

Conjoncture dans la filière automobile

Décembre 2025

Sur les dix premiers mois de 2025, l'activité dans l'industrie automobile en Bourgogne-Franche-Comté baisse toujours. Le niveau des immatriculations de véhicules est bas et le climat des affaires demeure morose dans le secteur. Au premier semestre, l'emploi salarié de la filière diminue fortement. Cette dégradation de l'emploi s'accompagne d'un recul des embauches et d'un affaiblissement du recrutement durable. Par ailleurs, le recours à l'activité partielle se réduit.

Une publication complémentaire est disponible ici : « L'activité dans l'automobile freine encore en 2025 », Insee - Dreets, décembre 2025.

1. Présentation de la filière

En Bourgogne-Franche-Comté, la filière automobile (cf. Méthode) se caractérise par une très forte concentration autour de quelques grands constructeurs. Auprès d'eux gravite une chaîne d'approvisionnement constituée de sous-traitants, de fournisseurs et de prestataires de services, participant à la fabrication de ces véhicules. Ainsi, la filière se décompose en sept segments : la construction automobile, la fabrication d'équipements automobiles (système de direction, d'échappement, carrosserie, etc.), la fabrication de biens intermédiaires (composants électroniques, mécanique industrielle, etc.) constituent sa colonne vertébrale.

Ces trois activités représentent la majorité des établissements et de l'emploi de la filière. À celles-ci, s'ajoutent des activités en amont de la chaîne de production, comme le commerce intra-filière, l'ingénierie, la fabrication de biens d'équipements et le transport.

Enjeux de la filière :

La filière automobile fait face à une situation délicate, marquée en particulier par :

- une forte baisse des ventes de véhicules (1,7 millions de voitures neuves vendues en France en 2024, contre 2,2 millions en 2019, avec une tendance encore baissière en 2025) et une réduction du nombre de véhicules assemblés en France encore plus marquée (1,3 million en 2024, contre 2,2 millions en 2019). Cela se répercute fortement sur les sous-traitants, dont le modèle économique repose sur des volumes importants
- une concurrence mondiale croissante exercée sur la chaîne des sous-traitants, dictée par la politique industrielle des donneurs d'ordre. La concurrence de pays à bas coût conduit à des pertes de marchés pour les sous-traitants
- une adoption de la motorisation 100
- une concurrence chinoise croissante, tant sur les ventes de véhicules électriques mais également de véhicules hybrides, que sur le volet industriel, via l'acquisition de sous-traitants et l'implantation d'usines d'assemblage sur le sol européen
- une diversification des équipementiers, sur de nouveaux marchés dans l'automobile ou sur des marchés hors de la filière automobile. Cela requiert des investissements et des efforts d'innovation massifs, que l'État et la Région accompagnent au travers de leurs dispositifs d'aide respectifs.

En 2015, lors de la COP 21, l'accord de Paris, signé par 194 pays et l'ensemble des pays de l'Union Européenne, a prévu une réduction considérable des émissions mondiales de gaz à effet de serre, dans le but de limiter à 2 °C le réchauffement planétaire. En 2021, l'Union Européenne a fixé pour 2050 l'objectif de neutralité carbone, via 12 paquets de mesures (« Fit for 55 »), incluant l'immatriculation en 2035 des seuls véhicules à émissions nulles, avec

des objectifs intermédiaires de réduction des émissions. Pour la filière automobile, ces objectifs s'inscrivent dans la continuité d'une réglementation préexistante depuis une dizaine d'années pour réduire les émissions de CO2. Pour atteindre l'objectif intermédiaire fixé initialement à 2025 pour les émissions de CO2 des véhicules neufs, correspondant à la réglementation dite « CAFE (Corporate Average Fuel Economy), un constructeur devrait vendre au moins une voiture électrique pour quatre thermiques, faute de quoi il s'exposera aux amendes prévues par cette réglementation. Les ventes actuelles de véhicules électriques ne permettant pas d'atteindre cet objectif, et de façon à ne pas pénaliser les constructeurs qui ont engagé l'électrification de leurs véhicules, la Commission Européenne a lancé en début d'année 2025 une grande consultation, qui a déjà abouti à l'assouplissement de cette mesure, en permettant un lissage du calcul des objectifs d'émissions sur trois ans, de 2025 à 2027. Cette proposition a été validée par le parlement européen et par les Etats membres. A la demande des acteurs de la filière, la Commission Européenne a également anticipé la renégociation de la clause de revoyure. Cela doit conduire à des annonces structurantes en décembre 2025. Outre l'échéance de 2035, les discussions portent également sur un contenu minimal européen pour les véhicules commercialisés en Europe, afin de protéger les sous-traitants.

2. Conjoncture

L'emploi dans la filière automobile

Fin juin 2025, 36 437 salariés permanents et 5 146 intérimaires travaillent dans la filière automobile

En Bourgogne-Franche-Comté, **36 437 salariés** travaillent dans la filière automobile à la fin du 2ème trimestre 2025. À ces salariés permanents s'ajoutent **5 146 intérimaires**. Les effectifs de la filière connaissent une baisse annuelle de 5 % entre juin 2024 et juin 2025, avec des variations allant de -16 % dans les activités d'ingénierie à +0,2 % dans le commerce. Dans la construction automobile, la baisse amorcée au second semestre 2024 se confirme en 2025.

La répartition sur le territoire Bourgogne-Franche-Comté est très inégale, 45 % des salariés sont concentrés dans le département du Doubs.

Tableau 1 | Evolution de l'emploi salarié dans la filière automobile

Juin 2025

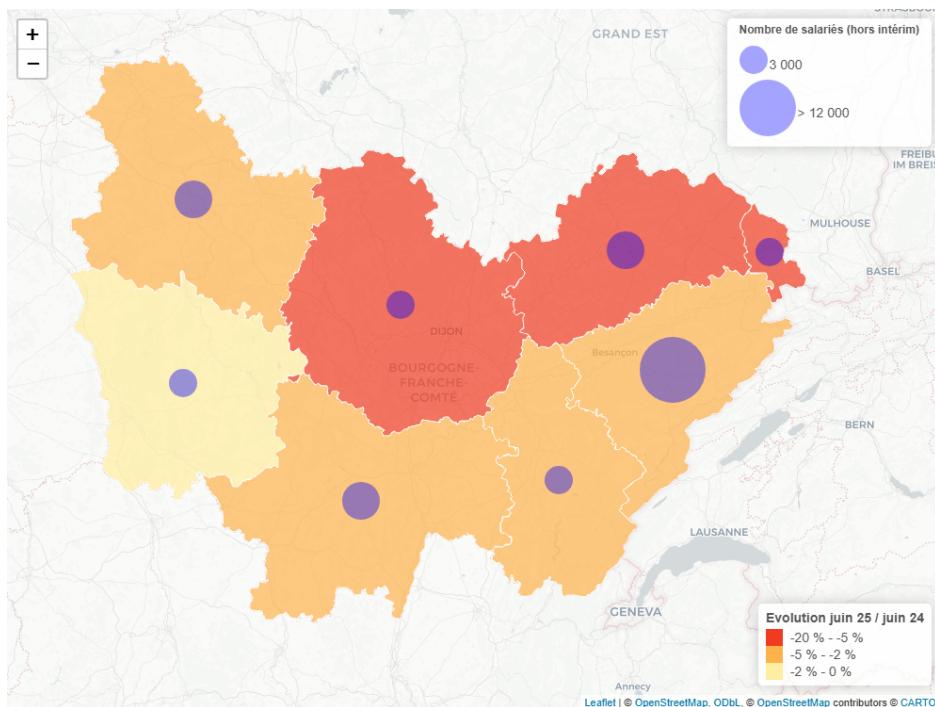
	Etablissements (nb)	Emploi salarié permanent		Emploi intérimaire		Emploi total	
		Effectifs	Evolution annuelle (en %)	Effectifs	Evolution annuelle (en %)	Effectifs	Evolution annuelle (en %)
Ensemble de la filière	362	36 437	-5,0	5 146	-0,3	41 583	-4,4
Construction automobile	13	8 914	-5,7	1 900	23,9	10 814	-1,6
Commerce intra filière	16	2 005	0,2	64	6,0	2 069	0,4
Fabrication d'équipements automobiles	109	12 735	-5,2	2 035	-9,6	14 770	-5,8
Fabrication de biens intermédiaires	160	10 028	-3,6	1 012	-12,6	11 040	-4,5
Fabrication de biens d'équipements	27	863	-3,8	12	-49,2	875	-5,0
Études, conception, analyse	26	1 343	-15,9	66	-28,0	1 409	-16,6
Transports et logistiques	11	549	-4,2	56	31,5	605	-1,8

Sources : Urssaf, Dares.

