

en partenariat avec



La filière ferroviaire en Bourgogne-Franche-Comté

- Mise à jour en juillet 2026 -

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

Dans la filière, 192 établissements sont présents en Bourgogne-Franche-Comté. En décembre 2025, près de 11 400 personnes sont employées dans cette filière, soit 1,1 % des salariés de la région. À ces salariés permanents s'ajoutent 1 400 intérimaires. L'ensemble de ces effectifs est concentré essentiellement dans la fabrication et la maintenance de matériels roulants. Un peu plus de 4 200 agents de la SNCF en charge de la maintenance des voies et des matériels roulants s'y ajoutent.

Fin 2025, l'emploi dans la filière diminue légèrement par rapport à 2024 (-0,2 %), les effectifs permanents et intérimaires reculant dans les mêmes proportions. Les effectifs se replient dans les entreprises spécialisées dans la maintenance de matériels roulants, les études, et la construction des voies. En revanche, les entreprises fabriquant du matériel roulant et des équipements et matériels d'entretien se distinguent en créant des emplois permanents. Au total, le nombre de travailleurs dans la filière se maintient à un niveau élevé par rapport à la période 2019-2021.

Le nombre de salariés indemnisés au titre de l'activité partielle augmente nettement au cours du dernier trimestre 2025 mais demeure à des niveaux relativement faibles par rapport à d'autres secteurs d'activité. De plus, les demandes d'autorisation progressent nettement au premier trimestre 2026. Les embauches de salariés (hors intérimaires) dans la filière en 2025 sont en baisse par rapport à 2024. Un peu moins des deux tiers des embauches se font sous la forme d'un contrat à durée indéterminée (CDI), soit vingt points de plus qu'en moyenne dans l'industrie régionale. Cependant, les embauches en CDI reculent légèrement sur un an : -1,0 point par rapport à 2024. Les postes d'ouvriers qualifiés des industries de process sont le métier le plus recruté dans la filière. Dans le même temps, les départs de la filière diminuent également en 2025 par rapport à 2024. Cependant, ils sont supérieurs aux embauches. Les démissions sont le premier motif de rupture de contrat mais leur part diminue sensiblement sur les trois dernières années et se rapproche du niveau dans l'industrie régionale. Les départs à la retraite et les ruptures conventionnelles et les licenciements non économiques sont plus nombreux dans la filière ferroviaire qu'en moyenne dans l'industrie de Bourgogne-Franche-Comté.

Concernant le commerce extérieur, les exportations de matériels ferroviaires roulants sont inférieures aux importations fin 2025. Majoritairement destinées au Kazakhstan, elles ont fortement diminué sur un an, 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. Aujourd'hui, la filière ferroviaire française est un secteur industriel majeur, employant environ 200 000 personnes et ayant généré un chiffre d'affaires de 35 milliards d'euros en 2025. Elle se positionne au 3ème rang mondial, (derrière la Chine et l'Allemagne), portée par des acteurs comme ALSTOM et la SNCF, avec une croissance dynamique.

Ainsi, le marché français progresse de 3,5% par an, soutenu par le renouvellement du matériel roulant régional, les investissements dans les infrastructures urbaines et la politique de décarbonation du transport.

Les emplois sont situés principalement dans la région des Hauts-de-France mais à noter que la Bourgogne Franche-Comté emploie 12 750 salariés, dont 1 400 intérimaires, dans près de 192 établissements privés surtout spécialisés sur l'activité de fabrication et de maintenance de matériels roulants. Et encore faut-il ajouter les 4 200 agents SNCF qui relèvent à la fois de « SNCF Mobilités » et de « SNCF Réseau ».

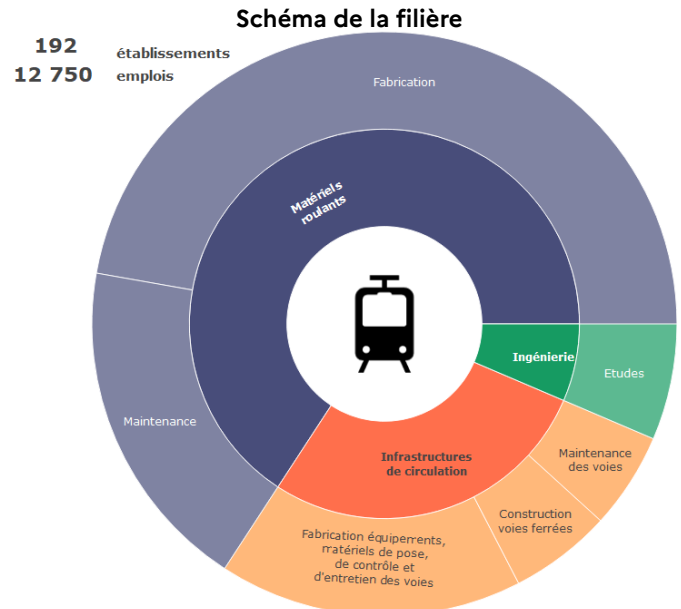
La filière ferroviaire régionale est particulièrement implantée dans la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon, la Communauté Urbaine du Creusot-Montceau et la Communauté d'Agglomération du Grand Belfort, sachant que la Bourgogne Franche-Comté se distingue notamment par la présence de l'unique cluster français spécialisé dans la conception, réalisation et maintenance des engins de travaux ferroviaires : MECATEAM en Saône et Loire.

