

# Conjoncture dans la filière automobile

Juillet 2025

Fin 2024, 37 286 salariés permanents et 4 722 intérimaires travaillent dans la filière automobile. La filière automobile est confrontée à des évolutions réglementaires structurantes et pâtit d'une situation économique morose. Les immatriculations de véhicules neufs baissent en France et en Europe et la production sur le territoire français diminue. Dans la région, les exportations de véhicules et d'équipement reculent fortement en un an.

Dans ce contexte, les effectifs salariés et intérimaires se replient nettement en un an dans la région (respectivement -3,4 % et -14,7 %). Le recours à l'activité partielle reste également relativement élevé. Elle est particulièrement mobilisée dans la fabrication des équipements automobiles.

En 2024, les embauches dans la filière reculent de près d'un tiers par rapport à l'année dernière. Ce décrochage s'effectue principalement sur le second semestre. Même si le contrat à durée indéterminée reste majoritaire, sa part dans les embauches diminue fortement en deux ans. Dans le même temps, les sorties de la filière sont moins importantes que l'année dernière mais elles se situent au-dessus du niveau des embauches. À l'instar de l'industrie, la démission reste le premier motif de départ de la filière mais à tendance à se replier. Les licenciements non économiques et les départs à la retraite s'accroissent.

## 1. Présentation de la filière

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

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

Enjeux de la filière :

La filière automobile est confrontée à des évolutions réglementaires structurantes. En premier lieu, dès 2025, la réglementation CAFE (Corporate Average Fuel Economy) a imposé à tous les constructeurs une limite moyenne d'émission de CO<sub>2</sub> pour les véhicules neufs vendus. Concrètement, pour atteindre cet objectif, un constructeur devra vendre au moins une voiture électrique pour quatre thermiques, faute de quoi il s'exposera aux amendes prévues par cette réglementation. Les ventes actuelles de véhicules électriques ne permettant pas d'atteindre cet objectif, et de façon à ne pas pénaliser les constructeurs qui ont engagé l'électrification de leurs véhicules, la Commission Européenne a proposé l'assouplissement de cette mesure en permettant un lissage du calcul des objectifs CAFE sur trois ans, de 2025 à 2027. Cette proposition a été validée par le parlement européen et par les Etats membres. En revanche, la Commission Européenne a maintenu les objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> qui ira jusqu'à l'interdiction de vente de véhicules neufs thermiques à compter du 1er janvier 2035. Parallèlement, suite à une grande consultation lancée en début d'année auprès des acteurs de la filière, la Commission Européenne a également annoncé le 5 mars 2025 une série de mesures pour accompagner la filière automobile. Parmi les mesures, on peut citer la mise en place de conditions de concurrence équitables (contenu minimum local, protection contre la concurrence déloyale, préférence européenne dans les achats publics), le soutien à la filière européenne de batterie ou encore la stimulation de l'innovation (véhicules autonomes et connectés, batteries nouvelle génération).

La filière est également confrontée à la concurrence féroce des nouvelles marques chinoises qui ont décidé de conquérir le marché mondial. La France et l'Union Européenne ont mis en place des dispositifs (score environnemental

pour le bonus écologique et le leasing social, droits de douane complémentaires pour les véhicules électriques fabriqués en Chine) pour protéger les constructeurs fabriquant sur le sol européen. Ces mesures ont permis de limiter l'afflux de véhicules électriques fabriqués en Chine. Cependant, les constructeurs chinois s'adaptent à ces contraintes en implantant des usines en Europe (BYD en Hongrie et Chery en Espagne) et en exportant des véhicules thermiques (hybrides ou hybrides rechargeables) qui ne sont eux pas touchés par ces mesures.

Concernant le marché automobile, les volumes d'immatriculations de voitures neuves restent très inférieurs à ceux de 2019 en France (1,72 million en 2024 contre 2,2 millions en 2019) mais également en Europe (10,6 millions en 2024 contre 13 millions en 2019). Plus particulièrement, les ventes de véhicules électriques en France stagnent à un peu moins de 17 % des véhicules vendus en 2023 et 2024. Dans ce contexte, le niveau de production de véhicules en France reste très inférieur à celui d'avant-crise (1,3 million en 2024 contre 2,2 millions en 2019). Il est à noter qu'une partie importante de cette baisse est liée aux décisions des constructeurs de délocaliser la production de certains véhicules hors de France. Cette situation conduit à une baisse importante du niveau d'activité des sous-traitants.