Champ : périmètre provisoire en 2025 (établissements présents en 2022 avec prise en compte des fermetures et des reprises)

Lecture : Fin juin 2025, la filière automobile en Bourgogne-Franche-Comté emploie **36 437 salariés** hors intérim. Les effectifs intérimaires s'élèvent à **5 146**. Dans l'ensemble de la filière, l'évolution annuelle était de **-4,4 %** (de juin 2024 à juin 2025).

Carte 1 | Evolution de l'emploi par département



Le recours à l'activité partielle

Les informations sur le **recours à l'activité partielle** ont un intérêt pour le suivi de la conjoncture car :

- Ce dispositif vise à éviter les licenciements économiques (**protection de l'emploi**) et à adapter les heures travaillées aux variations de l'activité des entreprises (**flexibilité du travail**). Le suivi de la consommation d'activité partielle permet de quantifier les effets de ces variations d'activité sur l'emploi, ce qui vient enrichir les constats qui peuvent être faits sous l'angle de l'emploi.
- Les **autorisations d'activité partielle** permettent d'avoir une **vision prospective** sur la santé économique des entreprises car elles traduisent les anticipations des employeurs sur l'activité à venir. Lorsque les établissements d'un secteur d'activité rencontrent des difficultés, les autorisations d'activité partielle progressent. Quand la situation s'améliore, elles diminuent.

Suivi de la consommation d'activité partielle

Guide de lecture

Un recours important au dispositif se traduit par :

- Une **augmentation** du nombre de **salariés indemnisés** au titre de l'activité partielle.
- Une **part significative de salariés indemnisés** au moins égale à ce que représente le secteur dans la région.
- Une augmentation du **taux de consommation** rapport entre heures consommées / heures autorisées.

Au 2ème trimestre 2025, le recours à l'activité partielle est inférieur à celui enregistré un an plus tôt. D'après les données provisoires, le nombre de salariés indemnisés ainsi que le volume d'heures chômées diminuent. En moyenne, **943 salariés** auraient été placés en activité partielle pour un total de **59 181 heures** indemnisées (soit environ **147 emplois** en équivalent temps plein).

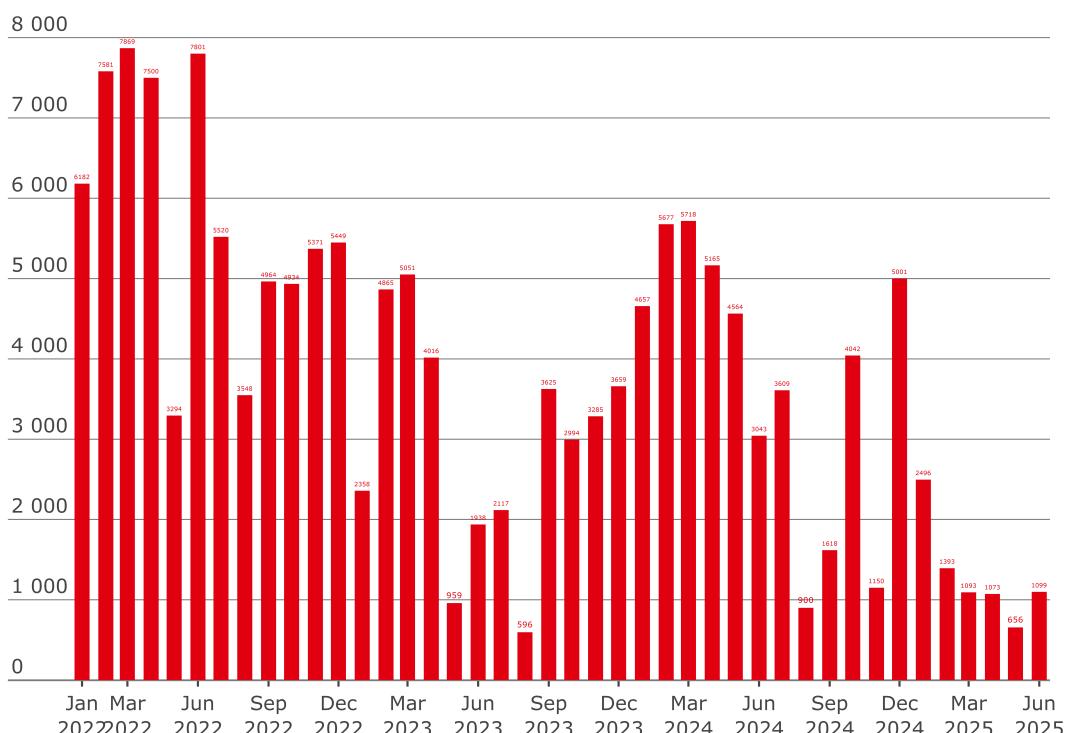
Tableau 2 | Indicateurs de suivi mensuel

	Année 2024			Année 2025		
	avr.-24	mai-24	juin-24	avr.-25*	mai-25*	juin-25*
Taux de consommation						
% heures indemnisées/heures autorisées	26	21	12	5	4	6
Indemnisations						
Etablissements indemnisés	44	43	44	29	20	28
Heures indemnisées	121 243	97 103	58 554	19 683	15 675	23 822
Salariés indemnisés	5 165	4 564	3 043	1 073	656	1 099
% salariés indemnisés/salariés secteur	13	12	8	3	2	3

* Avertissement : les consommations de l'activité partielle sont provisoires et susceptibles d'être révisées en raison des remontées tardives des entreprises

Lecture : Au mois de juin 2025, **28 établissements** ont eu recours à l'activité partielle et **1 099 salariés** ont été indemnisés pour un total de **23 822 heures** chômées. Cela représente en moyenne **22 heures chômées par salarié** (soit près de 1 semaine à 35 heures hebdomadaires).