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 est constituée de près de 192 établissements privés. 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.

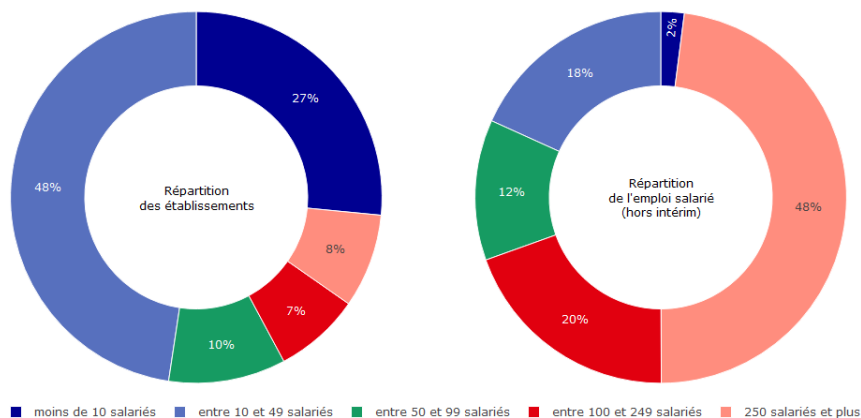


Source : Dares-MMO, décembre 2025/traitement Dreets Bourgogne-Franche-Comté.
Lecture : La fabrication de matériels roulants emploient 6 020 personnes.

Les établissements employeurs

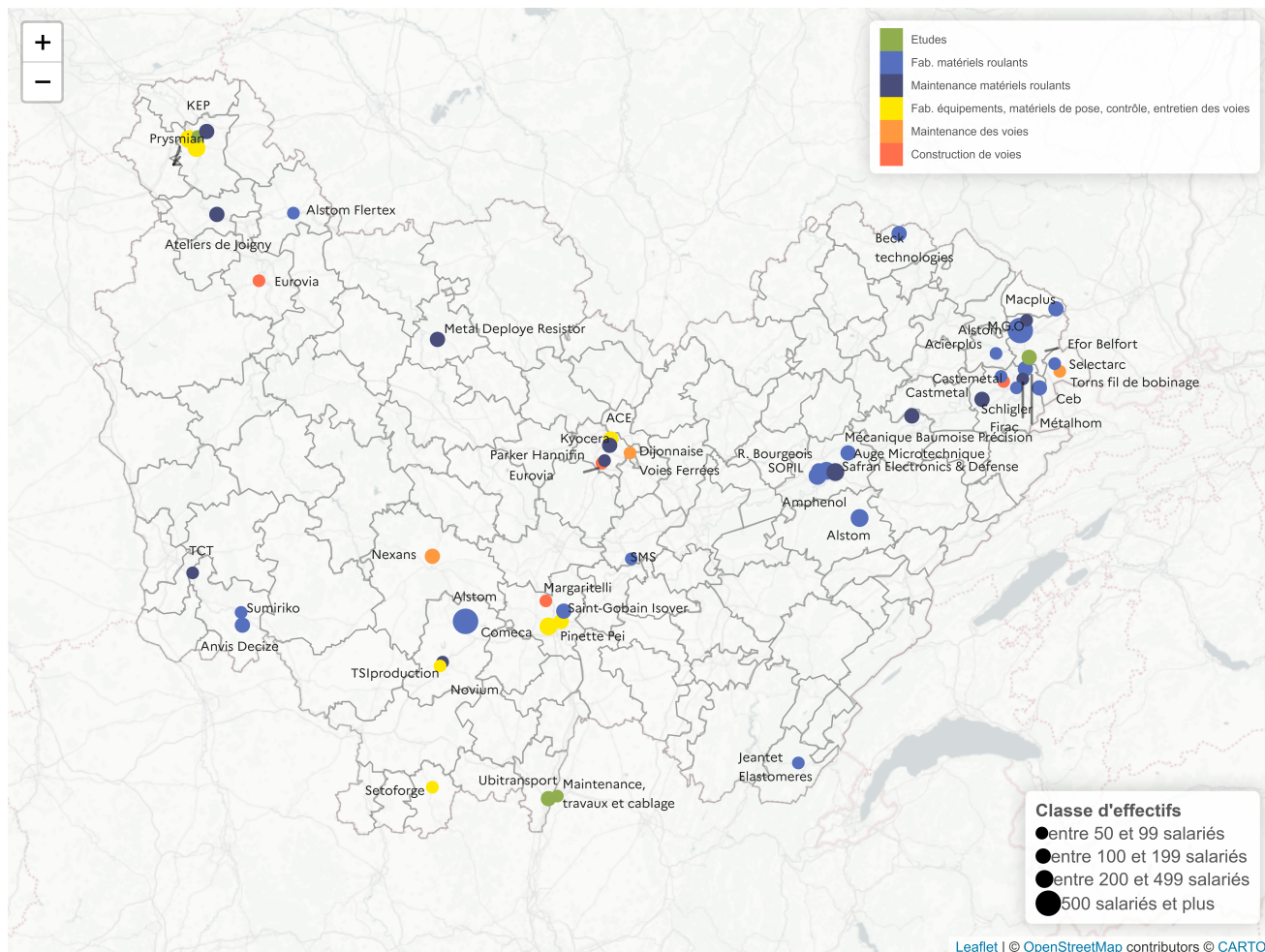
Les établissements de la filière ferroviaire sont majoritairement de petite à moyenne taille. En décembre 2025, **96 établissements** emploient entre 10 et 49 salariés. Ils représentent **43 %** des établissements employeurs et **21 %** de l'emploi salarié de la filière. L'emploi salarié est donc concentré dans quelques grands établissements.