De plus, la politique industrielle des donneurs d'ordre a également un impact important sur les sous-traitants. Ceux-ci n'ont pas réussi à répercuter l'inflation générale (matières premières, énergie, salaires, transport) dans leurs prix de vente. On constate également des pertes de marché des sites français au profit d'entreprises situées dans des pays à bas coûts. L'ensemble de ces facteurs a fortement dégradé la rentabilité de la plupart des sous-traitants.

Pour faire face à cette baisse d'activité, les sous-traitants sont dans l'obligation de réagir en accélérant leur démarche de diversification dans d'autres filières ou en investissant pour de nouveaux marchés en lien avec l'électrification des véhicules. Pour s'adapter à ces mutations, les entreprises ont besoin d'investir et d'innover massivement. Pour ce faire, des dispositifs d'accompagnement sont mis en place conjointement par l'État et la Région pour développer les solutions de mobilité de demain.

## 2. Conjoncture

### L'emploi dans la filière automobile

#### Fin décembre 2024, 37 286 salariés permanents et 4 722 intérimaires travaillent dans la filière automobile

En Bourgogne-Franche-Comté, **37 286 salariés** travaillent dans la filière automobile à la fin du 4<sup>e</sup> trimestre 2024. À ces salariés permanents s'ajoutent **4 722 intérimaires**. Les effectifs de la filière connaissent une baisse annuelle de 3,4 % entre fin décembre 2023 et fin décembre 2024 dans l'ensemble des activités qui varie de -7 % dans les activités de transport-logistique à -1,3 % dans la fabrication de biens intermédiaires. Dans la construction automobile, les effectifs régionaux reculent en cette fin d'année après un premier semestre 2024 relativement positif.

La répartition sur le territoire Bourgogne-Franche-Comté est très inégale, 44 % des salariés sont concentrés dans le département du Doubs.

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

décembre 2024

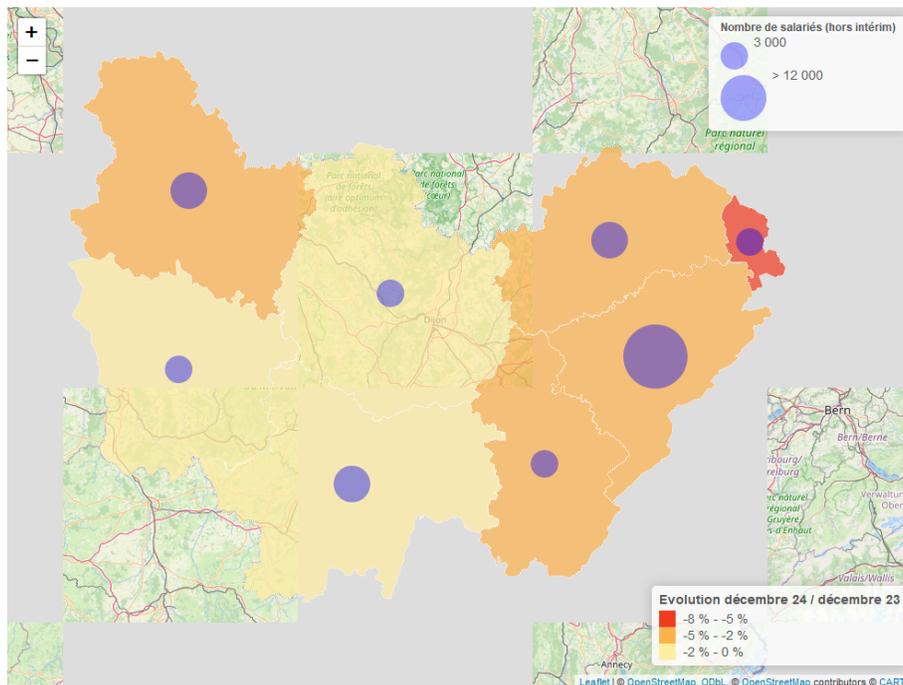
	Emploi salarié permanent			Emploi intérimaire		Emploi total	
	Etablissements (nb)	Effectifs	Evolution annuelle (en %)	Effectifs	Evolution annuelle (en %)	Effectifs	Evolution annuelle (en %)
<b>Ensemble de la filière</b>	366	37 286	-3,4	4 722	-14,7	42 008	-4,8
Construction automobile	13	9 020	-4,4	1 721	34,0	10 741	0,2
Commerce intra filière	16	1 969	-3,9	61	-15,0	2 030	-4,2
Fabrication d'équipements automobiles	110	13 049	-3,6	1 923	-29,7	14 972	-8,0
Fabrication de biens intermédiaires	161	10 275	-1,6	902	-28,4	11 177	-4,5
Fabrication de biens d'équipements	27	891	-1,3	14	-61,1	905	-3,6
Études, conception, analyse	28	1 527	-5,3	52	-31,8	1 579	-6,6
Transports et logistiques	11	555	-7,0	49	-31,3	604	-9,6

Sources : Urssaf, Dares.