Graph 1 | Salariés indemnisés au titre de l'activité partielle



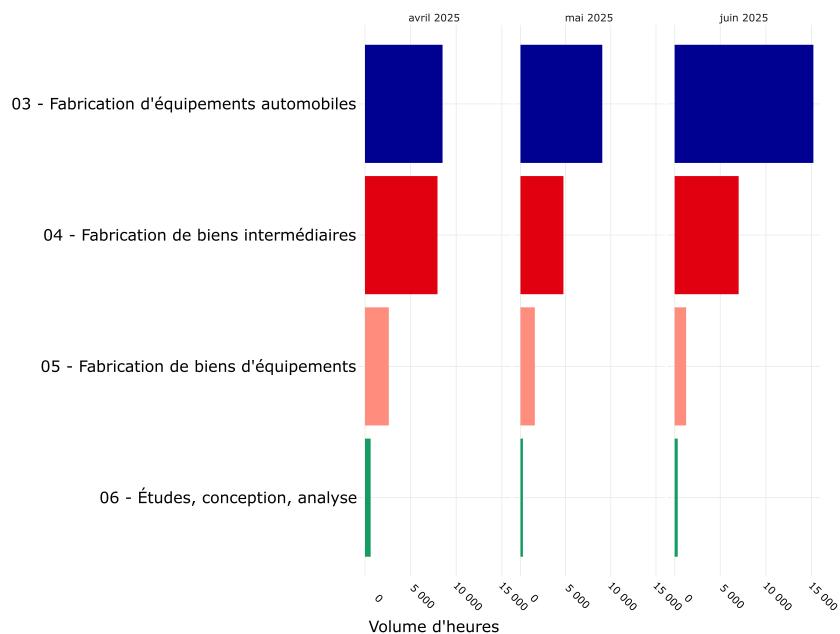
Source : DGEFP-DARES, Demandes indémnisations SI APART/traitement DREETS Bourgogne-Franche-Comté.

Lecture : Au mois de juin 2025, **1 099 salariés** de la filière automobile ont été indemnisés au titre de l'activité partielle.

Consommation d'activité partielle par principales activités

En juin 2025, les établissements de 03 - fabrication d'équipements automobiles ont le plus recouru à l'activité partielle avec **15 207 heures indemnisées**, soit **64 % des heures indemnisées** dans la filière automobile.

Graph 2 | Heures indemnisées par activités

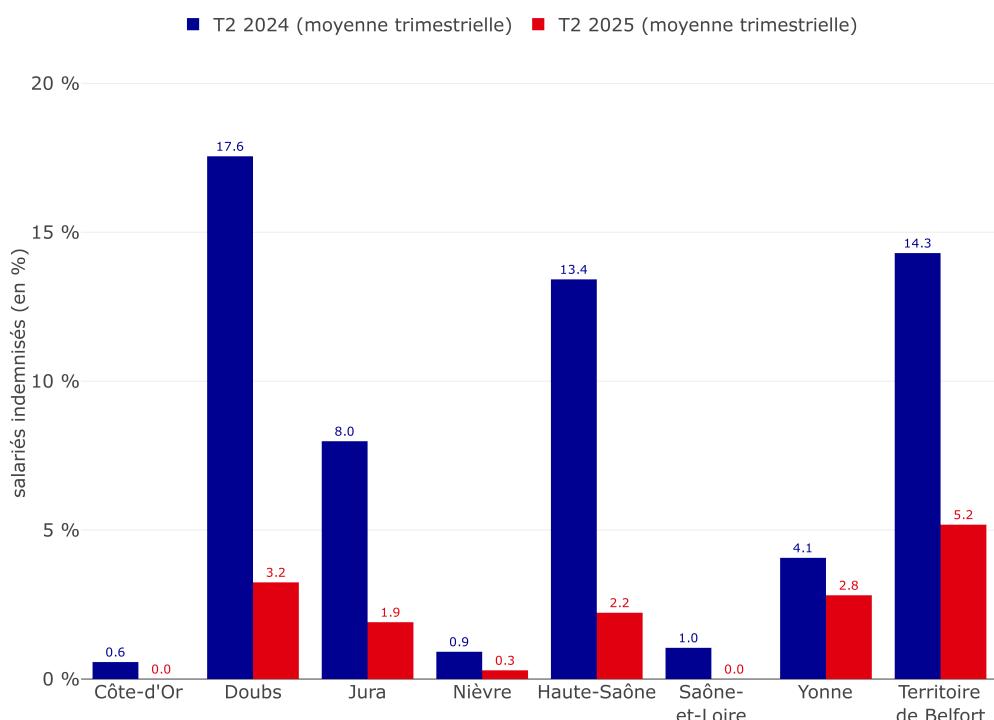


Source : DGEFP-DARES, Demandes indemnisations SI APART/traitement DREETS Bourgogne-Franche-Comté.

Consommation d'activité partielle par département

Au cours du 2ème trimestre 2025, les établissements situés dans le Territoire de Belfort ont davantage eu recours à l'activité partielle. Près de 5 % des salariés travaillant dans la filière automobile ont été placés en activité partielle (soit 152 salariés).

Graph 3 | Salariés indemnisés par département



Source : DGEFP-DARES, Demandes indemnisations SI APART/traitement DREETS Bourgogne-Franche-Comté.

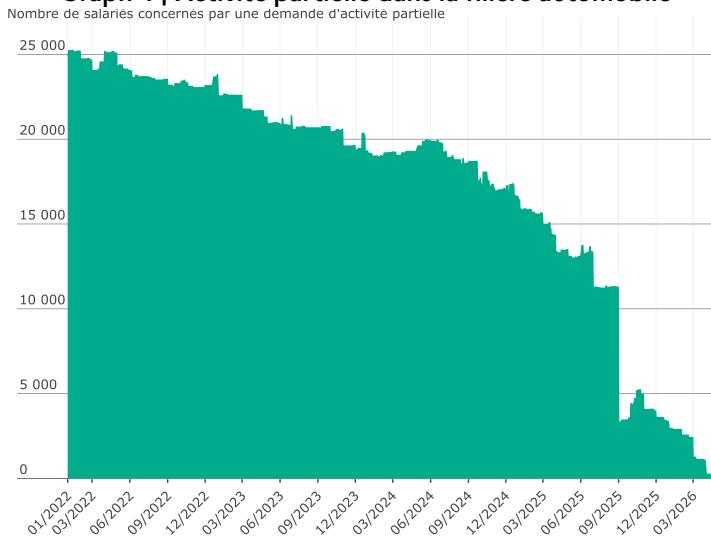
Lecture : dans le Territoire de Belfort, près de 5 % des salariés de la filière automobile ont été placés en activité partielle au cours du 2ème trimestre 2025 (soit 152 salariés).

Le recours au dispositif dans les prochains mois

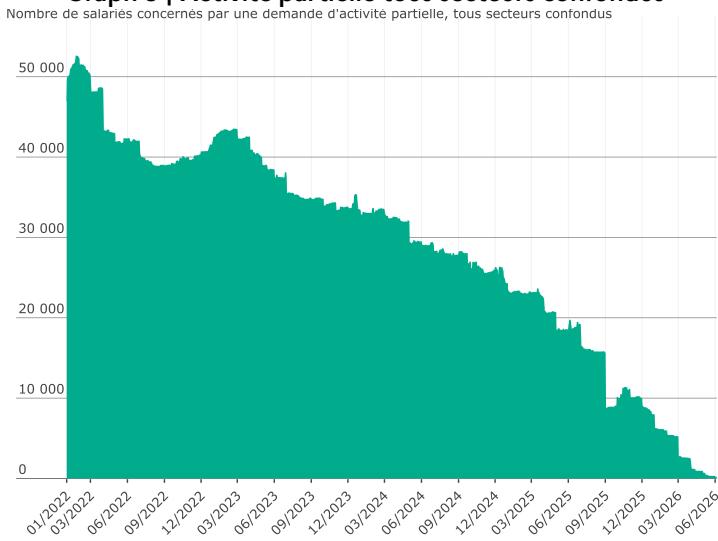
Guide de lecture

Des **prévisions moins favorables** de l'activité économique se traduisent par une **augmentation du nombre de salariés autorisés** dans les prochains mois.

Graph 4 | Activité partielle dans la filière automobile



Graph 5 | Activité partielle tous secteurs confondus



Source : ASP-DARES/traitement Dreets Bourgogne-Franche-Comté.

Lecture : Au 31 décembre 2025, 3 345 salariés travaillant dans la filière automobile sont concernés par une demande d'activité partielle (dossier validé ou en cours d'instruction).

