

La filière automobile amorce le virage vers l'électrique

Insee Analyses Bourgogne-Franche-Comté • n° 120 • Mai 2024

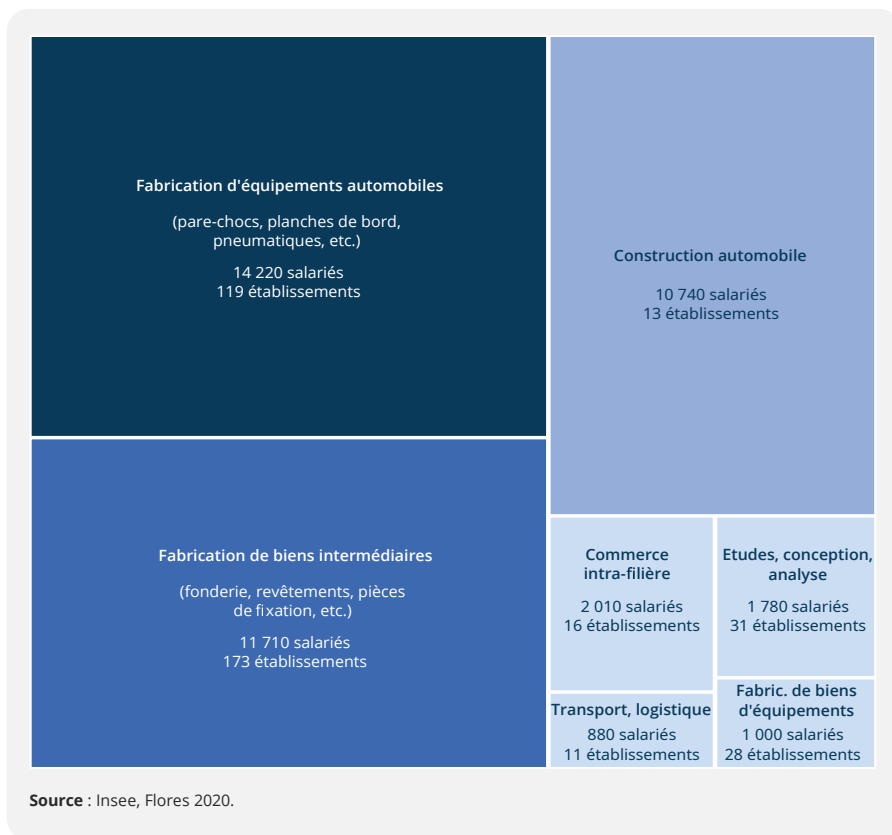


Dans un secteur en mutation, les 391 établissements de la filière automobile en Bourgogne-Franche-Comté emploient plus de 42 000 salariés fin 2020. Cette filière perd 10 % de son effectif entre 2018 et 2022. S'agissant, plus spécifiquement de la construction automobile, la baisse est encore plus prononcée, la Bourgogne-Franche-Comté n'est plus sur le podium des régions y employant le plus de salariés. Les salariés de la filière automobile sont essentiellement en contrat à durée indéterminée et le tiers sont âgés de plus de 50 ans. Leur ancienneté et qualification leur procurent des revenus supérieurs à ceux de l'industrie. Dans les années à venir, la filière devra faire face à un enjeu de renouvellement de sa main-d'œuvre dans un contexte où les dix principaux métiers exercés dans la filière sont tous en très forte tension.

La filière automobile confrontée à une mutation du marché

Avec la commercialisation de véhicules hybrides, puis tout électriques, la filière automobile est en pleine mutation. En interdisant d'ici 2035 les ventes de voitures neuves roulant à l'essence ou au diesel, l'Union européenne incite l'industrie automobile à évoluer rapidement. L'objectif est de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici 2030 et de 100 % cinq ans plus tard. En 2023, 16,7 % des nouvelles immatriculations de voitures particulières sont des véhicules électriques ou hydrogènes, contre moins de 2 % en 2018. Plus largement, la part des immatriculations de voitures particulières, essentiellement essence ou diesel, a été divisée par deux sur cette même période. Ces changements ont des conséquences importantes sur les activités et la main-d'œuvre de la filière. En effet, les véhicules électriques nécessitent près de quatre fois moins de pièces en acier mais d'une plus forte proportion de composants électroniques. La filière est très implantée en Bourgogne-Franche-Comté avec des acteurs clés ayant déjà engagé cette mutation. Outre une plus grande automatisation, la nouvelle