Champ : périmètre provisoire en 2024 (établissements présents en 2022 avec prise en compte des fermetures et des reprises)

**Lecture** : A fin décembre 2024, la filière automobile en Bourgogne-Franche-Comté emploie **37 286** salariés hors intérim. Les effectifs intérimaires s'élèvent à **4 722**. Dans l'ensemble de la filière, l'évolution annuelle était de **-4,8 %** (de fin décembre 2023 à fin décembre 2024).

## Carte 1 | Evolution de l'emploi par département



Source : Urssaf

## Le recours à l'activité partielle

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

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

## Suivi de la consommation d'activité partielle

### Guide de lecture

Un recours important au dispositif se traduit par :

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

Au 4<sup>e</sup> trimestre 2024, le recours à l'activité partielle est supérieur à celui enregistré au 4<sup>e</sup> trimestre 2023. D'après les données provisoires, bien que le nombre de salariés indemnisés diminuerait, le volume d'heures chômées est en hausse. En moyenne, **2 297 salariés** auraient été placés en activité partielle pour un total de **156 888 heures** indemnisées (soit environ **390 emplois** en équivalent temps plein).

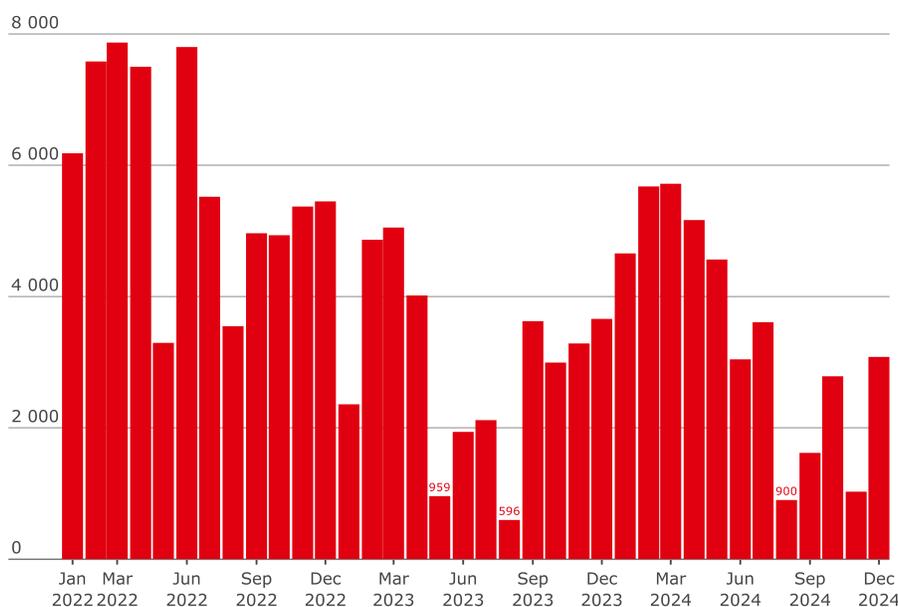
## Tableau 2 | Indicateurs de suivi mensuel

	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	8.0	10.0	9.0	11.0	6.0	15.0
<b>Indemnisations</b>						
Etablissements indemnisés	38	40	42	41	31	44
Heures indemnisées	42 222	49 206	41 327	58 616	23 840	74 433
Salariés indemnisés	2 994	3 285	3 659	2 785	1 027	3 080
% salariés indemnisés/salariés secteur	8.0	8.0	9.0	7.0	3.0	8.0

\* 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, **44 établissements** ont eu recours à l'activité partielle et **3 080 salariés** ont été indemnisés pour un total de **74 433 heures** chômées. Cela représente en moyenne **24 heures chômées par salarié** (soit près de 1 semaine à 35 heures hebdomadaires).

