



## La filière automobile bien implantée depuis longtemps aux quatre coins de la Bourgogne-Franche-Comté

La filière automobile est depuis des décennies bien ancrée en Bourgogne-Franche-Comté avec 45 000 emplois salariés hors intérim, soit un tiers de l'emploi industriel de la région. La moitié de ces emplois se situent dans la zone d'emploi de Belfort-Montbéliard-Héricourt avec le site sochalien de PSA entouré d'un réseau important d'entreprises. La filière est également très présente à Vesoul, dans la zone d'emploi de Saint-Claude, au sud-ouest de la région et dans l'Yonne où les équipementiers sont à proximité de l'Île-de-France et de ses nombreuses usines automobiles.

Dans la filière automobile, l'emploi se concentre sur de gros établissements et la plupart des salariés permanents sont en CDI. Les trois quarts des établissements recourent aussi à l'intérim qui représente environ 9 300 emplois en 2017, soit une main-d'œuvre supplémentaire conséquente et souvent plus jeune.

La filière offre des emplois plus qualifiés donc mieux rémunérés que dans les autres domaines d'activité. Les salariés souvent plus âgés devraient être nombreux à prendre leur retraite d'ici 2030.

Madeline Bertrand, Philippe Rossignol, Insee

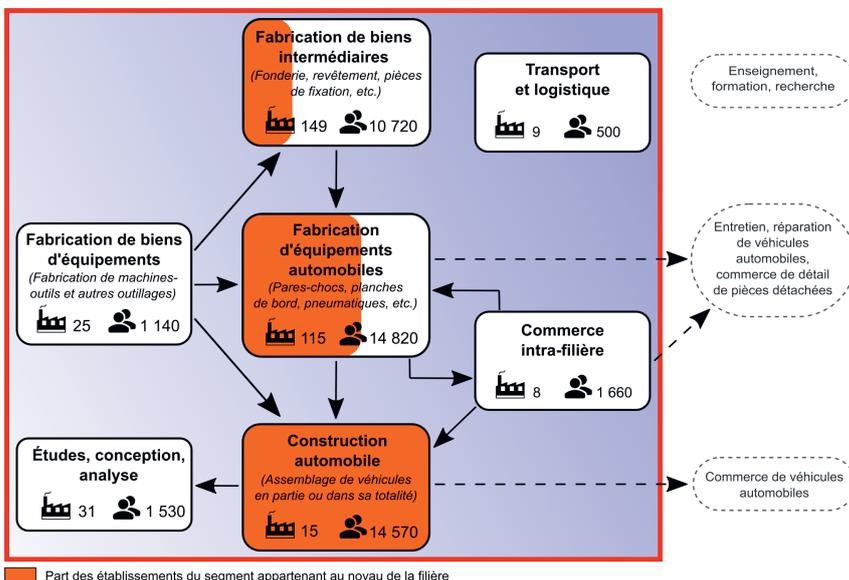
La Bourgogne-Franche-Comté figure parmi les régions les plus industrielles de France. La filière automobile, qui renoue avec la croissance depuis 2014 grâce à la reprise des ventes automobiles, occupe une place importante au sein de l'industrie régionale. Elle tient à l'implantation déjà ancienne de plusieurs sites de production d'envergure nationale. La filière automobile est structurée autour de trois segments principaux : la construction automobile, la fabrication d'équipements automobiles et la fabrication de biens intermédiaires. Ces trois segments représentent 90 % de l'emploi hors intérim et 80 % des établissements de la filière (figure 1).

### Filière automobile : un tiers de l'emploi industriel régional

La filière automobile (définitions) en Bourgogne-Franche-Comté compte plus de 350 établissements. Avec près de 45 000 salariés, hors intérim, la filière représente 5,1 % de l'emploi salarié

