

# La filière ferroviaire en Bourgogne-Franche-Comté

Juillet 2025

Bien implantée en Bourgogne-Franche-Comté, la filière ferroviaire (cf Sources, méthodologie, définitions) est construite autour de 5 segments d'activité portant sur la fabrication et la maintenance des matériels roulants comme des infrastructures.

Elle emploie près de 13 000 salariés, dont 1 400 intérimaires, concentrés essentiellement dans la fabrication et la maintenance de matériels roulants. Un peu plus de 4 100 agents de la SNCF en charge de la maintenance des voies et des matériels roulants s'y ajoutent. Fin 2024, l'emploi dans la filière enregistre une baisse par rapport à 2023, principalement en raison du recul du recours à l'intérim. Cette diminution touche particulièrement les entreprises spécialisées dans la construction des voies ainsi que celles fabriquant des équipements et matériels d'entretien. En revanche, les entreprises de maintenance de matériels roulants se distinguent en créant des emplois permanents.

Le nombre de travailleurs dans la filière se maintient cependant à un niveau élevé par rapport à la période 2019-2021. La filière recrute majoritairement et davantage en CDI que l'ensemble de l'industrie. Les postes les plus recherchés par les employeurs sont ceux d'ouvriers qualifiés des industries de process. Les exportations sont majoritairement destinées au Kazakhstan et elles ont fortement diminué en 2024, contrairement aux importations. La Chine est le premier lieu d'approvisionnement de la filière.

## Enjeux :

Face au changement climatique, la France a souscrit des engagements nationaux et internationaux visant à réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES). Ainsi, au niveau européen, le paquet « Fit for 55 », de juillet 2021, fixe aux États membres de l'Union européenne un objectif de réduction des émissions de -55% en 2030 par rapport à 1990. Reconnue comme stratégique par les pouvoirs publics, la filière ferroviaire a un rôle prépondérant à jouer dans l'atteinte de ces objectifs et pour la transition vers une économie décarbonée.

De plus, en insistant sur la nécessité de développer des réseaux plus étendus et performants, cette filière s'inscrit pleinement dans la dynamique de réindustrialisation de la France. Le plan d'investissement de 100 milliards d'euros d'ici 2040 dans le secteur ferroviaire annoncé par la Première Ministre, le 24 février 2023, offre le cadre pour promouvoir la mobilité durable à l'échelle nationale et répondre aux enjeux de la filière autour de la décarbonation, la digitalisation, le soutien aux PME, le développement international et le renforcement des compétences. Le contrat national de filière 2024-2027 estime que le secteur regroupe plus de 2 000 entreprises, dont 90% de PME, avec un chiffre d'affaires de l'ordre de 35 milliards d'euros (source).

## Présentation de la filière

En Bourgogne-Franche-Comté, la majorité des établissements et de l'emploi de la filière ferroviaire s'articule autour de

- la fabrication|maintenance des matériels roulants,
- la construction|maintenance des infrastructures de circulation
- et des activités d'ingénierie.

La filière au niveau régional est constituée de près de 198 établissements privés. Elle est assez peu concentrée sur de gros établissements. Parmi eux figurent des établissements relevant d'entreprises mondialement connues, comme ALSTOM à Belfort, Ornans et au Creusot où se situe son centre mondial de conception des bogies (châssis porteurs permettant aux wagons de s'orienter dans les courbes). S'y ajoutent les agents de la SNCF, présents dans des établissements oeuvrant à la maintenance des voies et des trains.

La filière ferroviaire est particulièrement implantée dans la Communauté d'Agglomération Grand Besançon Métropole, la Communauté Urbaine du Creusot-Montceau et la Communauté d'Agglomération Grand Belfort.



# L'emploi dans la filière ferroviaire

## Fin décembre 2024, 11 378 salariés permanents et 1 399 intérimaires travaillent dans la filière ferroviaire

En Bourgogne-Franche-Comté, 11 378 salariés travaillent dans la filière ferroviaire à la fin du 4e trimestre 2024. À ces salariés permanents s'ajoutent 1 399 intérimaires. Hors intérim, les effectifs de la filière connaissent une baisse annuelle de 0,8 % entre décembre 2023 et décembre 2024 dans l'ensemble des activités, avec une variation comprise entre -9.9 % dans la construction de voies ferrées et 3,7 % dans la maintenance de matériels roulants.

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

déc 2024

	Emploi salarié permanent			Emploi intérimaire		Emploi total	
	Etablissements (nb)	Effectifs	Evolution annuelle (en %)	Effectifs	Evolution annuelle (en %)	Effectifs	Evolution annuelle (en %)
<b>Ensemble de la filière</b>	<b>198</b>	<b>11 378</b>	<b>-0.8</b>	<b>1 399</b>	<b>-13.6</b>	<b>12 777</b>	<b>-2.4</b>
Fabrication de matériels roulants	67	5 346	-0.2	648	-10.3	5 994	-1.4
Maintenance de matériels roulants	50	2 204	3.7	216	-27.3	2 420	-0.1
Fab. équipements et matériels d'entretien des voies	26	1 700	-3.9	316	-21.2	2 016	-7.1
Etudes	24	843	-1.0	62	45.1	905	1.2
Construction de voies	21	676	-9.9	92	15.9	768	-7.4
Maintenance des voies	10	609	-1.9	65	-14.0	674	-3.2

Source : DARES-MMO/traitement SESE Drets Bourgogne-Franche-Comté

**Lecture :** Fin décembre 2024, la filière ferroviaire en Bourgogne-Franche-Comté emploie 11 378 salariés hors intérim. Les effectifs intérimaires s'élevaient à 1 399. Dans l'ensemble de la filière, l'évolution annuelle était de -2,4 % (de fin décembre 2023 à fin décembre 2024). **A noter :** la notion d'effectif renvoie à la moyenne sur le mois.