Graph 1 | Taille des établissements



Source : Dares-MMO, données à fin décembre 2025

Carte 1 par Epci | Principaux employeurs de la filière - TOP50



Source : Dares-MMO, déc.2025/traitement Drets Bourgogne-Franche-Comté

L'emploi dans la filière ferroviaire

Fin décembre 2025, 11 355 salariés permanents et 1 396 intérimaires travaillent dans la filière ferroviaire

En Bourgogne-Franche-Comté, **11 355 salariés** travaillent dans la filière ferroviaire à la fin décembre 2025. À ces salariés permanents s'ajoutent **1 396 intérimaires**. Hors intérim, les effectifs de la filière connaissent une baisse annuelle de **0,2 %** entre décembre 2024 et décembre 2025 dans l'ensemble des activités, avec une variation comprise entre **-7,7 %** dans les études et **+3,1 %** dans la fabrication d'équipements, de contrôle et d'entretiens des voies.

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

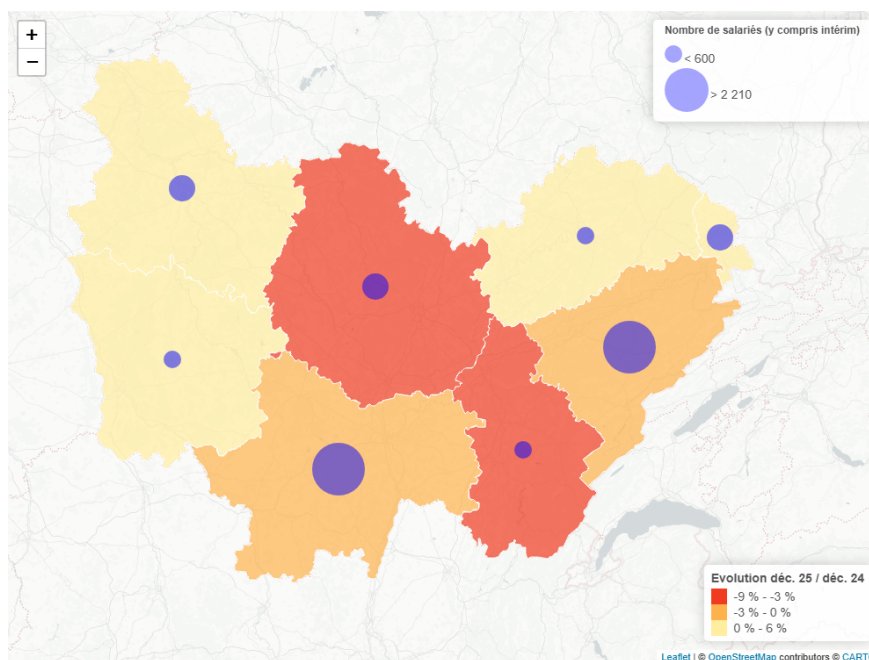
Décembre 2025

	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	192	11 355	-0,2	1 396	-0,2	12 751	-0,2
Fabrication de matériels roulants	66	5 388	0,8	632	-2,5	6 020	0,4
Maintenance de matériels roulants	49	2 176	-1,3	196	-9,2	2 372	-2,0
Fabrication d'équipements fixes et de matériels de pose, de contrôle et d'entretien des voies	24	1 754	3,1	375	18,5	2 129	5,6
Etudes	22	778	-7,7	46	-24,3	824	-8,8
Construction de voies	21	644	-4,7	79	-13,7	723	-5,8
Maintenance des voies	10	616	1,1	68	4,5	684	1,4