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



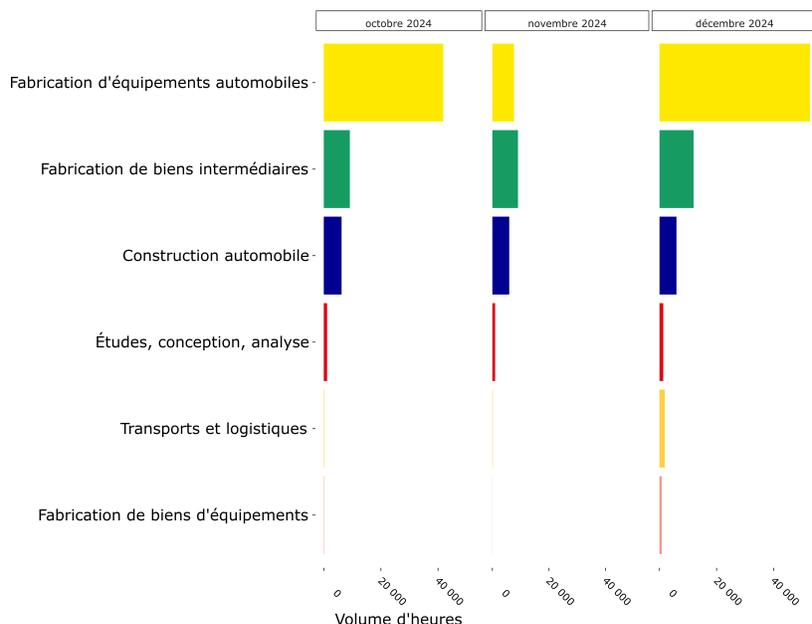
Source : DGEFP-DARES, Demandes indemnisations SI APART/traitement DREETS Bourgogne-Franche-Comté.

**Lecture :** Au mois de décembre 2024, **3 080 salariés** de la filière automobile ont été indemnisés au titre de l'activité partielle.

### Consommation d'activité partielle par principales activités

En décembre 2024, les établissements de fabrication d'équipements automobiles ont le plus recouru à l'activité partielle avec **52 662 heures indemnisées**, soit **71 % des heures indemnisées** dans la filière automobile.

## Graph 2 | Heures indemnisées par activités



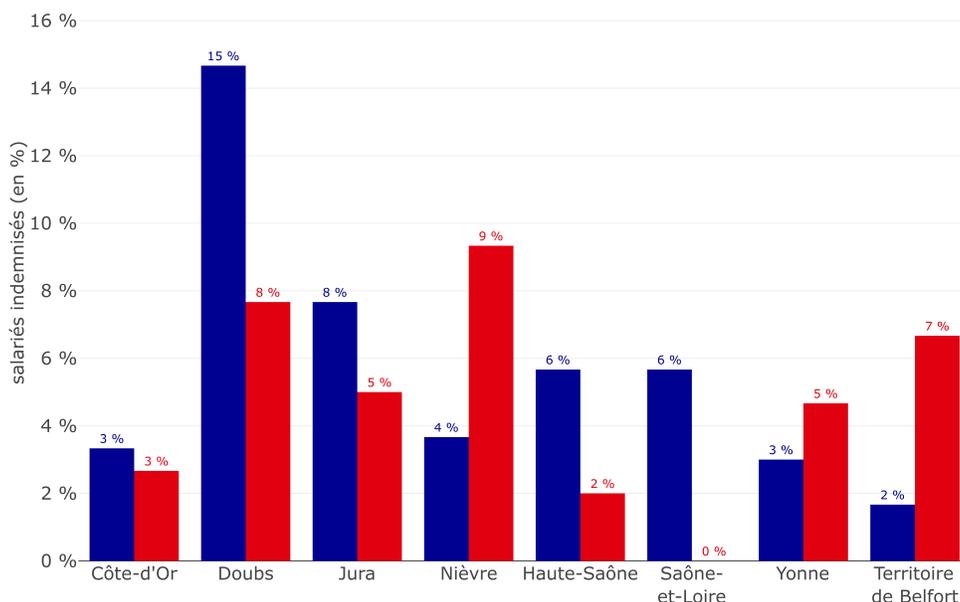
Source : DGEFP-DARES, Demandes indemnités SI APART/traitement DREETS Bourgogne-Franche-Comté.

## Consommation d'activité partielle par département

Au cours du 4e trimestre 2024, les établissements situés dans la Nièvre ont davantage eu recours à l'activité partielle. Près de **9 %** des salariés travaillant dans la filière automobile ont été placés en activité partielle (soit 168 salariés).

## Graph 3 | Salariés indemnisés par département

■ T4 2023 (moyenne trimestrielle) ■ T4 2024 (moyenne trimestrielle)



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

**Lecture :** dans la Nièvre, près de **9 %** des salariés de la filière automobile ont été placés en activité partielle au cours du 4e trimestre 2024 (soit 168 salariés).