**4 140 agents SNCF relèvent de la maintenance des voies et des trains** Les entreprises « SNCF Mobilités » pour les matériels roulants et « SNCF Réseau » pour les infrastructures installées en Bourgogne-Franche-Comté emploient environ 4 140 agents travaillant à des opérations de maintenance ferroviaire. La mission de maintenance des voies ferrées interurbaines régionales concentre les trois quart de ces effectifs, avec 3 120 salariés rattachés aux établissements de « SNCF Réseau ». Les travaux de maintenance peuvent conduire ces personnels à intervenir sur des chantiers au sein de la région mais parfois distants de leur établissement de rattachement. Trois établissements régionaux de « SNCF Mobilités » comptent environ 1 020 salariés oeuvrant à la maintenance de matériels roulants. Le « Technicentre de Nevers » situé à Varennes-Vauzelles est l'un des plus grands de France. Il emploie près d'un millier d'agents qui entretiennent et rénovent des TER en provenance de toute la France, les rames de RER ainsi que des tramways. Les deux autres « Technicentres » ont leur siège à Dijon et Nevers.

## Une baisse du recours à l'intérim

Fin décembre 2024, l'intérim représente environ 11 % des emplois salariés, un chiffre légèrement supérieur à celui de l'industrie, qui est de 10 %. En décembre 2022, les effectifs de la filière ont dépassé leur niveau de décembre 2019 grâce à la création d'emplois permanents et à un recours à l'intérim atteignant 12 % des emplois. Cependant, après 2023, l'intérim a diminué plus rapidement que les emplois permanents, revenant ainsi à son niveau de 2019.

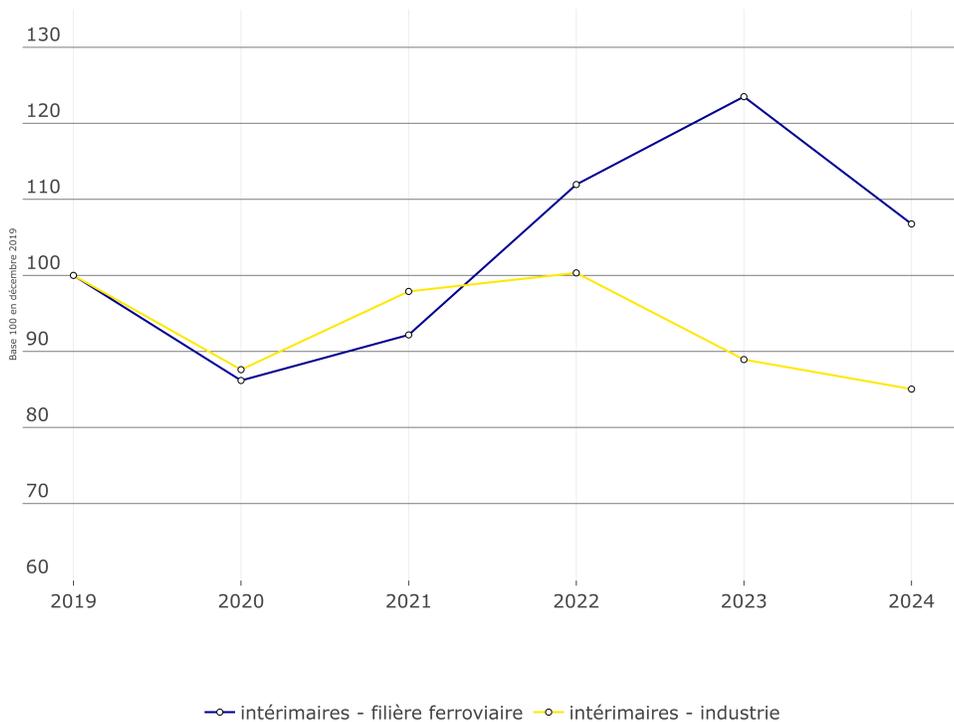
**Graph 1 | Evolution de l'emploi salarié et du recours à l'intérim dans la filière ferroviaire**



Source : Dares, données à fin décembre

**Lecture :** Fin décembre 2024, la filière ferroviaire emploie **12 778** salariés. La part des intérimaires dans la filière représente **11 %** des emplois salariés.

**Graph 2 | Evolution des effectifs intérimaires dans la filière ferroviaire**



Source : Dares, données à fin décembre

**Lecture :** Entre décembre 2019 et décembre 2024, le nombre d'intérimaires augmente de **6.8 %**.

# 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 la filière dans l'emploi total de la région.
- Une augmentation du **taux de consommation** rapport entre heures consommées/ heures autorisées.