Source : DARES-MMO/traitement Drets Bourgogne-Franche-Comté, s. : secret statistique

Lecture : Fin décembre 2025, la filière ferroviaire en Bourgogne-Franche-Comté emploie **11 355** salariés hors intérim. Les effectifs intérimaires s'élevaient à **1 396**. Dans l'ensemble de la filière, l'évolution annuelle était de **-0,2 %** de fin décembre 2024 à fin décembre 2025. **A noter :** la notion d'effectif renvoie à la moyenne sur le mois.

Carte 2 | Evolution de l'emploi par département



Source : Dares-MMO, données à fin décembre

Lecture : Le nombre d'emplois (y compris intérim) progresse dans la moitié des départements de la région, en particulier dans l'Yonne.

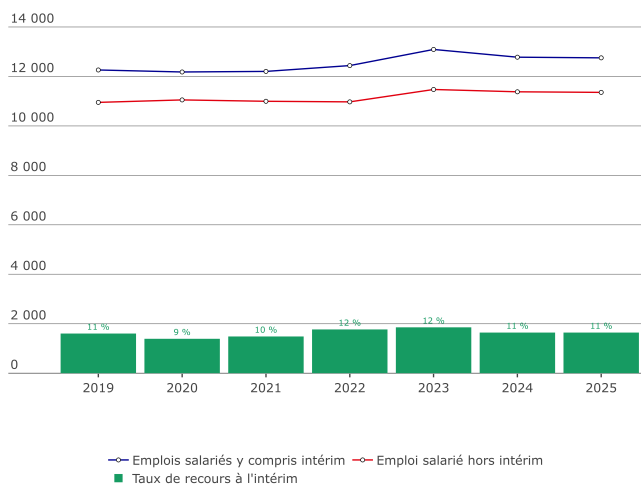
4 200 agents SNCF relèvent de la maintenance des voies et des trains

Les entreprises « SNCF Mobilités » pour les matériels roulants et « SNCF Réseau » pour les infrastructures installées en Bourgogne-Franche-Comté emploient environ 4 200 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 3 100 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 1 100 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.

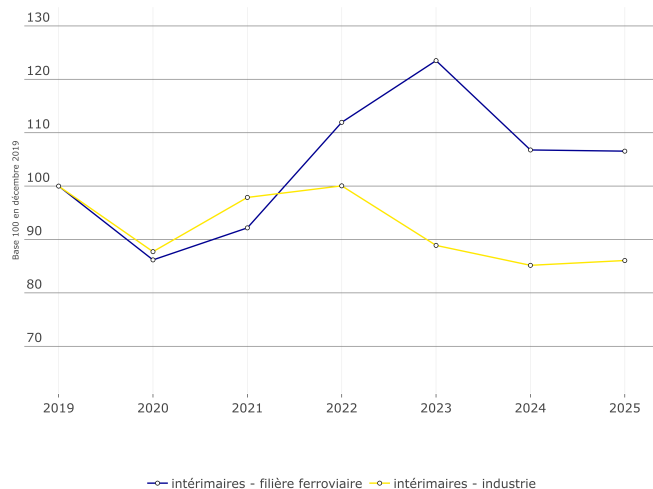
Une baisse du recours à l'intérim

Fin décembre 2025, l'intérim représente environ 11 % des emplois salariés, un chiffre comparable à celui de l'industrie, qui est d'environ 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. Malgré ce repli, son volume reste environ 6,5 % au-dessus de son niveau observé en 2019.

Graph 2 | Evolution de l'emploi salarié et du recours à l'intérim dans la filière ferroviaire



Graph 3 | Evolution des effectifs intérimaires dans la filière ferroviaire



Source : Dares, données à fin décembre

Lecture : Fin décembre 2025, la filière ferroviaire emploie 12 751 salariés. La part des intérimaires dans la filière représente 11 % des emplois salariés.

Source : Dares, données à fin décembre

Lecture : Entre décembre 2019 et décembre 2025, le nombre d'intérimaires augmente de 6.5 %.

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 4ème trimestre 2025, le recours à l'activité partielle est inférieur à celui enregistré au 4ème trimestre 2024. D'après les données provisoires, le nombre de salariés indemnisés diminuerait : en moyenne, près de **155 salariés** auraient été placés en activité partielle pour un total de **12 393 heures** indemnisées (soit environ **31 emplois** en équivalent temps plein).

