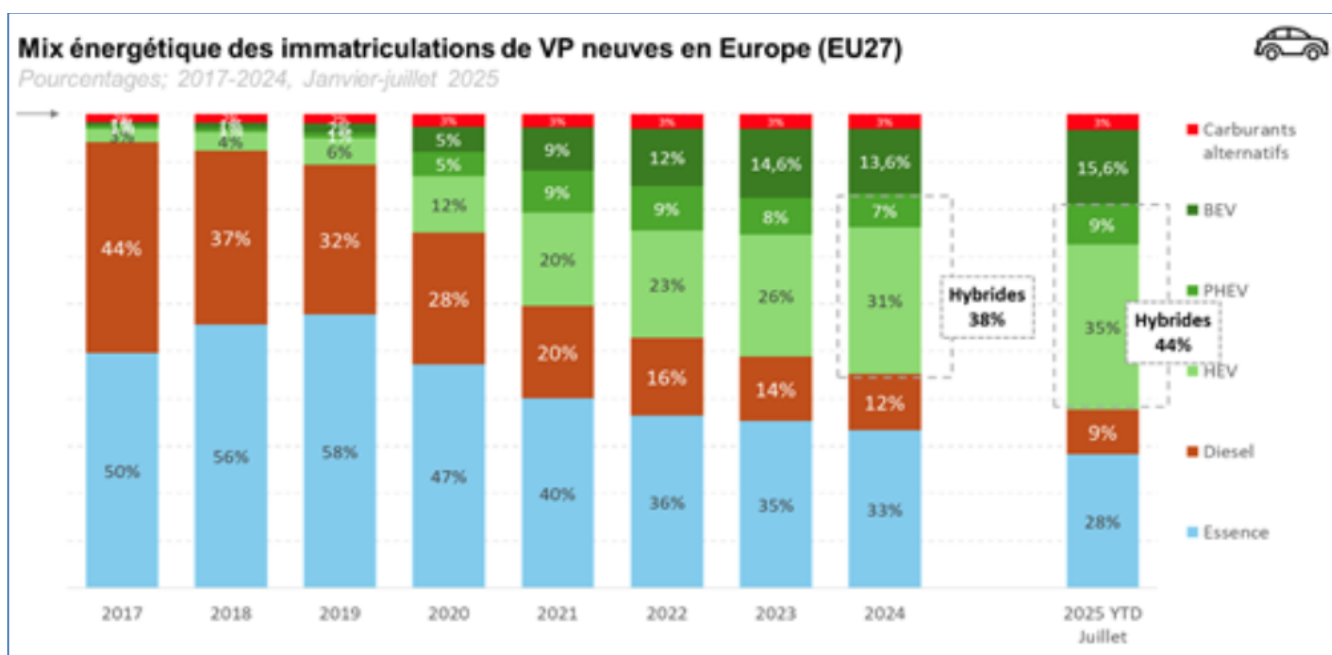
La production française, otage des stratégies européennes et des choix des constructeurs nationaux

La filière automobile française, presque entièrement tournée vers le marché européen, reste à la merci des évolutions du continent et des décisions de ses deux champions nationaux. Dans ce contexte, la tendance à la délocalisation se confirme : les usines ferment ou réduisent la voilure en France, tandis que les chaînes de montage se multiplient à l'Est (Pologne, Slovaquie, Roumanie), en Espagne et au Maroc, où les coûts salariaux et les avantages fiscaux attirent les investisseurs.

Un secteur en quête de nouveaux équilibres

La dépendance aux acheteurs professionnels, la menace des importations chinoises et la fuite des productions vers des cieux plus cléments, l'industrie automobile européenne – et française en particulier – doit urgemment trouver de nouvelles pistes pour éviter le déclin. La bataille ne se joue plus seulement sur les prix ou l'innovation, mais aussi sur les règles du commerce et la localisation des usines.

L'électrification progresse mais les hybrides s'imposent comme la vraie surprise du marché



Les véhicules 100 % électriques gagnent du terrain

Les premiers mois de 2025 confirment une tendance de fond : les véhicules électriques à batterie (BEV) voient leurs parts de marché progresser significativement dans l'Union européenne, au Royaume-Uni et en EFTA. Portés par des réglementations environnementales toujours plus strictes, des incitations fiscales ciblées et une offre de modèles en constante expansion, ces véhicules séduisent une part croissante des acheteurs, notamment dans les segments urbains et compacts. Les constructeurs européens, sous pression pour respecter les objectifs de réduction des émissions de CO₂, misent massivement sur ces motorisations.