Avertissement : le nombre de salariés effectivement placés en activité partielle peut s'avérer inférieur si, en fonction de leurs besoins réels, les entreprises ne placent dans cette situation qu'une partie du nombre de salariés autorisé par l'administration. Seules les demandes d'indemnisation (DI) déposées chaque mois par les entreprises permettent de déterminer le recours effectif à l'activité partielle. (cf. Graph1).

Les mouvements de main d'œuvre

Les indicateurs de **mouvements de main d'œuvre** rendent compte du besoin en emploi des entreprises :

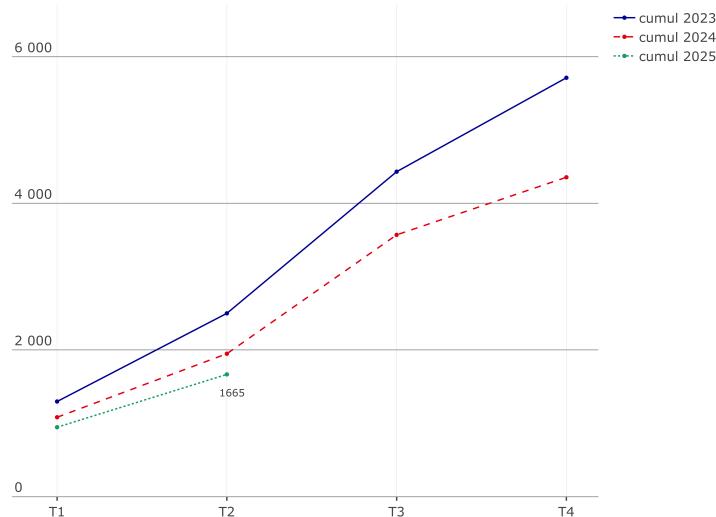
- le suivi et l'analyse des **embauches** permet d'appréhender les besoins et l'évolution des pratiques d'embauches des employeurs.
- le suivi des **sorties** et l'analyse des motifs permet de mieux comprendre les causes liées à ces départs (ex: retraite, démission, licenciement économique).

Champ de l'étude : secteur privé hors agriculture, intérim et particuliers employeurs.

Les volumes d'embauches

Au 1^{er} semestre 2025, **1 665 contrats de travail (CDD, CDI)** ont été signés dans la filière automobile, environ 282 de moins par rapport au même semestre en 2024. Les embauches sont moins nombreuses qu'en 2023 où 2 498 contrats avaient été signés.

Graph 6 | Evolution des embauches (CDD, CDI) en cumul depuis le début d'année



Source : DARES-MMO/traitement DREETS Bourgogne-Franche-Comté.

Lecture : Au 1^{er} semestre 2025, **1 665** contrats (CDD, CDI) ont été signés dans la filière automobile.

Evolution des embauches en CDI

Guide de lecture Les indicateurs proposés ici visent à aider à la réflexion sur les problématiques suivantes :

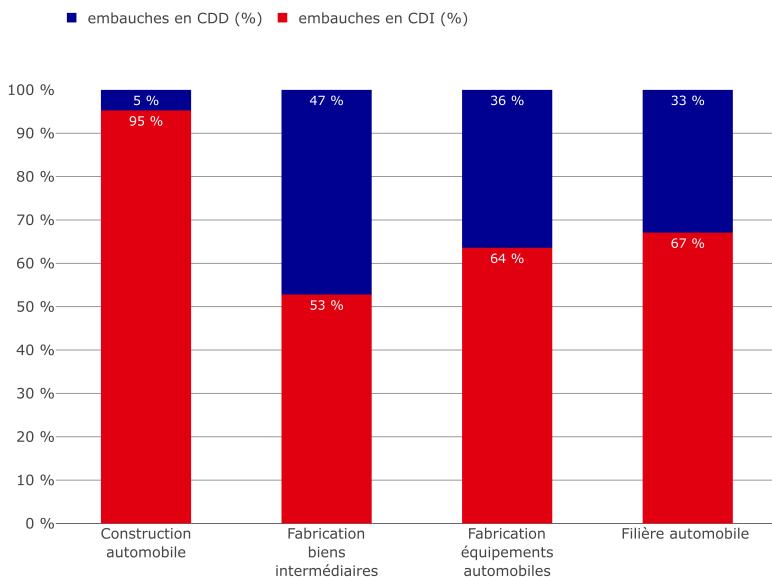
- **Les pratiques d'embauches** évoluent-elles ?
- **Les difficultés de recrutement** liées à la filière poussent-elles les établissements à proposer davantage de CDI ?
- existe-t-il une différence entre les segments de la filière ?

Dans la filière automobile, les embauches en CDI reculent fortement par rapport à 2024 : 1 117 contre 1 342, soit une baisse bien plus rapide que celle des CDD, également en retrait mais de manière moins prononcée. La part des CDI dans les embauches a diminué : 67 % au 1^{er} semestre 2025 contre 69% l'an dernier, confirmant un affaiblissement du recrutement durable au profit de contrats plus courts.

Les **embauches en CDI** sont **majoritaires** dans la fabrication d'équipements automobiles. La **part des CDI** s'élève à **64 % des recrutements** au 1^{er} semestre 2025 contre 78 % à la même période en 2024.

Dans les activités de fabrication de biens intermédiaires, la **part des CDI** parmi les recrutements au 1^{er} semestre 2025 est de **53 %** contre 55 % un an plus tôt. Les **embauches en CDI** sont **majoritaires** et reculent par rapport au 1^{er} semestre 2024.

Graph 7 | Volume et part de CDI parmi les embauches



Source : DARES-MMO/traitement DREETS Bourgogne-Franche-Comté.

Lecture : Au 1^{er} semestre 2025, 1 117 CDI ont été signés dans la filière automobile, soit 67 % des embauches.

Un recours plus marqué au CDI

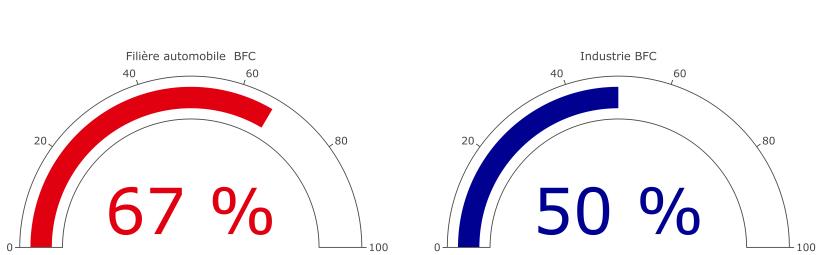
Guide de lecture

Les indicateurs proposés ici visent à aider à la réflexion sur les problématiques suivantes :

- les embauches en CDI sont-elles plus fréquentes dans la filière comparativement au secteur industriel ?

Au 1^{er} semestre 2025, 67 % des salariés nouvellement embauchés ont signé un CDI contre 50 % dans l'industrie régionale.

Graph 8 | Part des CDI dans les embauches : comparaison avec le secteur industriel

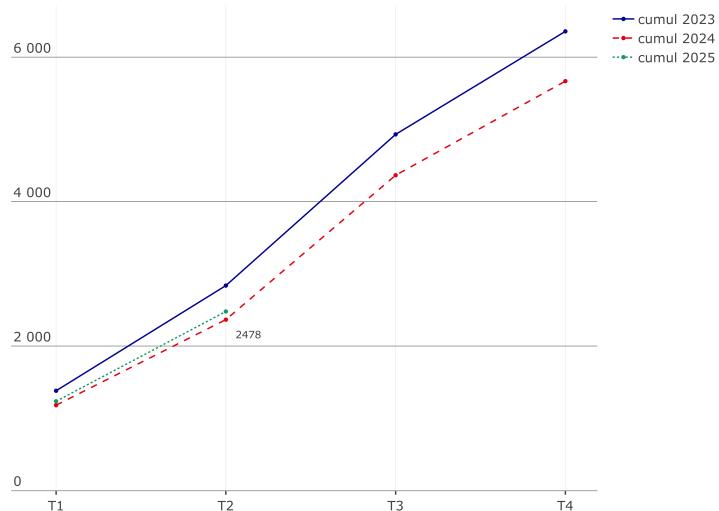


Source : DARES-MMO/traitement DREETS Bourgogne-Franche-Comté.