Tableau 2 | Indicateurs de suivi mensuel

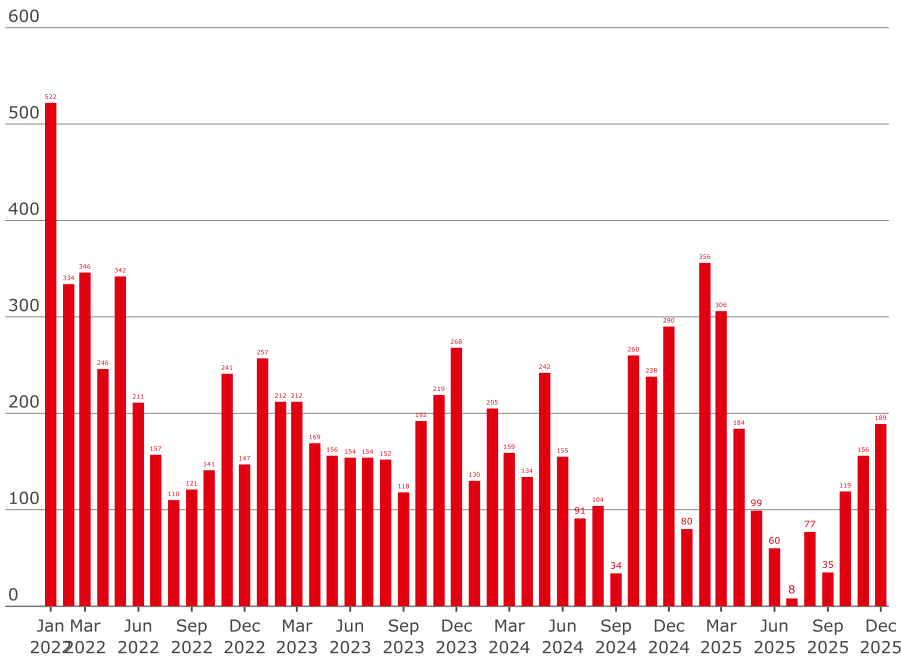
	Année 2024			Année 2025		
	oct.-24	nov.-24	déc.-24	oct.-25*	nov.-25*	déc.-25*
Taux de consommation						
% heures indemnisées/heures autorisées	33	30	41	6	9	13
Indemnisations						
Etablissements indemnisés	8	9	8	4	5	4
Heures indemnisées	7 612	7 874	11 343	2 153	3 775	6 465
Salariés indemnisés	260	238	290	119	156	189
% salariés indemnisés/salariés secteur	2	2	3	1	1	2

* 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.

Source : DGEFP-DARES, traitement Dreets Bourgogne-Franche-Comté

Lecture : Au mois de décembre 2025, **4 établissements** ont eu recours à l'activité partielle et près de **189 salariés** ont été indemnisés pour un total d'environ **6 465 heures** chômées. Cela représente en moyenne **34 heures chômées par salarié**.

Graph 4 | Salariés indemnisés au titre de l'activité partielle



Source : DGEFP-DARES, demandes indemnisations SI APART

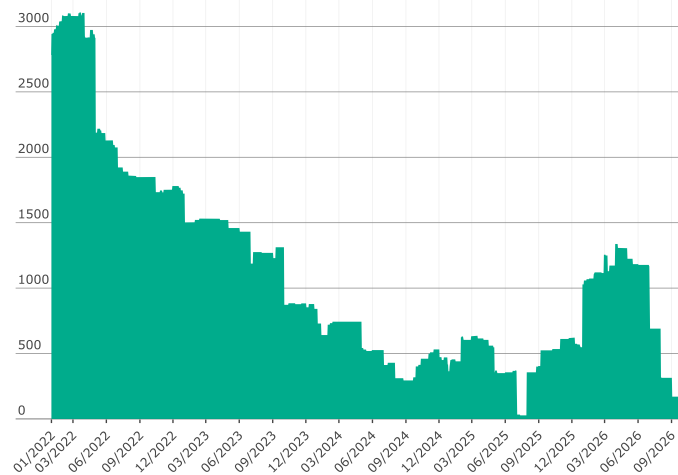
Lecture : Au mois de décembre 2025, près de **189** salariés de la filière ferroviaire ont été indemnisés au titre de l'activité partielle.

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 5 | Activité partielle dans la filière

Nombre de salariés concernés par une demande d'activité partielle

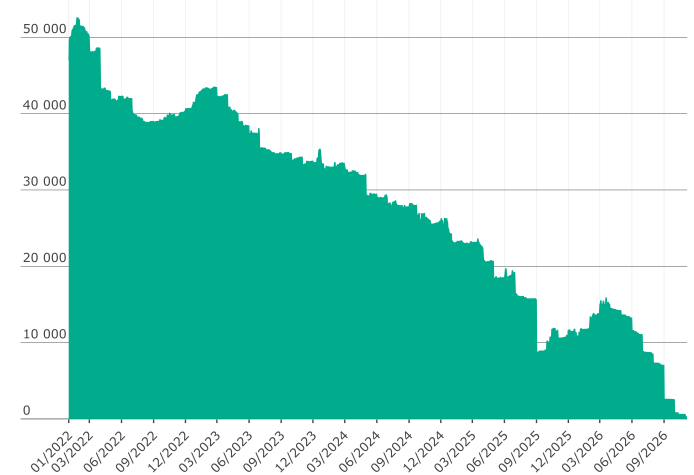


Source : ASP-DARES/traitement Dreets Bourgogne-Franche-Comté.