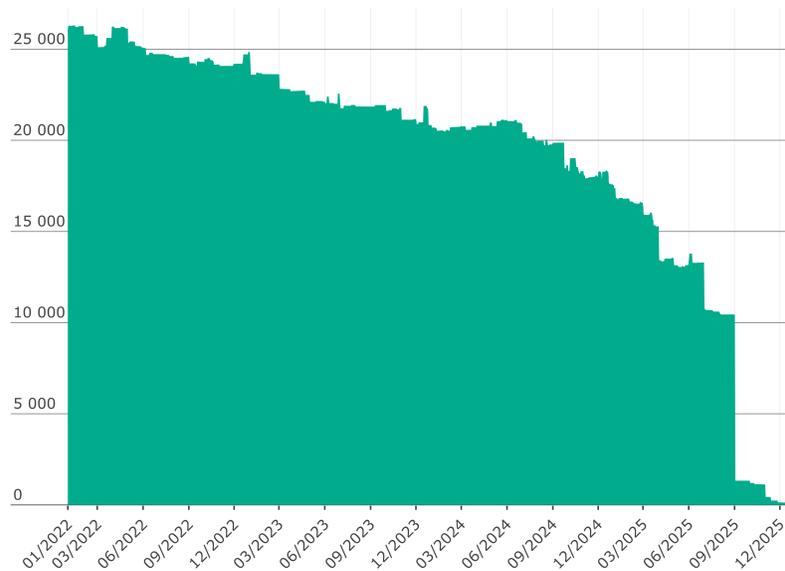
## Le recours au dispositif dans les prochains mois

### Guide de lecture

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

### Graph 4 | Autorisation d'activité partielle dans la filière automobile

Nombre de salariés concernés par une demande d'activité partielle

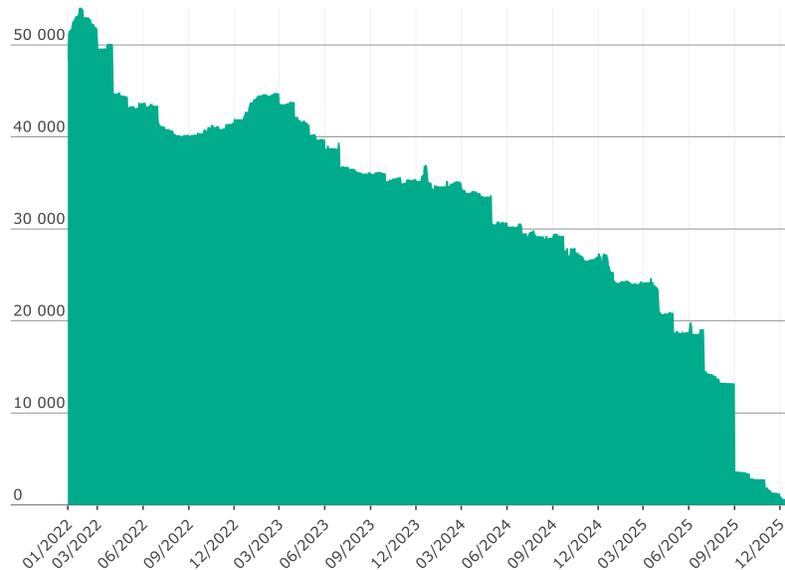


Source : DGEFP-DARES, données administratives SI APART/traitement DREETS Bourgogne-Franche-Comté.

**Lecture :** Au 30 juin 2025, **13 252** salariés travaillant dans le secteur la filière automobile sont concernés par une demande d'activité partielle (dossier validé ou en cours d'instruction). **Avertissement :** le nombre de salariés effectivement placés en activité partielle peut s'avérer 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. Graph1).

### Graph 5 | ... tous secteurs confondus

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



Source : DGEFP-DARES, données administratives SI APART/traitement DREETS Bourgogne-Franche-Comté.

**Lecture :** Au 30 juin 2025, en Bourgogne-Franche-Comté, **19 102** salariés sont concernés par une demande d'activité partielle (dossier validé ou en cours d'instruction).