Les départs de salariés

Au 1^{er} semestre 2025, environ **2 478 salariés** ont quitté la filière automobile, 113 de plus par rapport au même semestre en 2024. Ces départs sont **moins nombreux** qu'en 2023 où la filière enregistrait **2837 départs**.

Graph 9 | Evolution des sorties (CDD et CDI) en cumul depuis le début d'année



Source : DARES-MMO/traitement DREETS Bourgogne-Franche-Comté.

Lecture : Au 1^{er} semestre 2025, la filière automobile enregistre **2 478** départs.

Les ruptures de contrat et fins de CDD

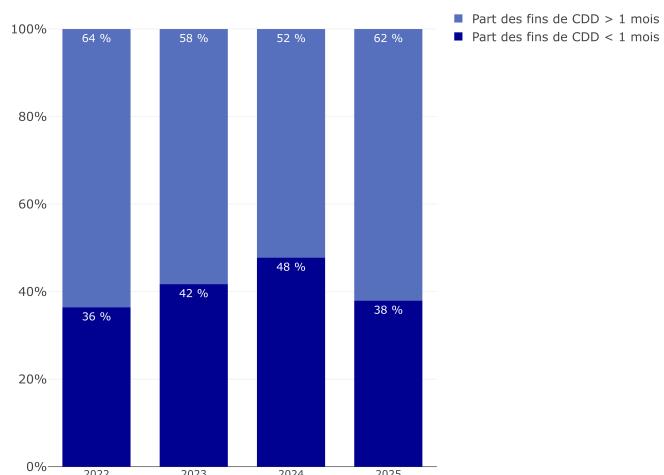
Guide de lecture

Objectifs des indicateurs proposés :

- Combien de contrats sont arrivés à terme ? Comment anticiper ces **fins de contrat** pour maintenir les salariés dans une dynamique d'emploi et favoriser leur **accès à l'emploi durable** ?
- La part des **contrats précaires** (CDD inférieur à 1 mois) augmente-t-elle ?
- Le volume des ruptures de contrat de travail augmente-t-il ?

Dans la filière automobile, parmi les départs des salariés au 1^{er} semestre 2025, environ **2 100** font suite à une rupture de contrat de travail et près de 400 à une fin de CDD. La durée des CDD s'est allongée comparé à l'an dernier car la part des CDD d'une durée inférieure à un mois parmi ceux arrivés à terme a diminué : 38 % des CDD arrivés à terme en 2025 duraient moins d'un mois contre 48 % en 2024.

Graph 10 | Rupture de contrat de travail et fins de CDD, au 1^{er} semestre



Source : DARES-MMO/traitement DREETS Bourgogne-Franche-Comté.

Lecture : Au 1^{er} semestre 2025, 38 % des CDD arrivés à terme duraient moins d'un mois.

Les motifs de rupture de contrat de travail

Guide de lecture

Objectifs des indicateurs proposés :

- le choix de démissionner est-il plus fréquent dans la filière depuis 2024 ?
- les démissions sont-elles plus fréquentes qu'ailleurs ? Cette information est intéressante à croiser au regard de la part des CDI parmi les embauches → enjeu de fidélisation des salariés, sécurisation de l'emploi, attractivité du poste.
- les ruptures de contrat notamment les départs non anticipés par les employeurs comme les démissions, fins de période d'essai ou encore les licenciements non économiques sont-ils plus nombreux par rapport à 2024 ? → renforcement des tensions de recrutement.

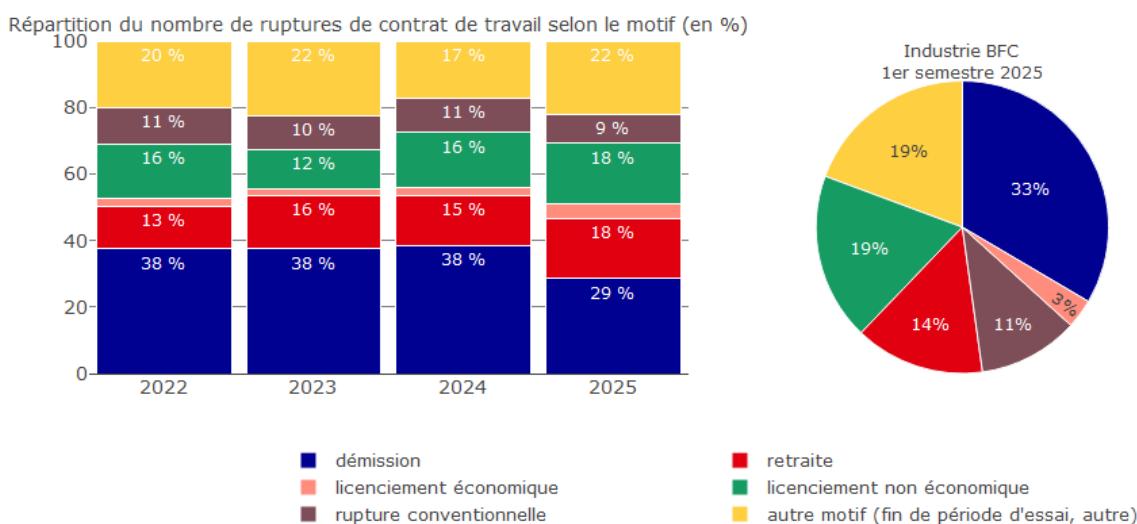
Au 1^{er} semestre 2025, le **nombre de ruptures de contrats de travail** dans la filière automobile s'élèvent à 2 114 (1 988 en 2024). Les ruptures de contrats de travail représentent **85 % des sorties de la filière**. (cf. **Graph 10**).

Les départs faisant suite à une démission forment le **premier motif** de rupture de contrat de travail. Ils sont moins fréquents dans la filière automobile par rapport à la moyenne régionale observée dans l'industrie.

Les départs faisant suite à une fin de période d'essai ou à un autre motif représentent le deuxième motif de rupture de contrat et sont plus fréquents dans la filière automobile qu'en moyenne dans l'industrie.

Les départs à la retraite sont quant à eux plus fréquents qu'en moyenne dans l'industrie.

Graph 11 | Motifs des ruptures de contrat de travail dans la filière automobile



Source : Dares-MMO/traitement SESE Dreets Bourgogne-Franche-Comté

Les offres d'emploi

Guide de lecture

Les offres d'emploi enregistrées (OEE) par France Travail

Le champ retenu concerne les entreprises de la filière automobile à l'exception de quatre d'entre elles dont les offres d'emploi sont déposées majoritairement sur des métiers de la santé et action sociale. Certaines entreprises, comme Stellantis, déposant leur offres exclusivement en intérim ne sont pas recensées.

En Bourgogne-Franche-Comté, France Travail a enregistré près de **7 400 offres d'emploi** depuis le 3^{ème} trimestre 2019 émanant d'entreprises de la filière automobile.