L'essence et le diesel en chute libre.

À l'inverse, les motorisations thermiques traditionnelles – essence et diesel – poursuivent leur déclin inexorable. Le diesel, déjà marginalisé depuis plusieurs années, ne représente plus qu'une part résiduelle des ventes, tandis que l'essence, encore majoritaire il y a peu, recule sous les coups de boutoir des normes anti-pollution et de la hausse des coûts d'usage.

L'essor fulgurant des hybrides, nouvelle star du marché

Mais la vraie surprise de 2025 vient des véhicules hybrides – qu'ils soient mild hybrid (micro-hybridation) ou full hybrid (hybridation complète). Ces motorisations, qui combinent un moteur thermique et une assistance électrique, connaissent une croissance spectaculaire, captant une part toujours plus importante du marché. Plusieurs facteurs expliquent ce succès : leur prix d'achat souvent plus accessible que celui des 100 % électriques, leur autonomie et leur polyvalence (pas de dépendance aux bornes de recharge), ainsi que leur adéquation avec les besoins des conducteurs ruraux ou périurbains, encore réticents à franchir le pas de l'électrique pur.

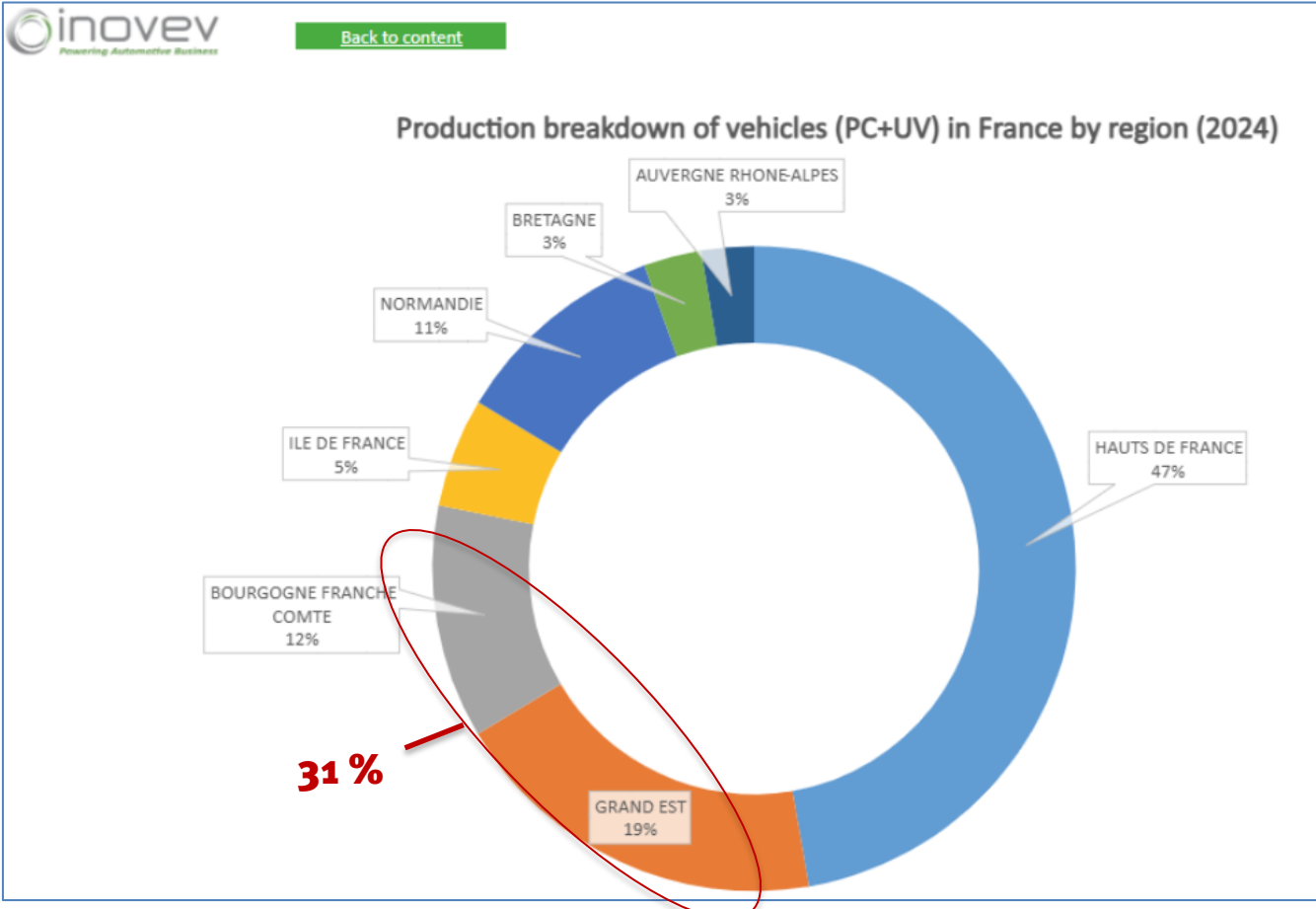
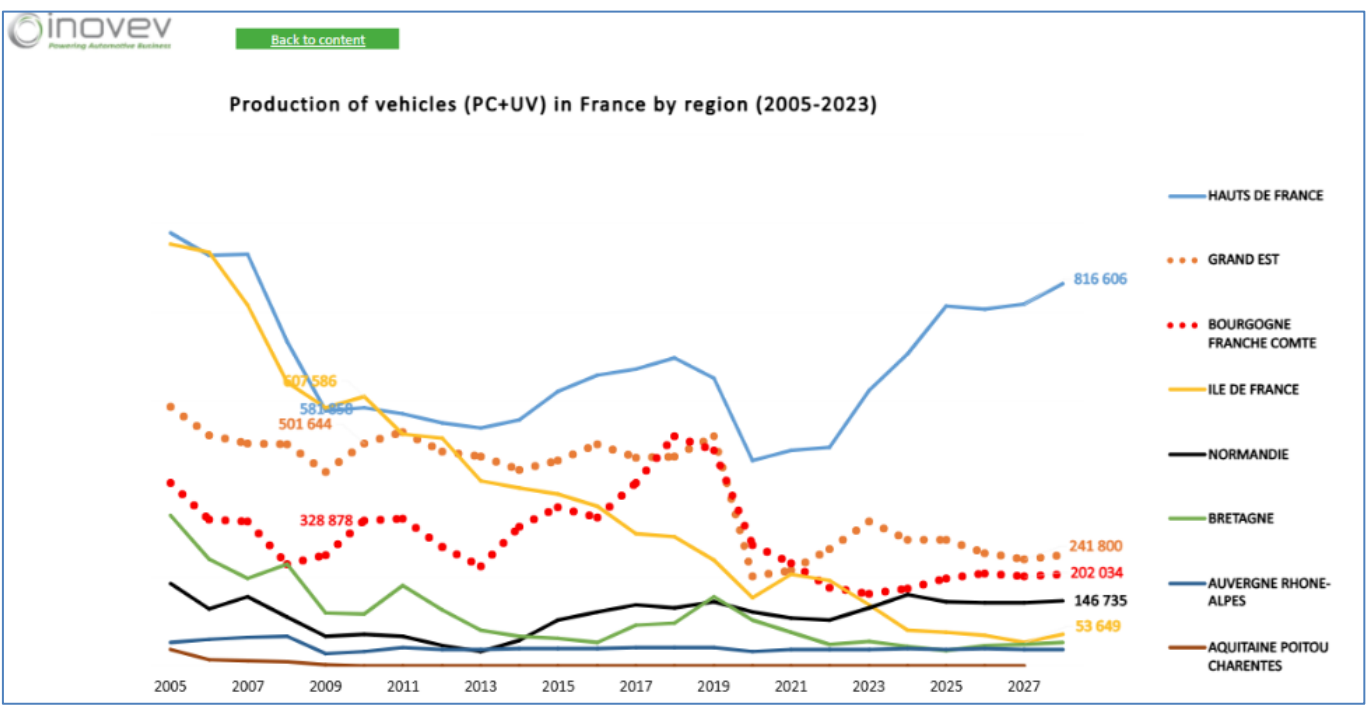
Un marché en pleine mutation, entre contraintes réglementaires et attentes des consommateurs

À l'aube de la fin 2025, le paysage automobile européen se redessine à grande vitesse. Si l'électrique continue sa progression, il doit encore surmonter des obstacles majeurs : le prix des véhicules, l'autonomie réelle, et surtout, la disponibilité et la fiabilité des infrastructures de recharge, inégale entre les différents pays de l'Union Européenne. Dans ce contexte, les hybrides apparaissent comme une solution de transition idéale, permettant aux constructeurs de répondre aux exigences réglementaires tout en satisfaisant une demande encore hésitante. Reste à savoir si cette tendance se confirmera dans les années à venir, ou si l'électrique finira par s'imposer définitivement, une fois les freins technologiques et économiques levés.