Lecture : Au 30 juin 2026, 1 165 salariés travaillant dans la filière ferroviaire sont concernés par une demande d'activité partielle (dossier validé ou en cours d'instruction).

Graph 6 | Activité partielle tous secteurs confondus

Nombre de salariés concernés par une demande d'activité partielle, tous secteurs confondus



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

Lecture : Au 30 juin 2026, en Bourgogne-Franche-Comté, 11 025 salariés sont concernés par une demande d'activité partielle.

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. Graph 4).

Les mouvements de main-d'oeuvre

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

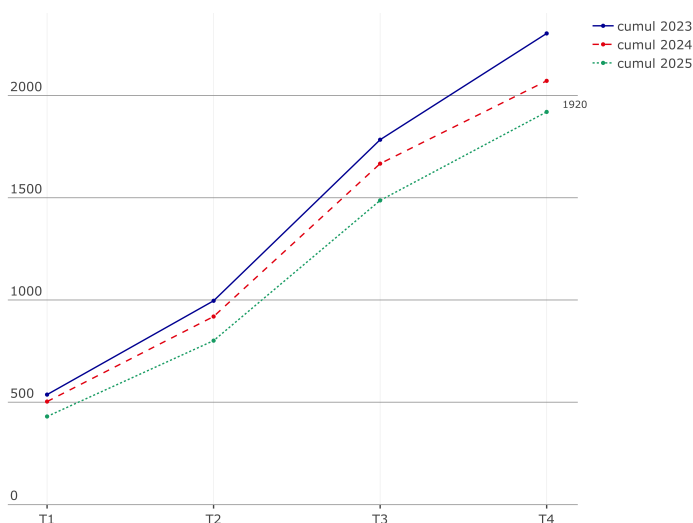
- Le suivi et l'analyse des **embauches** permet d'appréhender les besoins et l'évolution des pratiques d'embauches des employeurs.
- Le suivi des **sorties** et l'analyse des motifs permet de mieux comprendre les causes liées à ces départs (ex: retraite, démission, licenciement économique).

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

Les volumes d'embauches

En 2025, **1 920 contrats de travail (CDD, CDI)** ont été signés dans la filière ferroviaire, 152 de moins qu'en 2024. Les embauches sont également moins nombreuses qu'en 2023 où 2 304 contrats avaient été signés.

Graph 7 | Cumul annuel des embauches (CDD et CDI)



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

Lecture : En 2025, **1 920** contrats (CDD, CDI) ont été signés dans la filière ferroviaire.

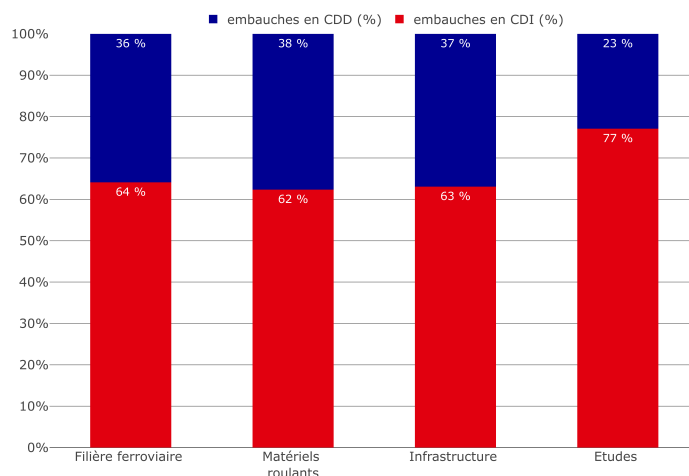
Evolution des embauches en CDI

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 reculent, passant de 1 363 en 2024 à 1 231 en 2025. Cette baisse contraste avec le volume des CDD resté relativement stable sur la même période. Ainsi, la part des CDI dans les embauches a diminué : 64 % en 2025 contre 66 % l'an dernier, confirmant un affaiblissement du recrutement durable au profit de formes d'emploi plus courtes. Les **embauches en CDI** sont **majoritaires** dans les établissements concourant à la fabrication|maintenance de matériels roulants. Sur un an, les embauches en CDI reculent, **la part des CDI s'élève désormais à 62 % des recrutements** en 2025. Dans les établissements travaillant sur les infrastructures ferroviaires, **la part des CDI** parmi les recrutements est de **63 %** contre 64 % l'an dernier. Les **embauches en CDI** restent largement **majoritaires**.