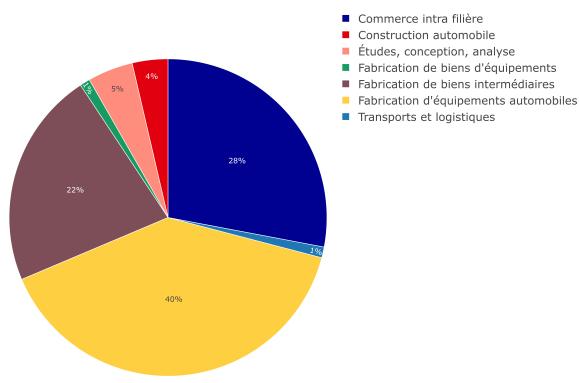
Les principaux segments

3 segments sont particulièrement représentés :

- la **fabrication d'équipements automobiles** qui représente 40 % des offres déposées par la filière dont 73 % d'offres durables
- le **commerce intra-filière** suit avec 28 % dont 86 % d'offres durables
- la **fabrication de biens intermédiaires** concentre 22 % des offres dont 81 % d'offres d'emplois durables.

Les offres d'agents de maîtrise, techniciens et cadres sont en forte proportion dans la fabrication d'équipements automobiles (36 %) et la fabrication de biens intermédiaires (35 %). Les études, conceptions, analyse rassemblent toutefois la plus forte proportion (83 %).

Graph 12 | Offres enregistrées par France Travail depuis le 1^{er} trimestre 2019

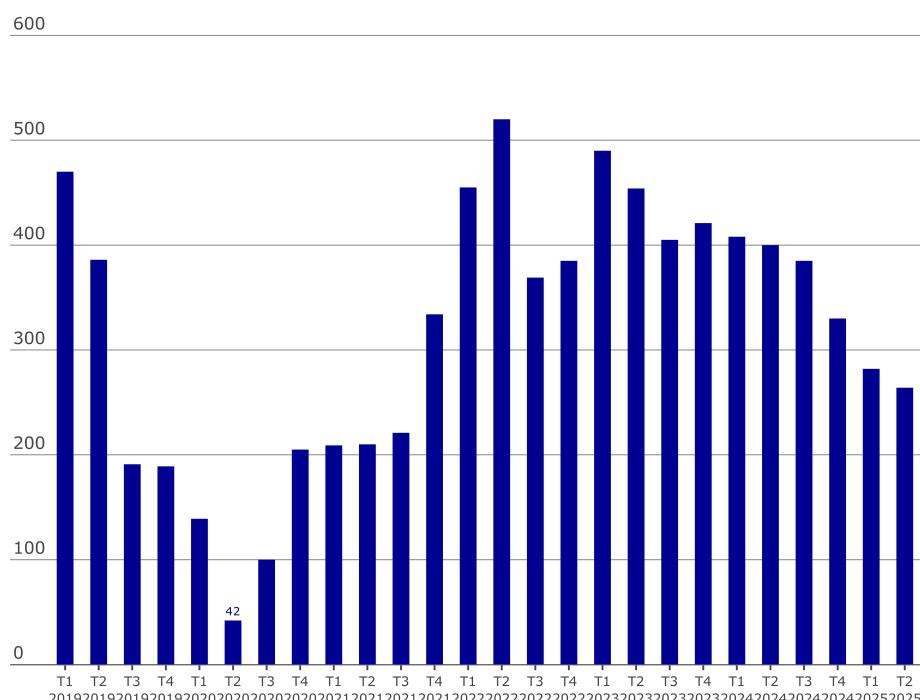


Source : France Travail

Evolution des offres d'emploi déposées à France Travail

Les offres d'emploi déposées sont majoritairement plus nombreuses sur le 1^{er} semestre. La crise sanitaire en lien avec l'épidémie de COVID 19 a eu un impact à la baisse sur le nombre d'offres en particulier pendant la période de confinement du 2^{ème} trimestre 2020 où le volume est descendu à moins de 50 offres. L'activité est repartie progressivement à partir du 4^{ème} trimestre 2020 pour décoller ensuite au 4^{ème} trimestre 2021 avec des volumes supérieurs à ceux enregistrés avant la crise sanitaire. Toutefois le nombre d'offres d'emploi enregistrées dans la filière automobile a nettement diminué : -42 % entre le 2^{ème} trimestre 2023 et le 2^{ème} trimestre 2025 contre -20 % tous secteurs.

Graph 13 | Evolution trimestrielle des offres d'emploi enregistrées

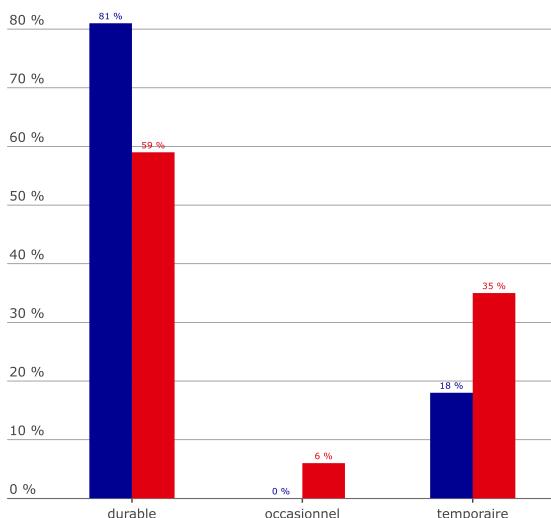


Source : France Travail

Les grandes caractéristiques des offres

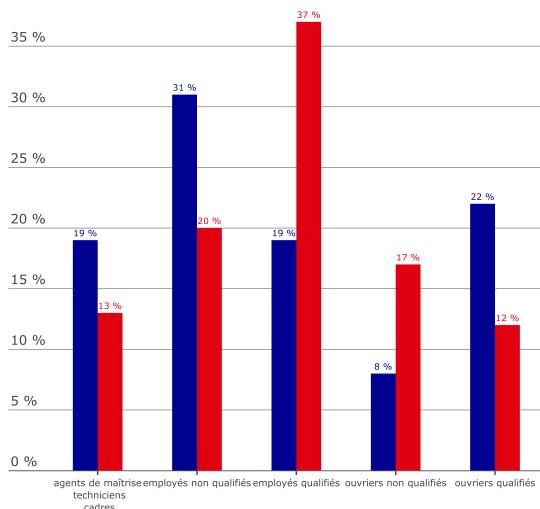
La filière automobile dépose davantage d'offres d'emploi durables (CDD de 6 mois minimum ou CDI) avec une part de 81 % contre 59 % tous secteurs. Les offres d'emploi temporaire (entre 1 et 5 mois) sont moins nombreuses (18 % contre 35 %) tandis que la part pour des emplois occasionnels est très faible (0 % contre 6 %). On retrouve une très forte part d'offres d'agents de maîtrise, techniciens et cadres (19 % contre 13 % tous secteurs). La totalité des offres de la filière sont à temps plein.

Graph 14 | Type de contrat



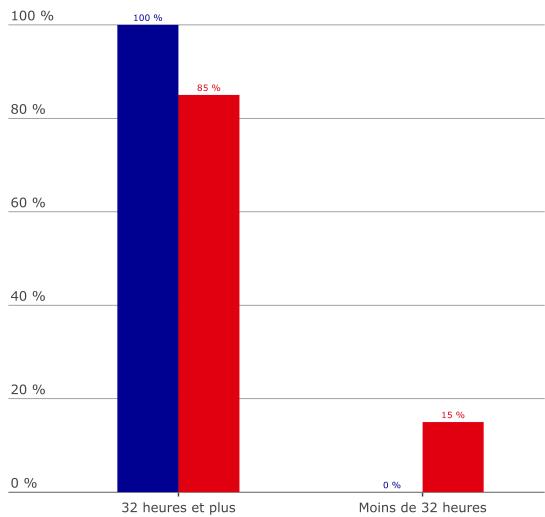
Source : France Travail

Graph 15 | Niveau de qualification



Source : France Travail

Graph 16 | Durée des contrats



Source : France Travail

Les principaux métiers recherchés

Parmi les offres déposées à France Travail (cf. Les offres d'emploi), le métier de relation commerciale grands comptes et entreprises est de loin celui le plus recherché par les entreprises de la filière déposant au moins une offre à France Travail (385 postes sur la période de juillet 2024 à juin 2025). Il concerne une très forte proportion d'emplois durables (83 %) presque exclusivement pour des employés non qualifiés.