Au 4e trimestre 2024, le recours à l'activité partielle est inférieur à celui enregistré au 4e trimestre 2023. D'après les données provisoires, le nombre de salariés indemnisés diminuerait : en moyenne, près de **132 salariés** auraient été placés en activité partielle pour un total de **7 109 heures** indemnisées (soit environ **18 emplois** en équivalent temps plein).

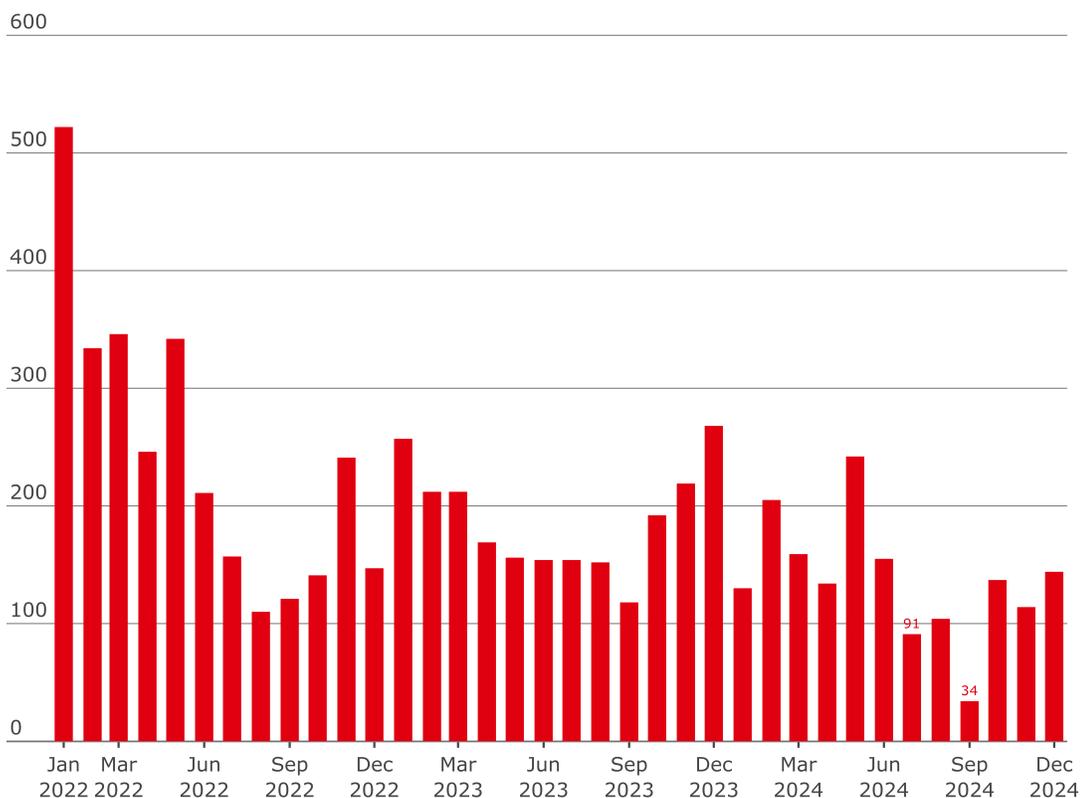
Tableau 2 | Indicateurs de suivi mensuel

	Année 2023			Année 2024		
	oct.-23	nov.-23	déc.-23	oct.-24*	nov.-24*	déc.-24*
<b>Taux de consommation</b>						
% heures indemnisées/heures autorisées	9	18	25	11	9	7
<b>Indemnités</b>						
Etablissements indemnisés	192	219	268	137	114	144
Heures indemnisées	2 762	5 236	6 152	2 614	2 423	2 072
Salariés indemnisés	192	219	268	137	114	144
% salariés indemnisés/salariés secteur	2	2	2	1	1	1

\* Avertissement : les consommations de l'activité partielle sont provisoires et susceptibles d'être révisées en raison des remontées tardives des entreprises ; celles-ci ayant 6 mois pour demander leur indemnisation.

**Lecture** : Au mois de décembre 2024, **5 établissements** ont eu recours à l'activité partielle et près de **144 salariés** ont été indemnisés pour un total d'environ **2 072 heures** chômées. Cela représente en moyenne **14 heures chômées par salarié**.