Graph 8 | Volume et part de CDI parmi les embauches en 2025



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

Lecture : En 2025, 1 231 CDI ont été signés dans la filière ferroviaire, soit 64 % des embauches (66 % en 2024).

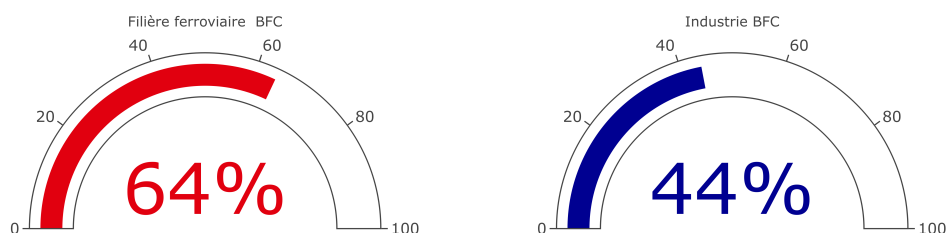
Un recours plus marqué au CDI

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 2025, **64 % des salariés nouvellement embauchés ont signé un CDI** contre 44 % en moyenne dans la région.

Graph 9 | Part des CDI dans les embauches : comparaison avec le secteur industriel



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

Principaux métiers recrutés en 2025

En 2025, 12 % des embauches dans la filière ferroviaire concernent des ouvriers qualifiés des industries de process, jouant ainsi un rôle important 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)

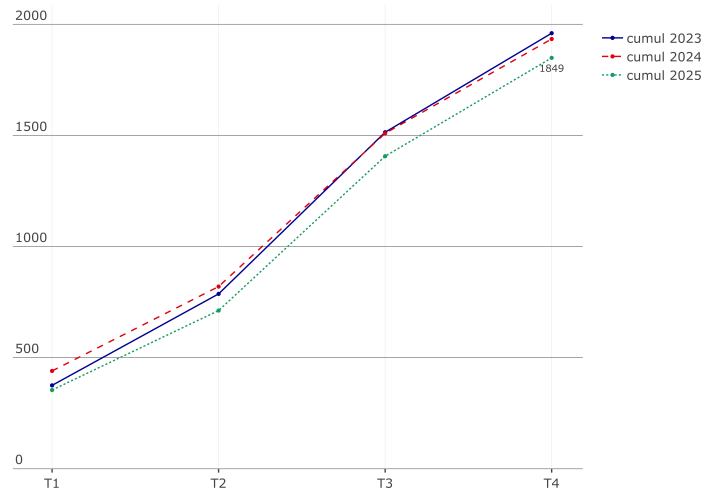
Métiers regroupés par famille professionnelle	Embauches 2025	Part (en %)	Part 2024 (en %)
E1Z : Ouvriers qualifiés des industries de process	212	12	13
L2Z : Employés administratifs d'entreprise	146	8	6
H0Z : Ingénieurs et cadres techniques de l'industrie	145	8	6
E0Z : Ouvriers non qualifiés des industries de process	133	7	7
D1Z : Ouvriers qualifiés travaillant par enlèvement de métal	105	6	6

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

Les départs de salariés

En 2025, environ **1 849 salariés** ont quitté le secteur de la filière ferroviaire, 85 de moins par rapport à l'an dernier. Ces départs restent également **moins nombreux** qu'en 2023 où le secteur enregistrait **1 960 départs**.

Graph 10 | Cumul annuel des sorties (CDD et CDI)



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

Lecture : En 2025, la filière de la filière ferroviaire enregistre **1 849 départs**.

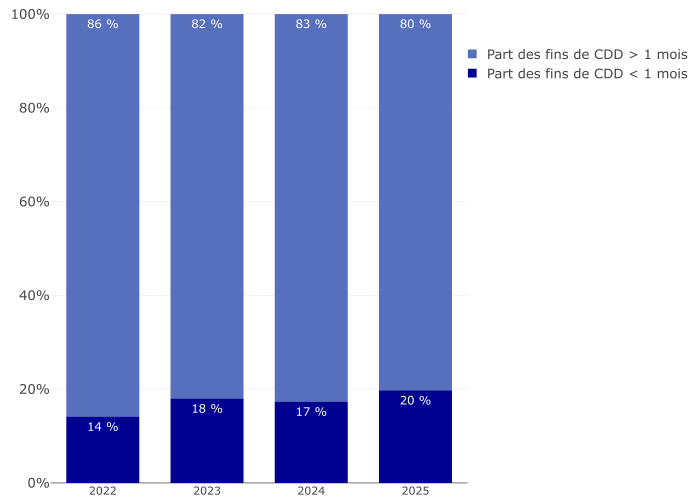
Les ruptures de contrat et fins de CDD

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 2025, un peu plus de 1 300 font suite à une rupture de contrat de travail (fins de CDI) et environ 530 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 : 20 % des CDD arrivés à terme en 2025 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 (43 % dans l'industrie régionale).