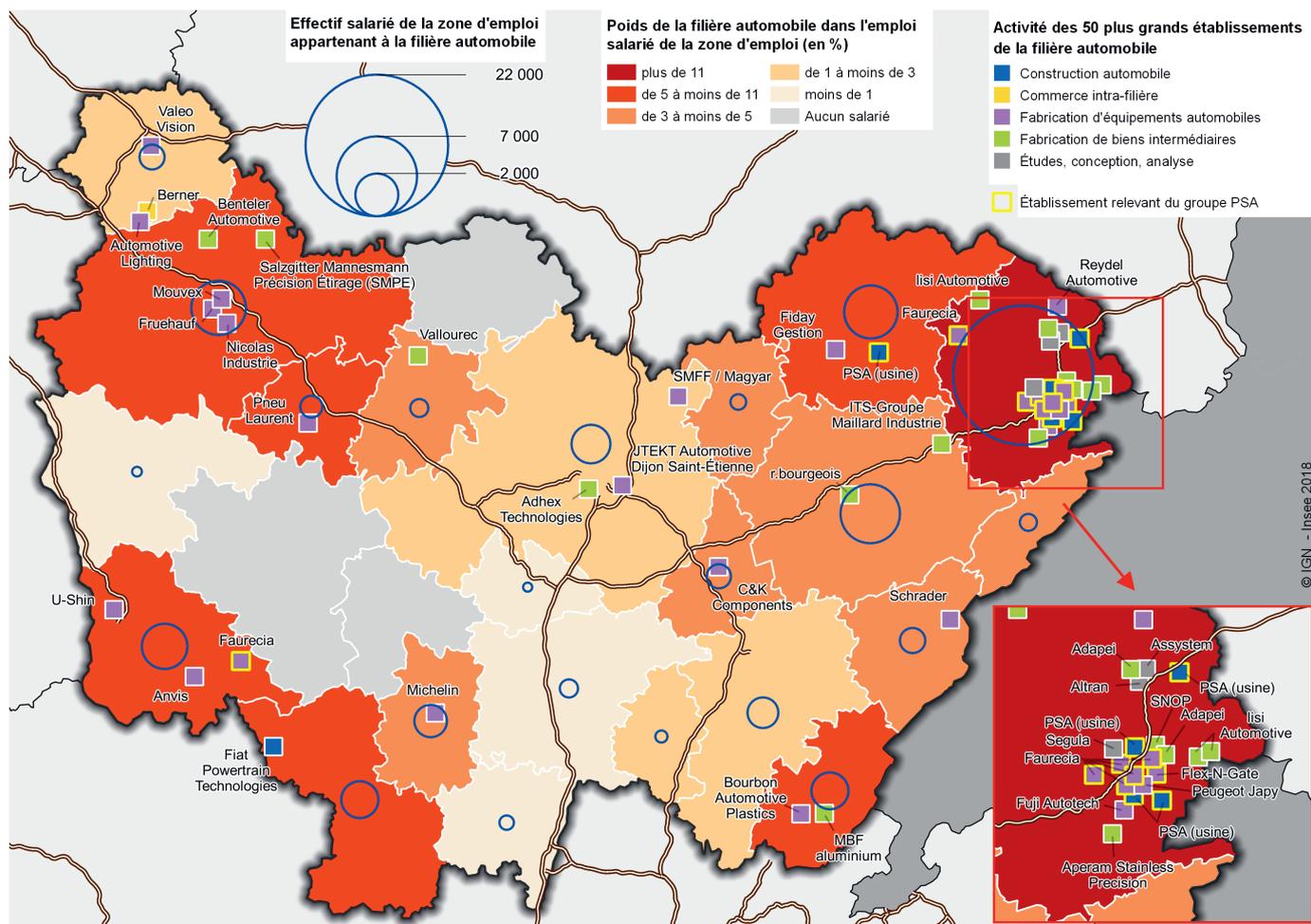
1 Trois segments regroupent 80 % des établissements et 90 % de l'emploi de la filière automobile

Filière automobile : 350 établissements et 45 000 salariés



Source : Insee, Clap 2015

## 2 La zone de Belfort-Montbéliard-Héricourt concentre près de la moitié des effectifs de la filière



Sources : Insee, Clap 2015, Lifi 2015

régional et près du tiers de l'emploi industriel de la région. Elle emploie par exemple davantage de salariés que la filière bois (2 % de l'emploi régional), ou encore le tourisme (3 %).

Cette activité est surtout située à l'est de la région, autour du centre historique de Peugeot (figure 2). Mais elle est également installée à l'ouest, dans la Nièvre par exemple, à proximité du circuit de Magny-Cours, en Saône-et-Loire où Michelin est présent depuis de nombreuses années, ou encore dans l'Yonne avec les entreprises Pneu Laurent, filiale du groupe Michelin, près d'Avallon et Valeo Vision à Sens, spécialisée dans les feux arrière.