**Graph 3 | Salariés indemnisés au titre de l'activité partielle**



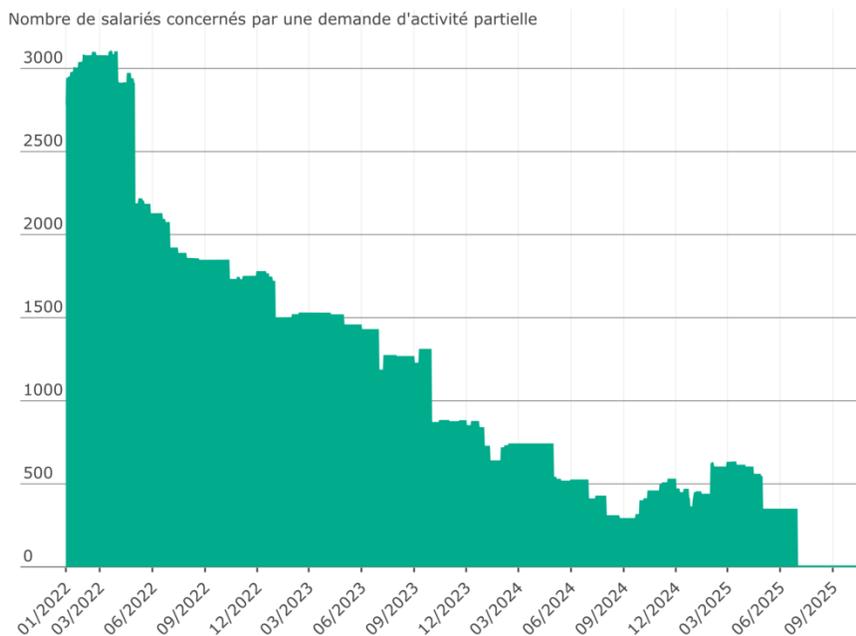
Source : DGEFP-DARES, demandes indemnités SI APART

**Lecture :** Au mois de décembre 2024, près de **144 salariés** de la filière ferroviaire ont été indemnisés au titre de l'activité partielle.

### 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 | Autorisation d'activité partielle dans la filière ferroviaire**

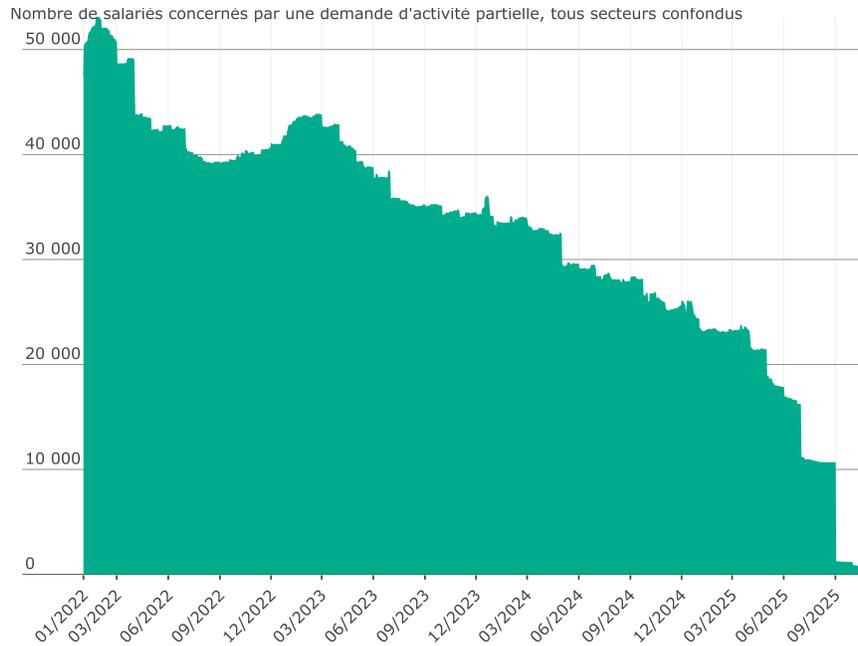


Source : DGEFP-DARES, données administratives SI APART

**Lecture :** Au 30 juin 2025, **345** salariés travaillant dans la filière ferroviaire 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 in fine 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. **Graph 3**).

**Graph 5 | ... tous secteurs confondus**



Source : DGEFP-DARES, données administratives SI APART

**Lecture :** Au 30 juin 2025, en Bourgogne-Franche-Comté, **16 160** salariés sont concernés par une demande d'activité partielle.

# Les mouvements de main-d'œuvre

L'étude des **mouvements de main-d'œuvre** a un intérêt pour le suivi de la conjoncture car :

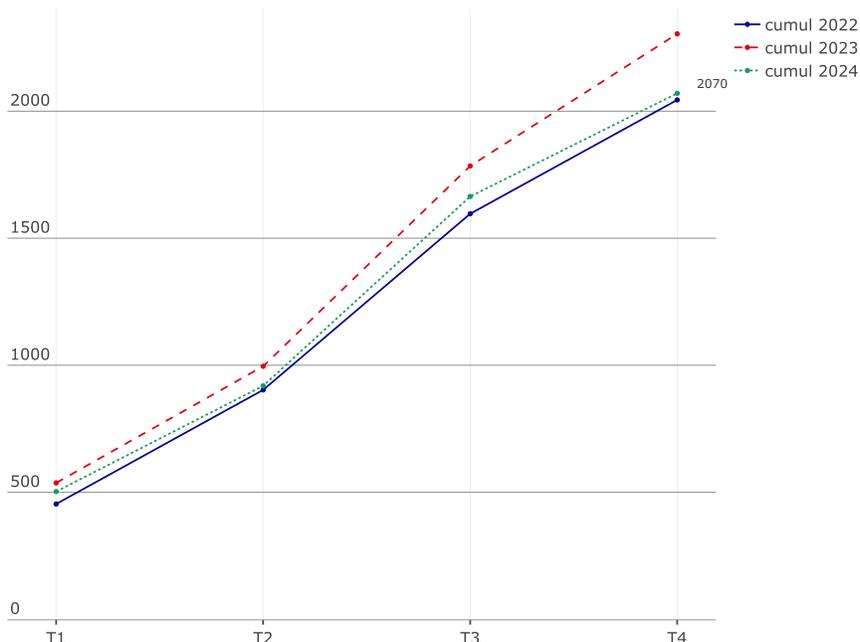
- Le suivi et l'analyse des **embauches** permet d'appréhender les besoins et l'évolution des pratiques d'embauches des employeurs.
- Le suivi des **sorties** et l'analyse des motifs permet de mieux comprendre les causes liées à ces départs (ex: retraite, démission, licenciement économique).