Suit le montage, assemblage mécanique avec 66 postes dont une très forte part d'ouvriers (73 %).

Le 3^{ème} métier est celui de la conduite d'équipement d'usinage (52 postes) avec une très forte proportion d'ouvriers (75 %) et d'emplois durables (100 %). Les postes sont très fortement qualifiés (83 %).

Top 15 des métiers les plus recherchés parmi les offres déposées

De juillet 2024 à juin 2025

Code Rome	Libellé du métier	Offres collectées	Emploi	Emploi	Emploi	Agents de maîtrise, techniciens, cadres en % Postes Qualifiées en %		
			durable en %	temporaire en %	Occasionnel en %	Ouvriers en %	Employés en %	
D1402	Relation commerciale grands comptes et entreprise	385	83	17	0	0	100	0 15
H2909	Montage - assemblage mécanique	66	44	56	0	73	27	0 24
H2903	Conduite d'équipement d'usinage	52	100	0	0	75	6	19 83
I1304	Installation et maintenance d'équipements industriels et d'exploitation	45	100	0	0	2	38	60 100
H3201	Conduite d'équipement de formage des plastiques et caoutchoucs	43	67	33	0	98	2	0 84
H1502	Management et ingénierie qualité industrielle	38	97	3	0	3	50	47 97
H2902	Chaudronnerie - tôlerie	30	97	3	0	70	27	3 73
H1206	Management et ingénierie études, recherche et développement industriel	28	100	0	0	0	36	64 96
N4101	Conduite de transport de marchandises sur longue distance	27	100	0	0	0	100	0 100
H2913	Soudage manuel	26	19	81	0	100	0	0 62
H2901	Ajustement et montage de fabrication	26	85	15	0	42	15	42 92
I1604	Mécanique automobile	25	100	0	0	68	4	28 100
H1404	Intervention technique en méthodes et industrialisation	24	100	0	0	38	13	50 100
H2912	Réglage d'équipement de production industrielle	24	83	17	0	88	0	13 100
I1302	Installation et maintenance d'automatismes	22	91	0	9	50	0	50 100

Les principaux savoir-être demandés par les employeurs de la filière en lien avec le poids du métier de la relation commerciale grand comptes sont davantage orientés vers l'autonomie (44 % des offres avec au moins un savoir-être demandé contre 33 % tous secteurs), le sens de l'organisation (29 % contre 21 %), la rigueur (28 %) et la persévération (19 % contre 3 %).

La situation financière

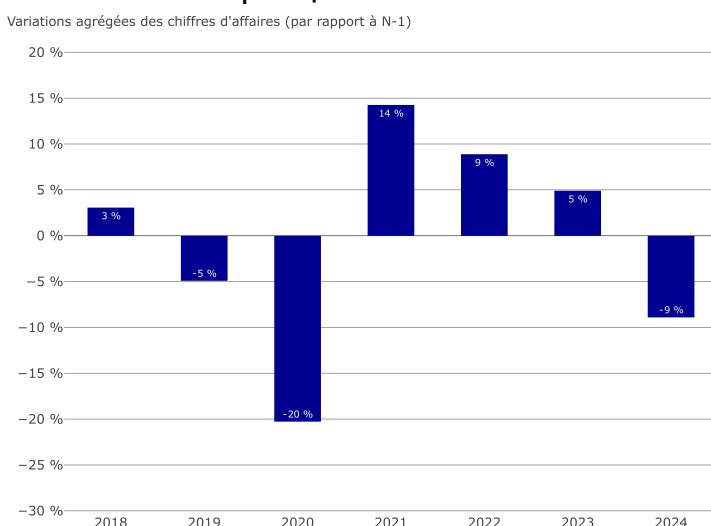
Guide de lecture

- Les données Banque de France
Données sur les bilans comptables des entreprises dont le chiffre d'affaires est supérieur à 1 200 000 euros
- L'analyse des bilans comptables porte sur un échantillon de 195 petites et moyennes entreprises appartenant au périmètre de la filière automobile. Cela exclut ainsi Stellantis et Forvia. Les données agrégées correspondent à des ratios moyens. Les indicateurs de variation sont calculés sur échantillons constants cylindrés sur 2 ans.

Le niveau d'activité

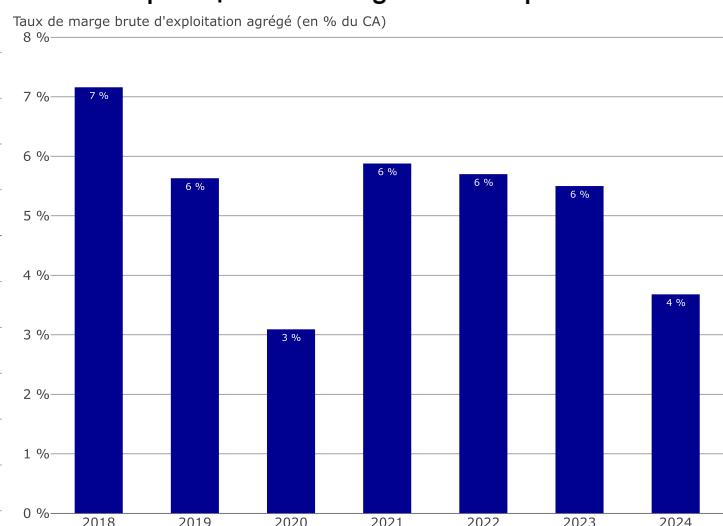
Les variations agrégées des chiffres d'affaires de la filière automobile en Bourgogne-Franche-Comté baissent de 8,9 % en 2024 (non corrigé de l'inflation). Le taux de marge brute d'exploitation agrégé baisse de 5 % à 3,7 %.

Graph 17 | Chiffres d'affaires



Source : Banque de France

Graph 18 | Taux de marge brute d'exploitation



Source : Banque de France

Le taux d'impayés

Guide de lecture

- Objectif de l'indicateur proposé :
- un **taux d'impayés élevé** ou **en hausse** montre une **difficulté** (qui peut être passagère) pour un établissement **à payer ses cotisations sociales** à l'Urssaf. Calculé sur une filière, le taux d'impayés peut mettre en évidence des **difficultés conjoncturelles précoces**.

Hausse des impayés mais un taux qui reste relativement faible

A fin juillet 2025, les entreprises de la filière automobile en Bourgogne-Franche-Comté affichent un taux d'impayés de 0,95 % pour l'ensemble des exigibilités de l'exercice 2025 contre 0,89 % tous secteurs confondus et 0,90 % pour le secteur industriel. Malgré une hausse du taux d'impayés de 0,5 point par rapport à la même période l'an dernier, le taux d'impayés reste assez faible dans la filière automobile (0,95 %). Ce taux est assez proche du taux moyen tous secteurs (0,89 %).

Le commerce extérieur

Les données du commerce extérieur

- le suivi et l'analyse des exportations/importations permet d'appréhender la performance économique de la région. Une augmentation des exportations peut signaler une économie forte et compétitive, tandis qu'une hausse des importations peut refléter une demande intérieure robuste.
- la provenance des produits est crucial, surtout en cas de difficultés dans le pays d'origine qui perturberaient les chaînes d'approvisionnement et entraîner des pénuries ou des hausses de prix.