► 1. Les sept segments de la filière automobile en Bourgogne-Franche-Comté selon leur nombre de salariés et d'établissements en 2020



En partenariat avec :

ligne de montage, mise en place par Stellantis à Sochaux en 2022, offre la possibilité d'accueillir aussi bien des véhicules thermiques, hybrides qu'électriques. Par ailleurs, Forvia a installé son centre mondial de recherche et développement dédié à l'hydrogène à Bavans dans le Doubs et les premiers réservoirs à hydrogène sont sortis de l'usine voisine d'Allenjoie. Pour pouvoir suivre les conséquences de ces changements sur le tissu productif et l'emploi, les acteurs publics de la région se mobilisent afin d'identifier régulièrement les établissements intervenant dans filière automobile de Bourgogne-Franche-Comté. À ce titre, le **périmètre de la filière automobile**, basé sur les établissements actifs fin 2020, a été défini.

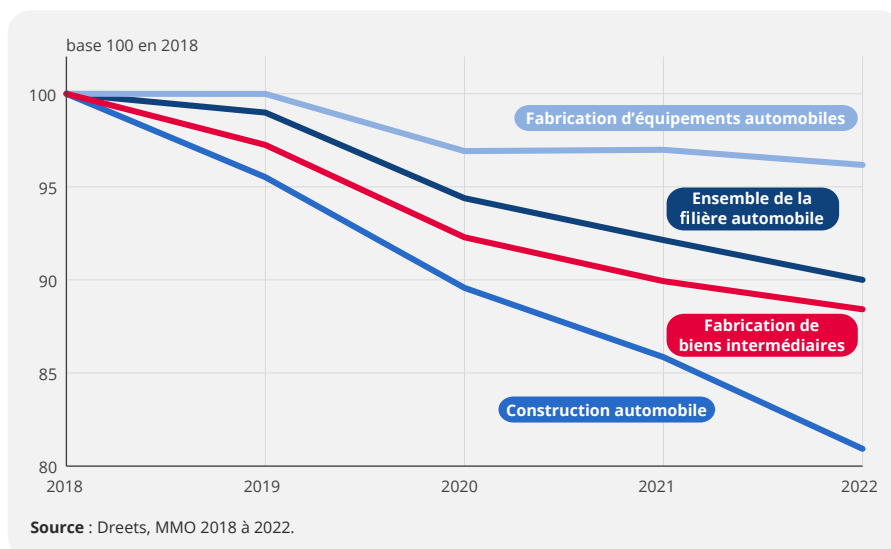
391 établissements génèrent plus du quart des emplois industriels

Fin 2020, la filière automobile de Bourgogne-Franche-Comté compte 391 établissements. Ils emploient 42 340 salariés (hors intérim), soit 27,2 % de l'emploi industriel et 4,1 % de l'emploi salarié de la région. En 5 ans, le poids de la filière diminue légèrement.

L'automatisation et la robotisation des process destinés à rester compétitif, dans un secteur de plus en plus concurrentiel, induisent des gains de productivité. De plus, afin de conserver ou améliorer leurs marges, les grands donneurs d'ordre, aussi bien chez les constructeurs que chez les équipementiers, ont tendance à se fournir dans des pays ayant des coûts du travail plus faibles, pouvant ainsi réduire l'activité locale.

Par ailleurs, avec le recul de la production automobile durant la crise sanitaire, le nombre d'intérimaires est en fort recul. La filière emploie 5 840 intérimaires fin 2020, soit 12 % de son effectif, proportion

► 2. Indice des effectifs des trois principaux segments



proche de celle observée dans l'industrie. Dans la région, la filière est structurée autour de trois segments principaux. Celui de la construction automobile arrive en troisième position derrière la fabrication d'équipements automobiles et la fabrication de biens intermédiaires. À eux trois, ils regroupent près de 80 % des établissements et 90 % des salariés ► **figure 1**.