Vers une cohabitation durable entre électrique et hybride ? Une chose est sûre : en 2025, l'industrie automobile européenne ne mise plus sur une seule technologie, mais sur un mix énergétique diversifié. Les constructeurs, conscients des risques d'un basculement trop brutal vers l'électrique, développent en parallèle des gammes hybrides toujours plus performantes, tout en préparant l'avenir avec des modèles 100 % électriques et, à plus long terme, à hydrogène ? Pour les consommateurs, le choix n'a jamais été aussi large – ni aussi complexe.

En France

Disparités régionales



Hauts-de-France : l'électrique relance la production

Dans les Hauts-de-France, la production automobile redémarre grâce à l'essor des véhicules électriques. Les usines de la région profitent du lancement de modèles phares comme la Renault 5 électrique ou la Nissan Micra, dopant ainsi leur activité.

Grand-Est et Bourgogne-Franche-Comté : des usines en surcapacité face à une demande européenne en berne

À l'inverse, les sites du Grand Est et de Bourgogne-Franche-Comté restent fortement dépendants des modèles de Stellantis, principalement des véhicules des segments C et D.

Le baromètre de la performance 2024

Depuis 1997, PerfoEST réalise le baromètre de la performance de la filière automobile sur les régions Bourgogne-Franche-Comté et Grand Est.

47 réponses

- PME : 40,5 %
- ETI : 40,5 %
- Groupes : 19 %
- Pour chaque indicateur, nous avons au moins un site d'un niveau de performance mondial.
- 10 grands métiers sont représentés.

- 53,2 % des entreprises ont progressé
- 38,3 % se sont dégradées
- 8,5 % sont stables

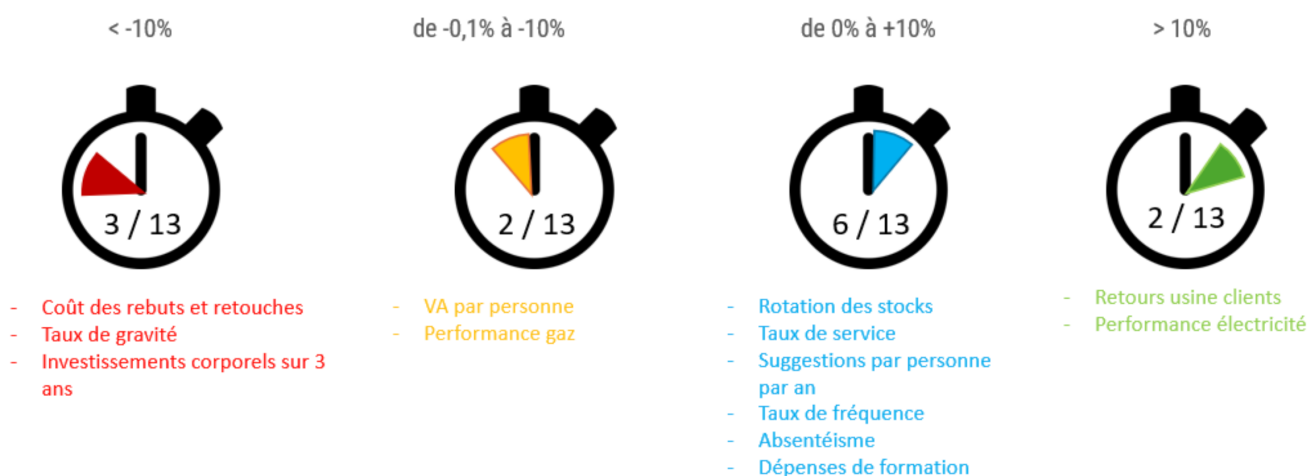
Toutes les réponses permettent aux entreprises de la filière automobile de bénéficier d'un benchmark, majoritairement utilisé dans le cadre des audits IATF avec la possibilité de se comparer aux autres entreprises en fonction de leur métier.