Sur les dix plus gros établissements employeurs de la région de la sphère productive, six appartiennent à la filière automobile : trois établissements PSA, Berner (commerce de gros de fournitures et équipements industriels), Fiat Powertrain Technologies ou FPT (fabrication de moteurs) et Michelin (fabrication de pneus).

Seul constructeur présent dans la région, PSA emploie plus du tiers des salariés de la filière, principalement à Sochaux et Vesoul. Le site sochalien est la deuxième plus grande usine automobile et le quatrième

établissement industriel de France en termes d'effectifs, après les établissements Airbus (avions et hélicoptères) et l'usine Renault à Guyancourt en Île-de-France. La Bourgogne-Franche-Comté concentre ainsi près du quart des effectifs de l'entreprise PSA en France. Avec près de 365 000 véhicules produits en 2016, il est le deuxième site mondial de Peugeot après Vigo en Espagne.

### Belfort-Montbéliard-Héricourt au cœur d'une filière pourtant présente aux quatre coins de la région

L'entreprise Peugeot s'est implantée à Sochaux en 1912. Depuis, un grand nombre d'entreprises liées à la filière automobile se sont installées à proximité du site de production. Cette mosaïque d'entreprises est principalement constituée d'équipementiers pour qui la réactivité et des délais de livraison courts sont un enjeu important. Ainsi, la zone d'emploi de Belfort-Montbéliard-Héricourt concentre près d'un emploi sur deux, hors intérim, de la filière régionale. La fabrication de véhicules y représente plus de 20 % de l'emploi salarié et les deux tiers des emplois industriels.

La filière est également bien implantée dans la plupart des autres départements de la région. Dans la zone d'emploi de Saint-Claude, elle représente un emploi salarié sur dix, soit le deuxième poids régional après la zone de Belfort-Montbéliard-Héricourt et un quart de l'emploi salarié industriel. La zone d'emploi bénéficie de la proximité de la « Plastics Vallée » qui s'étend autour d'Oyonnax dans l'Ain. Cette dernière regroupe près de 600 entreprises de la plasturgie. La filière automobile est devenue l'un des principaux débouchés pour ces entreprises.

Au sud-ouest de la région, à Bourbon-Lancy, FPT produit des moteurs de camion. C'est un acteur industriel majeur de Saône-et-Loire. Là aussi, l'entreprise a un fort ancrage historique puisque cette activité a débuté à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle avec la fabrication de matériel agricole, puis s'est orientée vers la production de moteurs.

Dans la Nièvre, le circuit automobile de Magny-Cours créé en 1960 a favorisé l'implantation d'entreprises liées à l'automobile de course.

Dans l'Yonne, nombre d'équipementiers se sont installés le long de l'autoroute A6 menant à la région parisienne qui compte

elle-même un grand nombre d'usines de construction automobile. Parmi les implantations historiques de l'Yonne, PneuLaurent (récemment renommé LaurentRetread), fondée en 1946 à Avallon, est spécialisée dans le rechapage de pneus. Dans cette zone d'emploi, la filière automobile représente environ 8 % de l'emploi salarié, soit la moitié des emplois industriels de cette zone, par ailleurs peu industrielle et plutôt agricole.

### Des équipementiers nombreux, une gamme d'activités diversifiées

La construction automobile ne compte que 15 établissements. Elle regroupe des entreprises comme celles relevant de PSA qui assemblent des véhicules mais aussi des fabricants de moteurs pour camions comme FPT ou des acteurs du circuit de Magny-Cours.

Les 115 équipementiers produisent les nombreux éléments des véhicules comme le pare-brise, l'éclairage, les filtres ou les joints. Dans ce segment, on trouve des entreprises telles que Fruehauf à Auxerre qui construit des remorques de poids-lourds, Michelin près de Montceau-les-Mines, mais aussi U-Shin à Nevers qui fabrique des Neymans.