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

## Les volumes d'embauches

En 2024, **2 070 contrats de travail (CDD, CDI)** ont été signés dans la filière ferroviaire, 234 de moins qu'en 2023. Les embauches sont aussi nombreuses qu'en 2022 où 2 044 contrats avaient été signés.

Graph 6 | Evolution des embauches (CDD, CDI) en cumul depuis le 01/01



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

**Lecture** : En 2024, **2 070** contrats (CDD, CDI) ont été signés dans la filière ferroviaire.

## Evolution des embauches en CDI

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

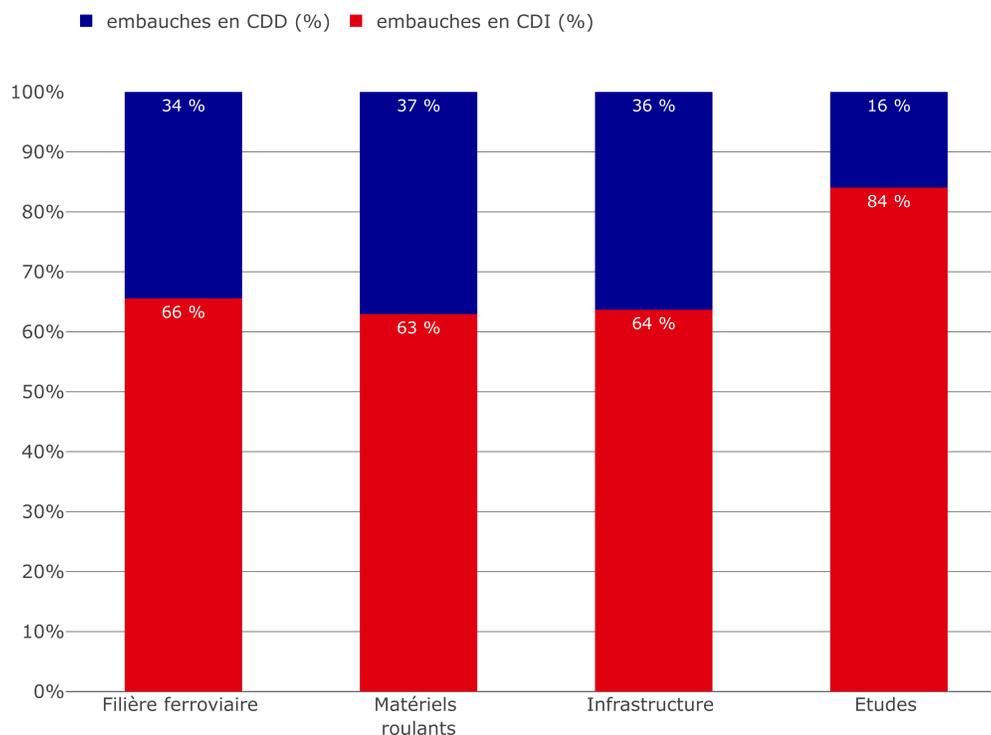
- **Les pratiques d'embauches** évoluent-elles ?
- Les **difficultés de recrutement** liées au secteur poussent-elles les établissements à proposer davantage de CDI ?
- Existe-t-il une différence entre les activités du secteur ?

Dans la filière ferroviaire, les embauches en CDI sont au-dessus de leur niveau de 2022 : 1 357 contre 1 288 en 2022. Les embauches en CDD sont inférieures à leur niveau de 2022. Cette baisse contribue à une évolution favorable des contrats durables : la part des CDI dans les embauches a augmenté passant à 66 % en 2024 contre 63 % en 2022.

Les **embauches en CDI** sont **majoritaires** dans les établissements concourant à la fabrication|maintenance de matériels roulants. Entre 2022 et 2024, les embauches en CDI augmentent, **la part des CDI s'élève désormais à 63 % des recrutements** en 2024 contre 61 % en 2022.

Dans les établissements travaillant sur les infrastructures ferroviaires, **la part des CDI** parmi les recrutements en 2024 est de **64 %** contre 63 % en 2022. Les **embauches en CDI** sont **majoritaires** mais leur progression entre 2022 et 2024 a été moins dynamique que celle des CDD, qui ont connu une hausse plus rapide.

## Graph 7 | Volume et part de CDI parmi les embauches en 2024



Source : DARES-MMO/traitement SESE Dreefs Bourgogne-Franche-Comté

**Lecture :** En 2024, **1 357** CDI ont été signés dans la filière ferroviaire, soit 66 % des embauches (63 % en 2022).

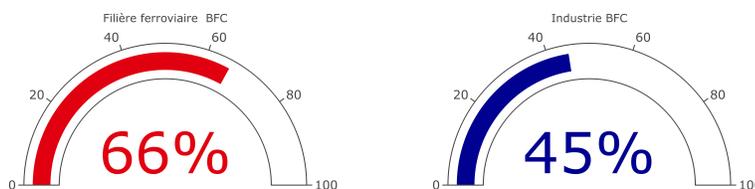
### Un recours plus marqué au CDI

*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 ?