Sur les dix plus gros établissements industriels de la région, cinq appartiennent à la filière automobile. Parmi eux, les établissements de Stellantis localisés à Sochaux et Vesoul, de Fiat Powertrain Technologies à Bourbon-Lancy, spécialisé dans la fabrication de moteurs pour camions, et de Michelin, qui fabrique des pneumatiques à Blanzay, comptent chacun plus de 1 000 salariés ► **encadré**. L'emploi est concentré dans les grands établissements. En effet, un tiers des salariés de la filière automobile travaille dans un établissement d'au moins

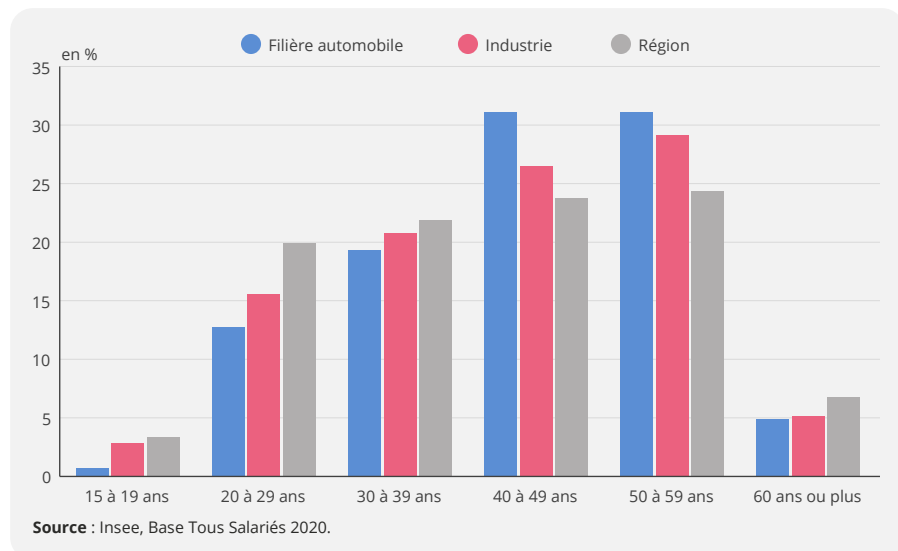
500 salariés, soit le double de la proportion observée dans l'industrie. Dans la construction automobile, c'est encore plus marqué avec neuf salariés sur dix travaillant dans un établissement de plus de 500 salariés.

Entre 2018 et 2022, la construction automobile perd un cinquième de ses effectifs

Les établissements appartenant à la filière automobile en 2018, toujours actifs fin 2022, ont perdu 10 % de leurs effectifs sur cette période. Depuis 2020, l'emploi diminue dans un contexte de crise sanitaire et de pénurie de semi-conducteurs. Par ailleurs, la bascule vers l'électrique s'accélère nécessitant des compétences différentes et mobilisant moins de personnel. De plus, sous l'effet de la récente crise inflationniste, les baisses de rentabilité dans toute la chaîne de production ne créent pas un climat favorable à l'emploi.

La baisse des effectifs concerne particulièrement les principaux segments de la filière ► **figure 2**. L'effectif salarié chute de près de 20 % dans la construction automobile. Ainsi, fin 2020, la Bourgogne-Franche-Comté glisse à la quatrième place des régions comptant le plus d'effectifs dans cette activité. Elle est désormais devancée par la région Haut-de-France qui gagne de l'emploi, notamment du fait du développement de Toyota, initiateur des véhicules hybrides. Toutefois, c'est toujours en Bourgogne-Franche-Comté que la part de la construction automobile dans l'emploi salarié régional est la plus importante. Dans la fabrication de biens intermédiaires, l'emploi régresse de près de 12 %. Sur cette période, des établissements importants et

► 3. Structure de la filière automobile selon l'âge des salariés en 2020



structurants pour leurs territoires ont fermé, à l'image de Benteler à Migennes et la fonderie MBF Aluminium, dans la zone d'emploi de Saint-Claude.