Les 149 fabricants de biens intermédiaires produisent à destination des équipementiers. À Saint-Claude, MBF Aluminium coule du métal pour former des pièces qui composeront des boîtes de vitesses ou des moteurs. À Montbard, Vallourec Bearing Tubes fabrique des tubes sans soudure destinés à la fabrication de roulements. Lisi automotive conçoit des pièces de fixation prévues pour

les sièges et des composants mécaniques de sécurité, pour les systèmes de sécurité ou de freinage.

Quatre autres activités gravitent autour de ces trois segments principaux : le commerce intra-filière, essentiellement représenté dans la région par Berner près de Sens, des cabinets d'études dont les trois plus importants sont Assystem, Altran et Segula, tous situés autour de Sochaux, et des entreprises de transport et de logistique, domaine où Gefco est un acteur important du fait de son lien avec le groupe PSA.

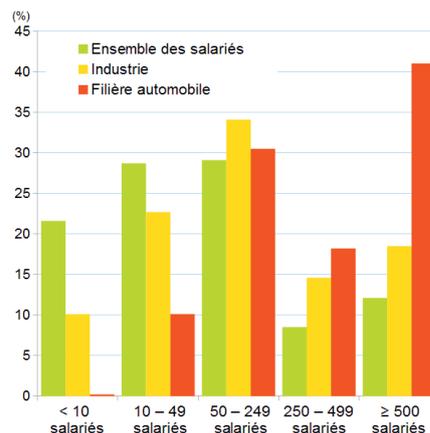
Enfin, les fabricants de biens d'équipements fournissent des machines-outils ou outils nécessaires à la fabrication d'un véhicule ou des éléments le composant. Ainsi, deux établissements du groupe Black et Decker produisent par exemple des tournevis spécialement conçus pour l'industrie automobile.

En dehors de la zone de Belfort-Montbéliard-Héricourt où l'ensemble des segments de la filière sont bien représentés, chaque zone est davantage positionnée sur un segment en particulier. Dans celles d'Avallon, Sens et Cosne-Clamecy, les équipementiers représentent plus de 90 % de l'emploi hors intérim de la filière. Dans le Charolais et la zone de Vesoul, la construction automobile prédomine. En revanche, la fabrication de biens intermédiaires est bien implantée dans les zones de Montbard, Mâcon et Besançon avec plus des deux tiers des emplois.

### Un emploi très concentré dans les gros établissements

L'emploi dans la filière est, contrairement au reste de l'industrie, très concentré sur

### 3 Quatre emplois sur dix dans des établissements de 500 salariés ou plus



Source : Insee, Clap 2015

de gros établissements. Les unités de 500 salariés ou plus représentent 40 % de l'emploi hors intérim de la filière, c'est deux fois plus que dans l'industrie régionale et quatre fois plus que dans l'emploi total régional (figure 3). La concentration est particulièrement forte dans le segment de la construction automobile, qui représente moins de 5 % des établissements mais un tiers de l'emploi hors intérim de la filière. Dans ce segment, 9 salariés sur 10 hors intérim travaillent dans un établissement d'au moins 500 salariés.

L'emploi est bien plus dispersé dans les autres segments. Ainsi, dans la fabrication de biens d'équipement, un tiers des salariés exercent dans des établissements de 10 à 49 salariés.

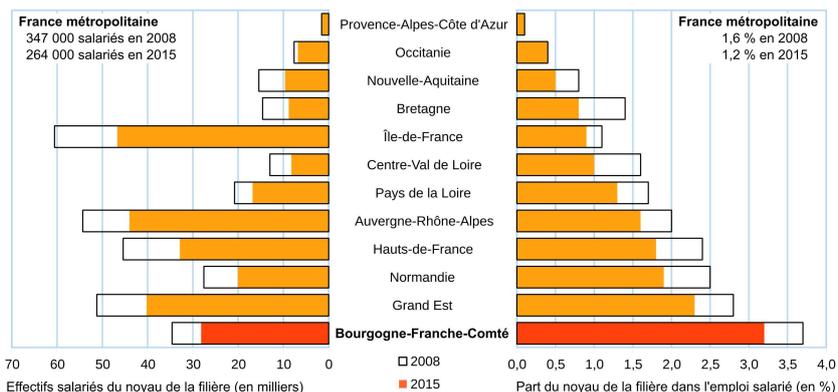
## Bourgogne-Franche-Comté : première région automobile pour le noyau de la filière