Les indicateurs

13 indicateurs de performance industrielle, économique et humaine

- | | |
|-------------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Retours usines clients | 8. Accidentalité, taux de gravité |
| 2. Coût rebuts et retouches | 9. Absentéisme |
| 3. Rotation des stocks | 10. Dépenses de formation |
| 4. Valeur ajoutée par personne | 11. Investissements |
| 5. Taux de service | 12. Performance achat « Electricité » |
| 6. Suggestions par personne par an | 13. Performance achat « Gaz » |
| 7. Accidentalité, taux de fréquence | |

Synthèse de l'évolution des indicateurs



Ce qu'il faut retenir en Bourgogne-Franche-Comté et Grand Est

Les +

- Diminution des retours clients en ppm : -18,7% (137 en 2024, 169 en 2023)
- Diminution de l'absentéisme maladie : -9,8% (3,92% en 2024, 4,35% en 2023)
- Légère augmentation de l'investissement formation, mettant fin à 3 années de baisse consécutive

Les –

- Augmentation de coût des rebuts retouches : +17,8 % (1,10 en 2024, 0,94 en 2023)
- Recul de 13% de l'investissement sur 3 ans : (6,31 en 2024, 7,26 en 2023)

Les lauréats des Trophées de la performance



3 entreprises qui ont particulièrement amélioré leurs performances.

Les Trophées ont été réalisés par Ergo Briante, Belfort.

<http://ergo-briante.com/>



GrisGroup – Lesménils (54)

Entreprise familiale depuis plus de 40 ans, GrisGroup perpétue son savoir-faire dans le façonnage du métal, avec une expertise reconnue dans le découpage à froid et le découpage laser pour la fabrication de composants mécaniques et de pièces techniques de haute précision. Le groupe s'appuie sur trois sites complémentaires en France et en Allemagne. Fournisseur de premier rang dans l'automobile, GrisGroup accompagne également les secteurs du ferroviaire, de l'agriculture, de la construction et de l'équipement électrique.

Engagé dans une démarche RSE, GrisGroup agit concrètement pour conjuguer performance, responsabilité et durabilité.

Les raisons de ce Trophée :

Indicateurs en améliorations

- ppm qualité client
- Taux de service
- Investissement formation
- Performance électricité

Être membre du Pôle Véhicule du Futur, c'est d'abord profiter d'un réseau riche qui favorise les échanges et les visites d'entreprises, sources d'inspiration et de synergies. L'adhésion permet aussi de rester informé des évolutions technologiques et réglementaires grâce à une veille et à des temps de discussion ouverts. Le Pôle apporte enfin un soutien concret au développement, notamment via des diagnostics et des accompagnements adaptés, renforçant ainsi la performance et la compétitivité de nos activités.



Céline Gris, CEO

En savoir plus sur GrisGroup

Entreprise familiale depuis plus de 40 ans, GrisGroup perpétue un savoir-faire dans le façonnage du métal, avec une expertise reconnue en découpage à froid et découpage laser pour la fabrication de composants mécaniques et de pièces techniques de haute précision. Pour renforcer son expertise, l'entreprise dispose également d'un bureau d'études interne dédié à la conception et à la fabrication de ses outils, garantissant réactivité et excellence technique dans toutes ses réalisations.

Le groupe compte aujourd'hui près de 300 collaborateurs, tous engagés dans la recherche de l'excellence et la satisfaction de nos clients. Il s'appuie sur trois sites de production complémentaires :

- Gris Découpage à Lesménils (Meurthe-et-Moselle), le siège du groupe
- Gris Umformtechnik à Herscheid (Allemagne)
- Laser Alsace Production à Rosheim (Bas-Rhin)

Historiquement ancré dans le secteur automobile, GrisGroup accompagne également les secteurs du poids-lourd, du ferroviaire, de l'agriculture, de la construction et de l'équipement électrique.

La qualité est au cœur de l'identité de GrisGroup et guide chacune de nos décisions. Chaque pièce que nous fabriquons, au micron près, illustre cette exigence. Cet engagement est reconnu à travers nos certifications internationales : ISO 14001, IATF 16949 et ISO 9001.

Engagé dans une démarche RSE structurée et adhérent au Global Compact depuis 2006, GrisGroup a créé une commission interne composée d'une dizaine de collaborateurs volontaires qui pilotent les initiatives en matière de responsabilité sociale et environnementale. Cette démarche se traduit par des actions concrètes visant à concilier performance industrielle, innovation et respect des personnes et de l'environnement. Chaque collaborateur est invité à participer et à contribuer à cette dynamique, faisant de la RSE un véritable moteur de progrès pour l'ensemble du groupe.