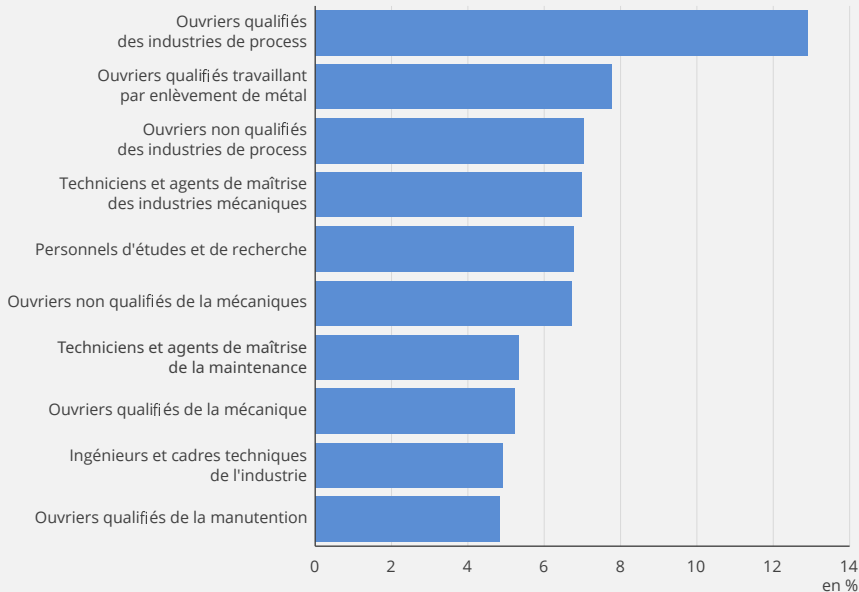
D'ici 2035, près d'un tiers des salariés pourrait partir à la retraite

Les salariés de la filière automobile sont âgés en moyenne de 44 ans, soit deux ans de plus que dans l'industrie. D'ici 2035, un tiers des salariés de la filière pourrait partir à la retraite. En effet, fin 2020, 36 % sont âgés d'au moins 50 ans. Cette proportion atteint 42 % dans la construction automobile. En lien avec des anciennetés élevées, le salaire horaire net dans la filière automobile est 3 % supérieur à celui de l'industrie ► **figure 3**. Les trois quarts des salariés de la filière automobile sont des hommes. À l'instar de l'industrie, ils sont essentiellement en contrat à durée indéterminée (95 %). Les cadres et professions intellectuelles supérieures représentent 18,6 % de l'effectif salarié, contre 13,6 % dans l'industrie. Le salaire horaire net moyen dans la filière s'établit à 16 euros, soit le double du Smic en 2020. Il est plus important dans la construction automobile et la fabrication de biens d'équipements. Dans la construction automobile, la concentration des salariés dans de très gros établissements participe à un salaire plus élevé. Bien que hautement qualifiés, les salariés qui travaillent dans les études et la conception perçoivent des salaires moins élevés du fait de leur plus jeune âge. En effet, dans ce segment le tiers des salariés a moins de 30 ans, soit près de 20 points de moins que la moyenne de la filière.

Les principaux métiers de la filière sont en forte tension de recrutement

Parmi l'ensemble des métiers exercés dans la filière (hors gestion administrative), près de six métiers sur dix sont en forte **tension** dans la région en 2022. Les dix principaux métiers de la filière, qui couvrent 70 % des effectifs, sont tous en très forte tension ► **figure 4**. Parmi eux, quatre sont déjà concernés par un manque de main-d'œuvre très important (ouvriers qualifiés des industries de process, techniciens et agents de maîtrise des industries mécaniques, personnels d'études et de recherche, techniciens et agents de maîtrise de la maintenance). Dans quatre métiers sur dix, ces difficultés de recrutement sont notamment liées à la recherche de compétences spécifiques. Ces métiers font appel à des profils

► 4. Poids des dix principaux métiers de la filière automobile



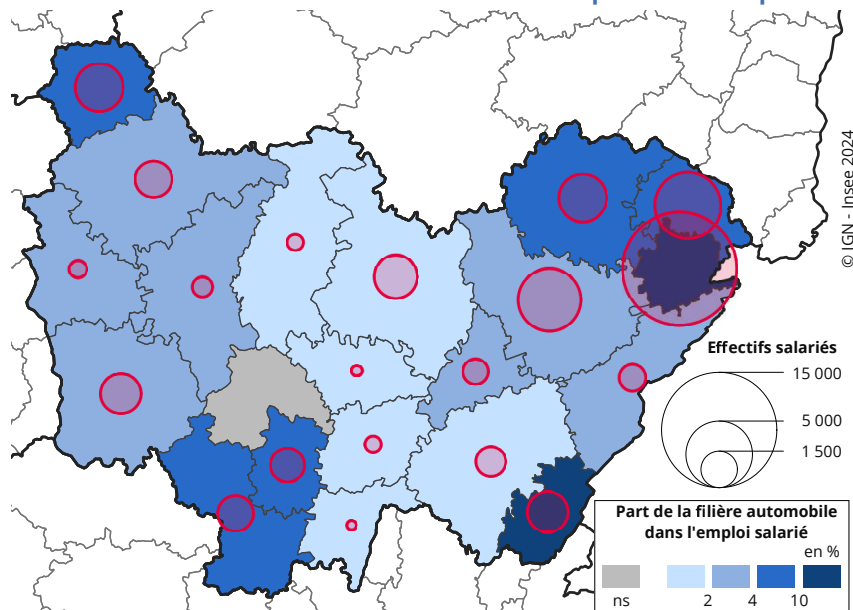
Note : Ces 10 métiers sont en très forte tension.