Les exportations dans la filière automobile au 2ème trimestre 2025

En Bourgogne-Franche-Comté, les exportations d'équipements automobiles atteignent 340 619 milliers d'euros au 2ème trimestre 2025. Sur un an, elles diminuent fortement (-4,3 %). Dans le même temps, les importations progressent nettement (7,7 %). Pour les véhicules automobiles, les exportations s'élèvent à 303 201 milliers d'euros au 2ème trimestre 2025. Elles baissent fortement de (-30,1 %) sur un an. Les importations de véhicules automobiles se replient nettement par rapport à la même période de l'année précédente (-2,8 %).

Tableau 3 | Chiffres clés du commerce extérieur dans la filière automobile

2ème trimestre 2025

	Exportations		Importations	
	Montant trimestriel en milliers d'euros	Evolution annuelle (en %)	Montant trimestriel en milliers d'euros	Evolution annuelle (en %)
Equipements automobiles	340 619	-4,3	437 966	7,7
Véhicules automobiles ; carrosseries automobiles ; remorques et semi-remorques	303 201	-30,1	110 421	-2,8

Source : Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects.

Principaux débouchés à l'export

Tableau 4 | Equipements automobiles : top 10 des pays à l'exportation



Source : Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects

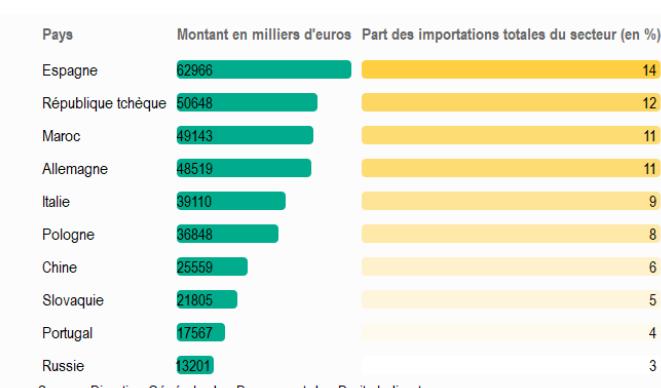
Tableau 5 | Véhicules automobiles ; carrosseries automobiles ; remorques et semi-remorques : top 10 des pays à l'exportation



Source : Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects

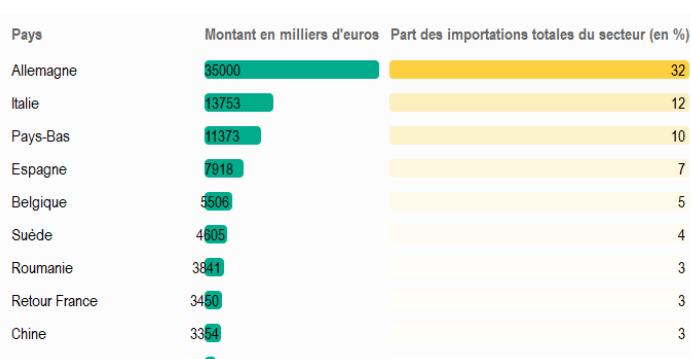
Principales provenances des produits importés

Tableau 6 | Equipements automobiles : top 10 des pays à l'importation



Source : Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects

Tableau 7 | Véhicules automobiles ; carrosseries automobiles ; remorques et semi-remorques : top 10 des pays à l'importation



Source : Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects

Sources, méthodologie, définitions

Méthode

Le périmètre de la filière automobile au 30 juin 2025 (362 établissements) est basé sur le contour réalisé en 2022, extrapolé des cessations et reprises. Les créations pures n'ont pas été prises en compte.

Sources

Les données sur les **effectifs salariés** sont issues de l'exploitation des données individuelles de la Déclaration Sociale Nominative (DSN).

Les **mouvements de main-d'œuvre (MMO)** recensent l'ensemble des embauches et des fins de contrats de travail au niveau des établissements. Ils permettent de mesurer les entrées et les sorties selon le type de contrat (contrat à durée déterminée/contrat à durée indéterminée), la durée des contrats et les motifs de rupture.

L'intérim : depuis juillet 2018, la Déclaration sociale nominative (DSN) est l'unique source des statistiques d'intérim. Elle se substitue ainsi à la source historique, les relevés mensuels de mission – RMM – adressés à France Travail par les établissements de travail temporaire. À partir de cette information, la Dares élabore divers indicateurs mensuels, trimestriels et annuels. Ces statistiques intègrent les contrats à durée indéterminée intérimaires (CDII).

Le service statistique des Douanes publie tous les mois les données du **commerce extérieur** qui concernent les échanges de marchandises et non de services. La valeur statistique correspond à la valeur des marchandises au passage de la frontière française : CAF Coût Assurance et Fret inclus pour les importations, FAB Franco A Bord pour les exportations. Les droits, taxes et accises sont exclus de la valeur statistique. À l'instar des données nationales, les statistiques régionales du commerce extérieur sont établies à partir des informations issues des déclarations de dédouanement des marchandises DAU ou des réponses à l'enquête mensuelle sur les échanges de biens intra-UE EMEBI. À l'exception des échanges de gaz naturel et d'électricité, la ventilation par département puis, par agrégation, par région s'effectue de la manière suivante : - À l'exportation : c'est le département d'exportation des marchandises qui est mentionné. Il s'agit du lieu initial à partir duquel les marchandises sont exportées et non pas le département du siège social de l'entreprise qui exporte. - À l'importation : c'est le département de destination réelle des marchandises importées et non le département du siège social de l'importateur. À noter que dans certains cas, le département indiqué sur les documents douaniers peut être celui de stockage et pas forcément celui d'expédition, de consommation ou d'importation. Ainsi, des flux sont attribués aux régions possédant d'importantes plateformes logistiques d'échanges commerciaux.

Définitions

L'effectif salarié provient de la **source Urssaf** et représente l'effectif fin de mois (EFM) mesuré au dernier jour ouvré du mois. Cet effectif exclut certains salariés : les intérimaires pour les entreprises utilisatrices, les apprentis, les élèves ou étudiants effectuant un stage en entreprise donnant lieu à la signature d'une convention entre le stagiaire, l'entreprise et l'établissement d'enseignement, les stagiaires de la formation professionnelle, les salariés percevant des sommes après la rupture de leur contrat de travail, les VRP multicartes, les salariés régulièrement détachés en France en vertu de conventions ou de règlements internationaux. Tous les autres salariés, à temps complet ou à temps partiel, comptent pour un dans l'effectif à inscrire sur le BRC, indépendamment de la durée de travail. Les données mobilisées ne permettent pas de corriger de la multi-activité, ce qui rapproche l'effectif présenté d'un nombre de postes de travail. Cet effectif réel en fin de mois diffère d'autres notions d'emploi faites en équivalents temps plein (ETP) ou qui excluent certaines catégories de salariés comme les emplois aidés.

Les **embauches** et les **départs** sont des flux de main-d'œuvre qui n'intègrent ni les transferts entre les établissements d'une même entreprise ni les entrées/sorties en mission d'intérim.

Une offre d'emploi peut être durable (contrat de 6 mois ou plus), temporaire (1 à moins de 6 mois) ou occasionnel (moins d'un mois).

Pour en savoir plus

Des résultats plus détaillés sur un territoire et la liste des entreprises de la filière automobile sont mis à disposition via la plateforme Decidata.

« Au 1er semestre 2024, l'activité de la filière automobile ralentit », Insee - Dreets, décembre 2024.

« La filière automobile amorce un virage vers l'électrique », Insee - Dreets, mai 2024.