En 2024, **66 % des salariés nouvellement embauchés ont signé un CDI** contre 45 % en moyenne dans la région.

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



Source : DARES-MMO/traitement SESE Dreefs Bourgogne-Franche-Comté

## Principaux métiers recrutés en 2024

En 2024, 14 % des embauches dans la filière ferroviaire concernent des ouvriers qualifiés des industries de process. Ils interviennent dans la production et l'assemblage de composants pour les trains et les infrastructures ferroviaires, la maintenance et le contrôle de qualité des équipements.

Tableau 3 | Métiers recrutés (Top 5)

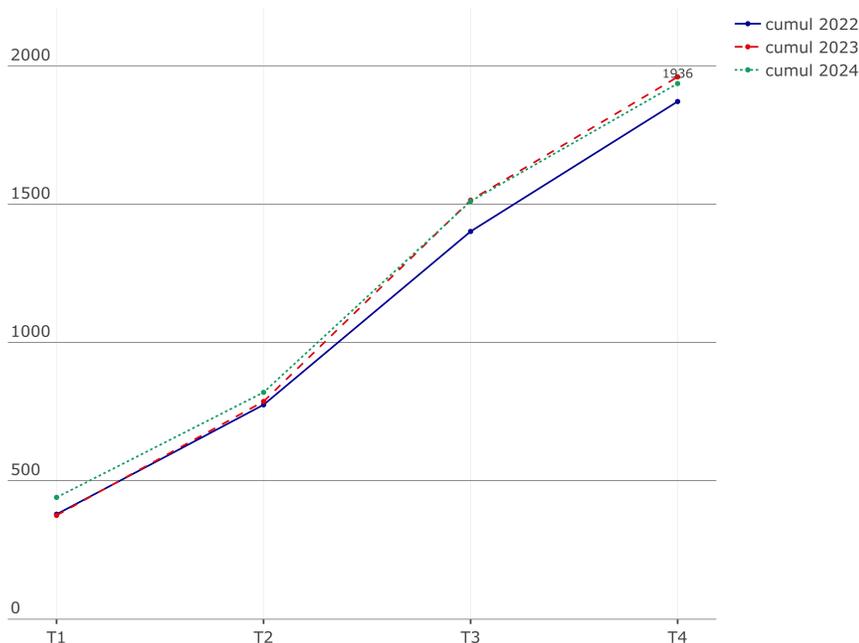
Métiers regroupés par famille professionnelle	Embauches 2024	Part (en %)	Part 2022 (en %)
E1Z : Ouvriers qualifiés des industries de process	270	14	13
E0Z : Ouvriers non qualifiés des industries de process	139	7	5
H0Z : Ingénieurs et cadres techniques de l'industrie	135	7	5
D1Z : Ouvriers qualifiés travaillant par enlèvement de métal	113	6	5
L2Z : Employés administratifs d'entreprise	113	6	7

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

## Les départs de salariés

En 2024, environ **1 936 salariés** ont quitté le secteur de la filière ferroviaire, 24 de moins qu'en 2023. Ces départs sont **plus nombreux** qu'en 2022 où le secteur enregistrait **1 871 départs**.

Graph 9 | Evolution des sorties (CDD et CDI) en cumul depuis le 01/01



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

**Lecture :** En 2024, la filière de la filière ferroviaire enregistre **1 936 départs**.

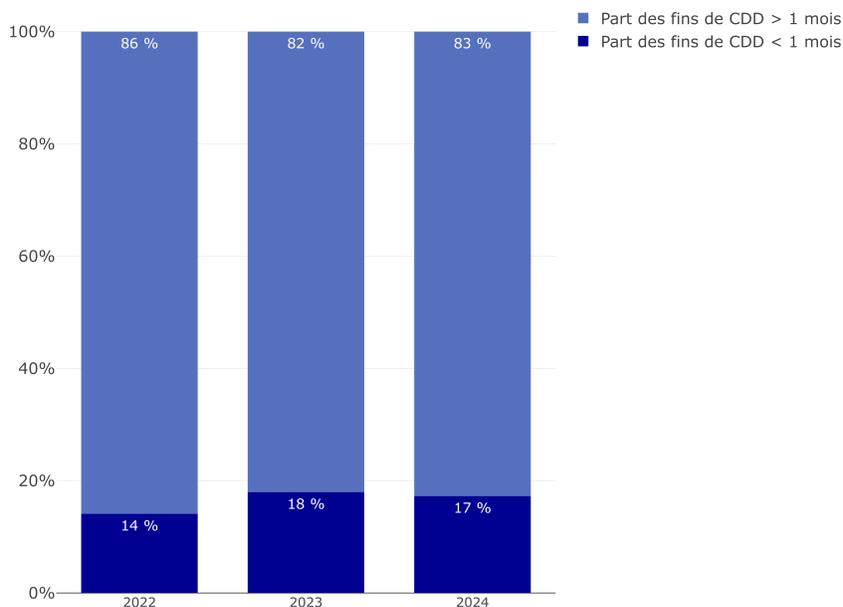
## Les ruptures de contrat et fins de CDD

*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 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 ferroviaire, parmi les départs des salariés en 2024, un peu plus de 1 400 font suite à une rupture de contrat de travail (fins de CDI) et environ 500 à une fin de CDD. La durée des CDD s'est réduite car la part des CDD d'une durée inférieure à 1 mois parmi ceux arrivés à terme a augmenté : 17 % des CDD arrivés à terme au cours de l'année 2024 duraient moins d'un mois. Cette hausse des contrats courts s'observe dans l'ensemble des activités de la filière. Comparé au secteur industriel, la part des CDD courts parmi les fins de CDD reste néanmoins plus faible (42 % dans l'industrie régionale).