Graph 11 | CDD < 1 mois parmi ceux arrivés à terme



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

Lecture : En 2025, 20 % des CDD arrivés à terme dureraient moins d'un mois.

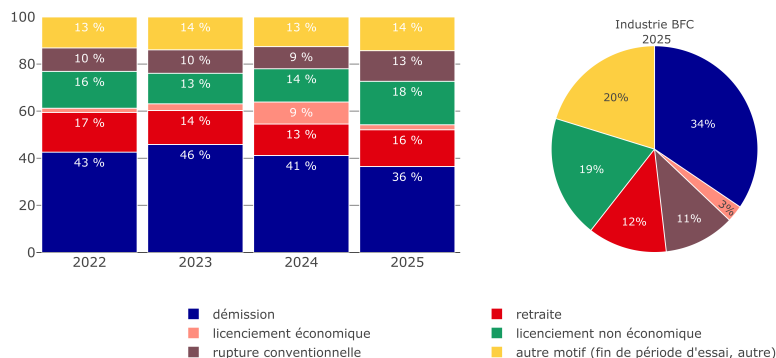
Les motifs de rupture de contrat de travail

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, 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 2024 ? → renforcement des **tensions de recrutement**.

Les ruptures de contrats de travail s'élèvent à 1 321 et représentent 71 % des sorties enregistrées dans la filière en 2025. **Les départs faisant suite à une démission** forment le **premier motif** de rupture de contrat de travail. Ils sont aussi fréquents dans la filière ferroviaire par rapport à la moyenne régionale dans l'industrie. **Les départs faisant suite à un licenciement non économique** représentent le **deuxième motif** de rupture de contrat et sont sur la période aussi fréquents dans la filière ferroviaire. Les départs à la retraite sont quant à eux plus élevés qu'en moyenne dans l'industrie.

Graph 12 | Motifs des ruptures de contrat de travail



Lecture : dans la filière ferroviaire, 36 % des ruptures de contrat de travail survenues en 2025 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 4ème trimestre 2025

En Bourgogne-Franche-Comté, les exportations de matériels ferroviaires roulants atteignent 14 237 milliers d'euros au 4ème trimestre 2025. Sur un an, elles diminuent fortement (-23,0 %). Dans le même temps, les importations de matériels ferroviaires roulants progressent nettement (30,4 %). Au 4ème trimestre 2025, avec 58 % 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

4 ^{ème} trimestre 2025	Exportations		Importations	
	Montant trimestriel en milliers d'euros	Evolution annuelle (en %)	Montant trimestriel en milliers d'euros	Evolution annuelle (en %)
Matériel ferroviaire roulant	14 237	-23.0	17 921	30.4

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	8196	58
Australie	1044	7
Suisse	980	7
Espagne	568	4
Belgique	481	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 (30,4 %). Ces produits sont principalement importés de Chine concentrant 24 % 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	4386	24
Italie	3361	19
Suisse	2986	17
Belgique	2427	14
Pays non classifiés ailleurs	978	6

Source : Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects

Sources et méthodes

Comptabilisation des effectifs dans les établissements sélectionnés :

Liste des codes Nafs des établissements sélectionnés : 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. Les établissements comptant 5 salariés ou plus ont été expertisés, et quelques établissements de taille inférieure bien identifiés par les partenaires de l'étude. 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 à la filière ferroviaire.

Données sources : les données (hors SCNF) concernant les salariés et les établissements proviennent 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 à la filière 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 (entrées) et les départs (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 traduit qu'imparfaitement l'évolution de l'emploi, car elle mesure des flux de contrats et non des postes occupés.

Pour en savoir plus

« **La filière ferroviaire en Bourgogne-Franche-Comté** », DREETS Bourgogne-Franche-Comté, en partenariat avec l'AER et le Conseil Régional, juillet 2025.

« **L'intérim en Bourgogne-Franche-Comté** », DREETS Bourgogne-Franche-Comté, avril 2026.

« **Le marché du travail se dégrade en Bourgogne-Franche-Comté** », Insee-DRAAF-DREAL-DREETS-Urssaf Bourgogne-Franche-Comté, Synthèse annuelle économique régionale - 2025, avril 2026.

« **La conjoncture en Bourgogne-Franche-Comté** », Banque de France, mai 2026.

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) Bourgogne-Franche-Comté - 5 place Jean Cornet – 25041 Besançon Cedex. www.bourgogne-franche-comte.dreets.gouv.fr Pour toute demande d'information : dreets-bfc.statistiques@dreets.gouv.fr