<https://www.gris-group.com/>

LE DÉCOLLETAGE JURASSIEN – Champagnole (39)

Spécialiste du décolletage de pièces en acier inoxydable sur multibroche CN.

Domaines d'activité : mobilité, construction, régulation des fluides, pharmaceutique, bâtiment et médical. Série de 20 000 pièces à plusieurs millions.



Les raisons de ce Trophée :

Indicateurs en amélioration

- Rebuts retouches
- VA / personne
- Taux de service
- Investissements corporels sur 3 ans

Le décolletage jurassien est membre actif du Pôle/PerfoEST depuis plus de 10 ans. Ce partenariat nous ouvre des opportunités commerciales mais aussi des moyens d'actions ciblées sur des sujets précis et opérationnels. Nous avons accès à un éclairage du marché automobile grâce aux différentes communications. Nous participons également au groupe de travail « prévisionnel et logistique » qui a pour but d'améliorer les données commerciales prévisionnelles des OEM.

*Mathieu Daclin, Responsable de site
Yoann Quirico, Responsable industriel*



Mathieu Daclin



Yoann Quirico

En savoir plus sur Le Décolletage Jurassien

Le Décolletage Jurassien fait partie du groupe ARDEC Industries. Le groupe propose des solutions mécaniques (décolletage / Usinage et frappe à froid) pour les secteurs de l'aéronautique, du spatial, de la défense, de la construction, du médical, de la régulation des fluides et des mobilités.

Le Décolletage Jurassien en est le spécialiste du décolletage en grandes séries des pièces en acier inoxydable.

45 personnes – CA : 18 M€

1 600 tonnes d'inox décolletées/an – 20 millions de pièces produites/an



CNC TURNING	100% AUTOMATIC CONTROL
INDEX CNC multi-spindles : • M522 x 3 • M524 x 2 • INDEX MS32 x 3 • INDEX M540 x 12 	SPECIAL MACHINES : x 4 • Cameras for external dimensions Inc 3D • Cameras for cleanliness (particule > 500µ) • Cameras for sealing surface (no marks) • 100% control on thread (M10→M22)
Degreasing machine: • Automatic machine • Ultrasonic • CI Solvent • Residual Hydrocarbon level : 38 	 

LISI AUTOMOTIVE est un leader mondial dans la conception et la fabrication de composants et solutions d'assemblage à haute valeur ajoutée.

L'usine de Dasle est spécialisée dans la fabrication de fixations filetées et de composants creux, produits en combinant les technologies de la frappe à froid à celles du taraudage et de l'usinage.

Le site de Dasle de LISI AUTOMOTIVE compte une centaine de collaborateurs qui sont mobilisés pour produire plus de 250 millions de pièces par an et les livrer aux constructeurs et sous-traitants de la filière automobile.

Les raisons de ce Trophée :

Indicateurs en amélioration

- VA / personne
- Taux de service
- Accidentabilité : taux de Fréquence
- Investissements corporels sur 3 ans

Notre adhésion au Pôle reflète notre volonté d'échanger, d'innover et de grandir aux côtés des acteurs majeurs de la filière automobile régionale.

Guillaume Renouf, Directeur usines de Dasle et de Delle



<https://www.lisi-automotive.com/fr/>

A propos du Pôle Véhicule du Futur



Labellisé pôle de compétitivité depuis 2005, le Pôle Véhicule du Futur fédère un écosystème de plus de 500 membres en Bourgogne-Franche-Comté et Grand Est : entreprises, structures de recherche publique, organismes de formation, acteurs du développement économique et territoires. Il accompagne les entreprises de la filière automobile & mobilités dans leurs mutations face aux grands défis que représentent les transitions écologique et numérique, et fait germer les technologies du futur.

Rejoindre le Pôle, c'est faire partie d'un réseau pour se rencontrer afin de partager de l'information, de bénéficier d'un éclairage sur l'évolution des mobilités et d'une expertise dans la performance et l'innovation.



640 projets labellisés / **302** financés (1 343 M€) dont **52** européens
Organisme de formation certifié **Qualiopi**

Ils soutiennent le Pôle

2025



Pôle Véhicule du Futur
Solutions pour véhicules & mobilités du futur

---❖ Financeurs de l'animation



---❖ Membres Premium



---❖ Partenaires





Siège : Etupes (25) – Bureau : Mulhouse (68) – Sites : Nancy (54) – Nevers Magny-Cours (58) www.vehiculedefutur.com –
Contact Secrétariat – info@vehiculedefutur.com - 03 89 32 76 44