Sources : Insee, Base Tous Salariés 2020 ; Dares - France Travail, métiers en tension.

► Encadré - Plus de la moitié des effectifs est localisée dans le nord-est de la région

La localisation des établissements et des effectifs de la filière est sensiblement comparable à celle observée en 2018. La filière reste fortement implantée dans le nord-est de la région autour du centre historique de Peugeot à Sochaux. Ainsi, plus de 50 % des établissements et des effectifs sont localisés dans les zones d'emploi de Besançon, Montbéliard et Belfort. Dans la zone d'emploi de Saint-Claude, plus d'un emploi sur dix relève de la filière automobile. Le territoire bénéficie de la présence d'établissements spécialisés dans la fabrication de pièces d'habitacle, à l'image de Bourbon Automotive, Plastic du Val de Loire ou encore Thomas France Plastique. Dans les zones d'emploi du Charolais et Creusot-Montceau, plus de 4 % des salariés travaillent pour la filière, en lien avec l'implantation des établissements de FPT Powertrain et Michelin. La zone d'emploi de Sens, au nord-ouest de la région, est marquée par la présence de l'établissement Berner qui compte près de 1 500 salariés. La proximité de réseaux de transport en direction de l'Île-de-France, comme l'autoroute A6, favorise les échanges avec de nombreux établissements sous-traitants ou fournisseurs.

Localisation des salariés de la filière automobile par zone d'emploi



ns : non significatif.

Source : Insee, Flores 2020.

techniques, dont les savoir-faire, acquis par l'expérience ou la formation, ne sont pas facilement accessibles par les demandeurs d'emplois sans expérience ou les diplômés d'autres cursus. Il s'agit des techniciens et agents de maîtrise des industries mécaniques, des ouvriers qualifiés de la mécanique, des ouvriers qualifiés travaillant par enlèvement de métal et des personnels d'études et de recherche. Ces tensions peuvent

entraîner des répercussions sur les autres filières industrielles où certains métiers nécessitent les mêmes compétences. Étant donné les nombreux départs à la retraite envisagés dans les années à venir et compte tenu des transformations en cours dans la filière automobile, avec l'essor des véhicules hybrides et électriques, les besoins en personnel vont évoluer. Ils devront s'adapter pour répondre aux futures exigences

technologiques et environnementales. L'évolution des tensions dans les différents métiers concernés est donc incertaine. ●

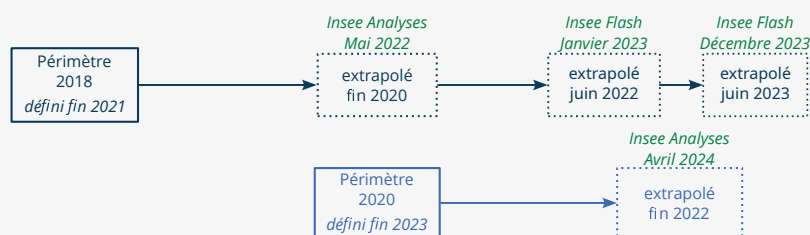
Mathéo Bourgeois, Florent Ovieve (Insee), Sébastien Dubois, Céline Rouot, Émilie Vivas (Dreets)