La Bourgogne-Franche-Comté est la région où le poids du noyau (définitions) de la filière automobile dans l'emploi hors intérim est le plus important : 3,2 % de l'emploi salarié, devant la région Grand Est avec 2,3 % et la Normandie avec 1,9 %. En revanche, en termes d'effectifs, elle n'est que la cinquième région. Elle se place derrière la région Île-de-France avec plusieurs implantations de PSA et Renault (dont le site de Guyancourt de 9 500 salariés, première usine automobile de France), la région Auvergne-Rhône-Alpes avec Michelin et son usine de 4 850 salariés à Clermont-Ferrand, le Grand Est avec Renault et PSA (site à Sausheim de 6 450 salariés) et les Hauts-de-France avec plusieurs implantations plus modestes (entre 2 300 et 4 000 salariés) de PSA, Renault et Toyota.

Dans la région, le noyau représente un tiers des établissements et les deux tiers des salariés de la filière. La construction automobile y est sur-représentée : 52 % contre 41 % en France où les équipementiers sont proportionnellement plus nombreux.

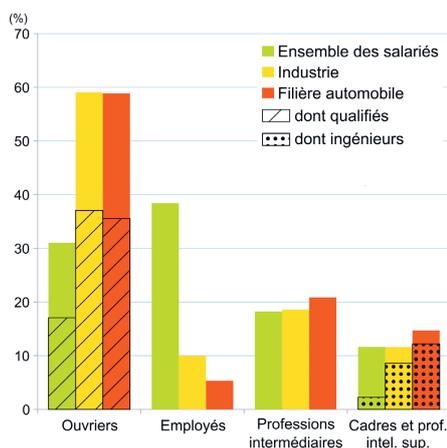
Entre 2008 et 2015, l'emploi du noyau de la filière n'a diminué que de 19 % dans la région quand un quart des emplois disparaissaient au niveau national. Ainsi, la Bourgogne-Franche-Comté est, avec l'Occitanie, la région où cet emploi a le mieux résisté à la crise. Pendant cette période, l'emploi salarié du noyau a diminué dans toutes les zones d'emploi de la région, à l'exception de celles de Gray et de Sens. Cette dernière a même gagné une centaine de salariés, doublant ainsi l'emploi lié à l'automobile, mais le poids de la filière y est resté faible, à 0,8 % de l'emploi de la zone. Par contre, dans la zone de Nevers, le noyau pèse désormais 2,8 % et a progressé légèrement sur la période en raison d'une plus forte diminution du reste de l'emploi salarié.

### Le noyau de la filière automobile a mieux résisté à la crise en Bourgogne-Franche-Comté



Source : Insee, Clap 2015

#### 4 Plus de cadres, plus qualifiés



Source : Insee, DADS 2015

#### Plus d'intérim chez les équipementiers

Hors intérim, 94 % des salariés de la filière sont en CDI contre 81 % en moyenne dans la région, hors fonction publique. En parallèle, la filière recourt massivement à l'emploi intérimaire dont la réactivité est appréciée dans un contexte de forte concurrence internationale. Ainsi, fin 2017, les trois quarts des établissements de la filière font appel à l'intérim ; ils emploient près de 9 300 intérimaires, soit 20 % d'emplois supplémentaires. Plus de la moitié travaillent dans la fabrication d'équipements automobiles et près du quart dans la construction automobile.

Les ouvriers représentent 60 % des effectifs hors intérim, un niveau comparable à celui de l'industrie dans la région. En revanche, ils ont un niveau de qualification plus élevé que l'ensemble des ouvriers (figure 4). Dans le segment de la construction automobile, les ouvriers qualifiés sont cependant moins nombreux en proportion (45 %). En effet, une transformation du processus de production s'est opérée ces dernières années : de plus en plus de pièces techniques, autrefois fabriquées directement par les constructeurs automobiles, sont désormais produites par les équipementiers. Chez ces derniers, les trois quarts des ouvriers sont qualifiés. L'activité des constructeurs se concentre dorénavant sur l'assemblage qui lui, repose sur une main-d'œuvre moins qualifiée.