**Graph 10 | Fins de CDD < 1 mois parmi ceux arrivés à terme**



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

**Lecture :** En 2024, 17 % 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 2022 ?
- 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, de sécurisation de l'emploi et d'attractivité du poste**.
- Les **ruptures de contrats** 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 2022 ? → renforcement des **tensions de recrutement**.

Les ruptures de contrats de travail s'élevèrent à 1 420 et représentent 73 % des sorties enregistrées dans la filière en 2024.

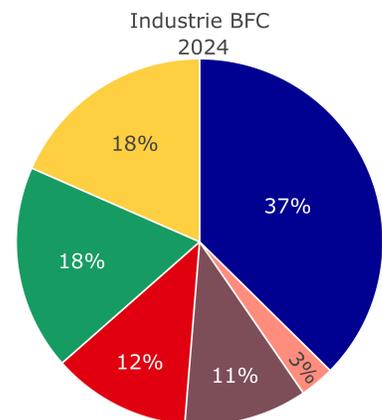
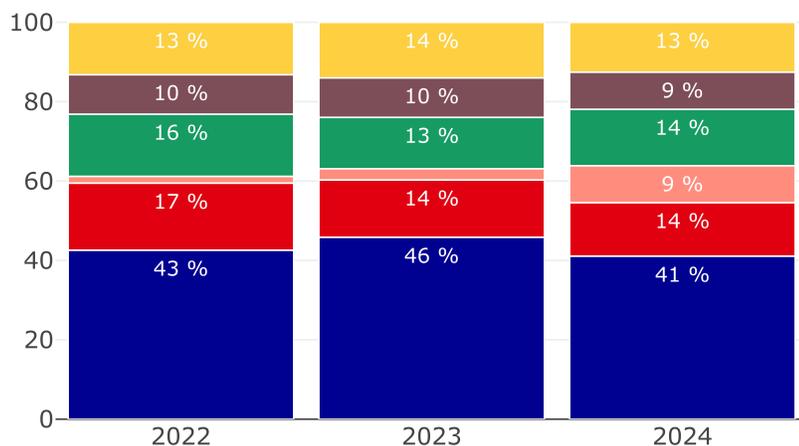
**Les départs faisant suite à une démission** forment le **premier motif** de rupture de contrat de travail. Ils sont plus fréquents dans la filière ferroviaire par rapport à la moyenne régionale, secteurs industriels uniquement.

Les départs faisant suite à un licenciement non économique représentent le deuxième motif de rupture de contrat et sont moins fréquents dans la filière ferroviaire.

Les établissements de la filière ferroviaire ont eu plus recours aux licenciements économiques comparativement à la moyenne industrielle régionale.

### Graph 11 | Motifs des ruptures de contrat de travail

Motifs de ruptures de contrat de travail (répartition en %)



- démission
- retraite
- licenciement économique
- licenciement non économique
- rupture conventionnelle
- autre motif (fin de période d'essai, autre)

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

**Lecture :** dans la filière ferroviaire, 41 % des ruptures de contrat de travail survenues en 2024 sont dues à des démissions.

## 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/importations de matériel ferroviaire roulant au 4e trimestre 2024

En Bourgogne-Franche-Comté, les exportations de matériels ferroviaires roulants atteignent 18 488 milliers d'euros au 4e trimestre 2024. Sur un an, elles diminuent fortement (-30,6 %).

Dans le même temps, les importations de matériels ferroviaires roulants progressent nettement (62,3 %). Au 4e trimestre 2024, avec 67 % des exportations, le Kazakhstan est le principal pays d'export du matériel ferroviaire roulant.

**Tableau 4 | Chiffres clés du commerce extérieur dans la filière ferroviaire**

4e trimestre 2024

	Exportations		Importations	
	Montant trimestriel en milliers d'euros	Evolution annuelle (en %)	Montant trimestriel en milliers d'euros	Evolution annuelle (en %)
Matériel ferroviaire roulant	18 488	-30.6	13 746	62.3

Source : Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects

## Principaux débouchés à l'export

Tableau 5 | Matériel ferroviaire roulant : top 5 des pays à l'export

Pays	Montant en milliers d'euros	Part des exportations (en %)
Kazakhstan	12427	67
Allemagne	1863	10
Italie	605	3
Autriche	601	3
Belgique	567	3

Source : Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects

## Principales provenances des produits importés

Dans la région, les importations de matériels ferroviaires roulants progressent nettement par rapport à la même période de l'année précédente (62,3 %). Ces produits sont principalement importés de Chine concentrant 43 % des importations.