Retrouvez les données en téléchargement sur www.insee.fr

► Définitions et méthode

Le **périmètre de la filière automobile**, mis à jour à partir des données Flores 2020, a pu être établi fin 2023. Il est issu d'une sélection d'établissements participant à la fabrication de véhicules automobiles destinés au transport de passagers ou de marchandises (yc. parties, accessoires et remorques). Sont incluses dans le périmètre, les activités liées à la production d'automobiles mais aussi de camions, d'autobus et de remorques. Sont exclues les fabrications de motos, de tracteurs agricoles et de véhicules militaires de combat. Cette liste est constituée à partir du code APE (activité principale exercée) des établissements renseignés dans le répertoire Sirène et du code produit de l'enquête annuelle de production de l'Insee. Seuls les établissements de 10 salariés ou plus peuvent faire partie du champ et ont donc été expertisés avec l'aide des professionnels de la filière (Dreets, Conseil régional, AER, Banque de France, CCI BFC, Pôle véhicule du futur, UIMM, Emfor). Ceux de moins de 10 salariés, qui ont été écartés de l'étude, représentent environ 1 % des effectifs. Ce travail de définition de la filière a été réalisé uniquement sur les établissements de Bourgogne-Franche-Comté, cela ne permet donc pas de réaliser des comparaisons avec les autres régions. Toutefois, le segment de la construction automobile étant entièrement défini par l'intégralité du code APET 2910Z, des comparaisons géographiques sont réalisables sur celui-ci.

Afin d'obtenir les chiffres provisoires au 31/12/2022 présents dans cette étude, le périmètre 2020 a été extrapolé grâce aux données Dreets MMO. Il a été réduit des établissements ayant cessé leur activité, ceux concernés par une cessation-reprise ont été conservés. Les créations pures n'ont pas été prises en compte. L'extrapolation permet d'apporter un éclairage provisoire sur les évolutions d'effectifs à chaque nouvelle publication.



La Dares et France Travail ont attribué un indicateur de **tension** à chaque métier correspondant aux difficultés de recrutement rencontrées par les employeurs. Cette tension est mesurée à partir de trois composantes : le rapport entre les offres d'emploi en ligne et le flux de demandeurs d'emploi, le taux de sortie des demandeurs d'emploi et la part des projets de recrutement jugés difficiles par les employeurs.

Des indicateurs complémentaires permettent d'éclairer les facteurs à l'origine des tensions :

- L'intensité d'embauche : les entreprises qui recrutent beaucoup doivent réitérer le processus d'embauche, ce qui a un coût en termes humains et financiers ;
- La contrainte des conditions de travail : il existe un manque d'attractivité des métiers qui exposent les salariés à des conditions de travail difficiles (telles que la station debout prolongée, le port de charges lourdes, l'exposition aux vibrations associées à des contraintes de cadence, d'horaires décalés et de travail répétitif). Ces conditions de travail augmentent les risques de maladies professionnelles et d'incapacité de travail ;
- La non-durabilité de l'emploi : les emplois en CDD, à temps partiel et/ou saisonnier sont moins attractifs car confinant les salariés à la précarité ;
- La main d'œuvre disponible : si le nombre de demandeurs d'emplois est faible, les tensions augmentent ;
- Le lien entre la spécificité de formation et le métier : si un métier nécessite des qualifications spécifiques, il peut être difficile d'embaucher des actifs peu ou non-diplômés, ou dont les qualifications ne correspondent pas ;
- L'inadéquation géographique : les besoins en main d'œuvre ne se situent pas là où réside la main d'œuvre disponible.

► Pour en savoir plus

- **Ovieve F. (Insee), Rouot C., Vivas É. (Dreets)**, « [L'emploi salarié toujours en baisse dans la filière automobile fin juin 2023](#) », *Insee Flash Bourgogne-Franche-Comté* n° 184, décembre 2023.
- **Ovieve F., Rossignol P. (Insee), Dubois S., Rouot C., Vivas É. (Dreets)**, « [Les tensions sur le marché du travail en 2022](#) », *La Lettre de la DAJ* n° 368, novembre 2023.
- **Ovieve F., Rossignol P. (Insee), Dubois S., Rouot C., Vivas É. (Dreets)**, « [Une filière automobile déjà en pleine mutation à l'aube de la crise sanitaire](#) », *Insee Analyses Bourgogne-Franche-Comté* n° 96, mai 2022.
- **Bertrand M., Rossignol P.**, « [La filière automobile bien implantée depuis longtemps aux quatre coins de la Bourgogne-Franche-Comté](#) », *Insee Analyses Bourgogne-Franche-Comté* n° 33, mai 2018.