La prédominance des ingénieurs au sein des cadres est très marquée dans la filière. Ces cadres techniques représentent ainsi plus de 83 % des cadres, contre 74 % dans l'industrie et 19 % de l'emploi salarié total. C'est surtout vrai dans la construction automobile où les cadres sont presque tous ingénieurs et dans une moindre mesure chez les équipementiers et dans la fabrication de biens d'équipements.

#### Des salaires plus élevés

Les salariés hors intérim de la filière automobile ont un niveau de rémunération supérieur à ceux de l'industrie et de l'ensemble des salariés. Le salaire net moyen dans la filière s'établit en 2015 à 14,40 € l'heure contre 14,10 € dans l'industrie et 12,6 € pour l'ensemble des salariés. Plusieurs raisons à cela : ils sont plus qualifiés mais également un peu plus âgés et ont donc plus d'ancienneté.

Les salaires les plus élevés sont offerts dans la construction automobile avec plus de 15 € net l'heure en moyenne. C'est également le segment le plus âgé. À l'opposé, bien que comptant deux tiers de cadres et de

professions intermédiaires, le segment des études, conception et analyse est loin d'offrir les niveaux de rémunération les plus forts. Si le niveau de qualification moyen y est élevé, c'est aussi le segment le plus jeune de la filière. Les professions intermédiaires et les cadres sont moins bien rémunérés dans la filière automobile que dans le reste de l'industrie. Ils bénéficient toutefois de salaires supérieurs à l'ensemble des salariés de ce niveau de qualification.

#### Des départs en retraite nombreux

Les salariés de la filière sont plus âgés de deux ans que la moyenne des salariés. Seulement 23 % ont moins de 35 ans contre 30 % dans l'industrie et un tiers dans l'emploi total. Malgré tout, la part des seniors reste faible, comme ailleurs dans l'industrie, en raison de la pénibilité du travail. Les jeunes, peu nombreux dans l'emploi permanent, sont de plus en plus recrutés en intérim, donc peu liés à l'entreprise qui les emploie. D'ici 2030, plus d'un tiers des salariés de la filière pourraient être partis en retraite, c'est particulièrement vrai pour le segment de la construction automobile. ■

### Méthode et sources

**Le périmètre de la filière automobile** est issu, en coopération avec la Direccte, 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) 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 ont été expertisés avec l'aide des professionnels de la filière et font partie du champ, ceux de moins de 10 salariés ne représentant potentiellement que 3 % des effectifs.

Sont incluses dans le périmètre les activités liées à la production d'automobiles mais aussi de camions, d'autobus et de remorques. Sont exclues la fabrication de motocycles, de tracteurs agricoles et de véhicules militaires de combat (sauf transport).

**Le noyau de la filière** regroupe des activités considérées comme complètement intégrées à la filière : la construction de véhicules proprement dite, la fabrication et le rechapage de pneumatiques, la fabrication de carrosseries et de remorques ainsi que d'équipements explicitement dédiés à l'automobile (électriques, électroniques). Une partie de la filière automobile étant définie « à dire d'experts », les comparaisons temporelles et entre régions ne sont possibles que sur ce tronc commun.

L'étude mobilise principalement le fichier **Clap** (Connaissance locale de l'appareil productif) et le fichier **DADS** (Déclaration annuelle de données sociales) fournissant des informations sur les effectifs et les caractéristiques des salariés. Les données sur l'intérim sont fournies par la Direccte.

Insee Bourgogne-Franche-Comté  
8 rue Louis Garnier  
CS 11997  
25020 BESANÇON CEDEX  
Directeur de la publication :  
Moïse Mayo  
RédaCTRice en chef :  
Isabelle Revillier  
Mise en page :  
STDI  
Crédits photos :  
CRT, L. Cheviet  
ISSN : 2497-4455  
Dépôt légal : mai 2018  
© Insee 2018

### Pour en savoir plus

- El Guendouz A., Devillard N., « La filière industrielle de l'automobile : 4 400 sites de production sur une large étendue du territoire », *Le 4 pages de la DGE* n° 43, juin 2015.
- Direccte, « Travail et formes d'emploi dans la filière automobile », à paraître.
- Zins S., Poncet C., « Près de 122 000 personnes liées à la présence des sites PSA de Sochaux et de Mulhouse », *Insee Franche-Comté l'essentiel* n° 119, janvier 2010.