Tableau 6 | Matériel ferroviaire roulant : top 5 des pays à l'import

Pays	Montant en milliers d'euros	Part des importations (en %)
Chine	5887	43
Belgique	2203	16
Suisse	1271	9
Allemagne	1053	8
République tchèque	652	5

Source : Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects

## Sources, méthodologie, définitions

### Sources et méthodes

#### Comptabilisation des effectifs dans les établissements sélectionnés :

*Sélection des établissements* : les établissements sont sélectionnés en fonction de leur pertinence et de leur contribution à la filière. Cette sélection inclut des entreprises dont l'activité ne s'adresse pas exclusivement au ferroviaire, afin de refléter une image complète et représentative de la filière. Le contour de la filière a été défini en se basant sur celui établi en 2018. Les établissements ayant cessé leur activité ont été retirés. Par ailleurs, de nouveaux établissements ont été ajoutés grâce à l'expertise de la DREETS et l'AER, offrant une compréhension approfondie des dynamiques régionales et des besoins économiques locaux. Seuls les établissements de 5 salariés ou plus ont été expertisés. L'appartenance d'un établissement à un segment donné est déterminée en fonction de la finalité du produit ou du service rendu. Ainsi par exemple, certains équipementiers relèvent de la fabrication de matériels roulants car ils approvisionnent Alstom, quand d'autres sont rattachés à la maintenance car ils fournissent un centre de rénovation de rames. Les dimensions « exploitation » et « commercialisation » comme les personnels roulants, les activités de services en gares ou les ventes de billets sont exclues du contour de la filière étudiée. De plus, les établissements spécialisés dans le transport routier de fret sont exclus du champ de l'étude.

*Comptabilisation des effectifs* : tous les salariés de l'établissement sont comptabilisés, indépendamment de la part de leur activité dédiée au ferroviaire.

*Données sources* : les données (hors SCNF) concernant les **salariés** et les **établissements** provient des données de Mouvements de Main d'Oeuvre de la DARES issues de la DSN (déclaration sociale nominative).

*Période de référence* : les effectifs sont comptabilisés à fin décembre de chaque année.

Cette méthode permet d'obtenir une vision globale des ressources humaines disponibles dans la filière, en tenant compte de la diversité des activités des entreprises. Elle est particulièrement utile pour les entreprises dont l'activité est partiellement dédiée au ferroviaire, mais qui apportent une contribution significative à la filière.

Les **mouvements de main-d'oeuvre** 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

Les **embauches** (i.e. entrées) et les **départs** (i.e. sorties) sont des flux de main-d'oeuvre qui n'intègrent ni les transferts entre les établissements d'une même entreprise ni les entrées/sorties en mission d'intérim. La différence entre les entrées et les sorties ne reflète que très approximativement l'évolution de l'emploi, puisque la prise en compte de la démographie des entreprises au sein des données mouvements de main d'oeuvre est partielle, notamment pour les établissements de moins de 50 salariés.

**Catégorie socioprofessionnelle** : les personnes en emploi sont réparties selon leur groupe socioprofessionnel agrégé tel que défini par la nomenclature des professions et catégories socioprofessionnelles (PCS). La PCS classe la population en fonction de la profession, de la position hiérarchique et du statut (salarié ou non).

Au sein des actifs occupés, six catégories sont distinguées : les agriculteurs exploitants, les artisans, commerçants et chefs d'entreprise, les cadres et professions intellectuelles supérieures, les professions intermédiaires, les employés et les ouvriers.

### Pour en savoir plus

« *L'intérim en Bourgogne-Franche-Comté* », DREETS Bourgogne-Franche-Comté, mars 2025.

« *Conjoncture Emploi Insee - Urssaf - DREETS* », Insee - Urssaf - DREETS, Insee Flash, avril 2025.

« *Indicateurs Trimestriels Régionaux: économie, emploi, marché du travail et politiques d'emploi* », DREETS Bourgogne-Franche-Comté, mai 2025.

« *Indicateurs Trimestriels Départementaux : économie, emploi, marché du travail et politiques d'emploi* », DREETS Bourgogne-Franche-Comté, mai 2025.

« *Indicateurs Statistiques Territoriaux* », DREETS Bourgogne-Franche-Comté, mai 2025.

« *Demandeurs d'emploi inscrits à France Travail en Bourgogne-Franche-Comté* », DREETS et France Travail Bourgogne-Franche-Comté, mai 2025.

« *Tableau de bord de la conjoncture Bourgogne-Franche-Comté* », Insee (emploi, chômage, etc.).

« *La conjoncture en Bourgogne – Franche-Comté* », Tendances régionales, Banque de France, mai 2025.

### Directeur de la publication :

Simon-Pierre EURY

### Conception et réalisation :

Service études Statistiques évaluation (SESE)

### Direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DREETS) de Bourgogne-Franche-Comté

5 place Jean Cornet

25041 Besançon Cedex

[www.bourgogne-franche-comte.dreets.gouv.fr](http://www.bourgogne-franche-comte.dreets.gouv.fr)

Pour toute demande d'information : [dreets-bfc.statistiques@dreets.gouv.fr](mailto:dreets-bfc.statistiques@dreets.gouv.fr)