# Les mouvements de main d'oeuvre

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

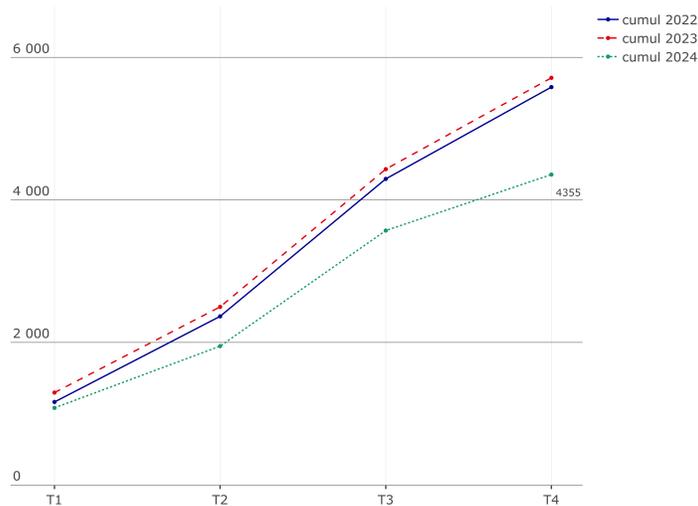
- le suivi et l'analyse des **embauches** permet d'appréhender les besoins et l'évolution des pratiques d'embauches des employeurs.
- le suivi des **sorties** et l'analyse des motifs permet de mieux comprendre les causes liées à ces départs (ex: retraite, démission, licenciement économique).

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

## Les volumes d'embauches

En 2024, **4 355 contrats de travail (CDD, CDI)** ont été signés dans la filière automobile, environ 1358 de moins qu'en 2023. Les embauches sont moins nombreuses qu'en 2022 où 5 583 contrats avaient été signés.

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



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

**Lecture** : En 2024, **4 355** contrats (CDD, CDI) ont été signés dans la filière automobile.

## Evolution des embauches en CDI

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

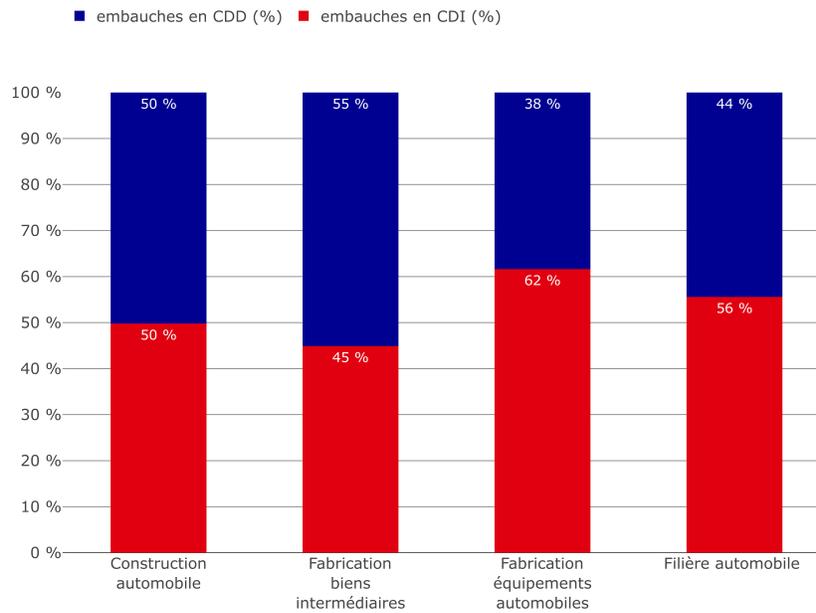
- **Les pratiques d'embauches** évoluent-elles ?
- Les **difficultés de recrutement** liées à la filière poussent-elles les établissements à proposer davantage de CDI ?
- existe-t-il une différence entre les segments de la filière ?

Dans la filière automobile, le volume d'embauches en CDI est en-deçà de son niveau de 2022 : 2 421 contre 3 378 en 2022. Les embauches en CDD sont inférieures à leur niveau de 2022. La part des CDI dans les embauches a diminué : 56 % en 2024 contre 61 % deux ans auparavant.

Les **embauches en CDI** sont **majoritaires** dans la fabrication d'équipements automobiles. **La part des CDI** s'élève à **62 % des recrutements** en 2024 contre 65 % en 2022.

Dans les activités de fabrication de biens intermédiaires, **la part des CDI** parmi les recrutements en 2024 est de **45 %** contre 49 % en 2022. Les **embauches en CDI** sont **minoritaires** et reculent par rapport à 2022.

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



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

**Lecture :** En 2024, **2 421** CDI ont été signés dans la filière automobile, soit **56 %** des embauches.

## Un recours plus marqué au CDI

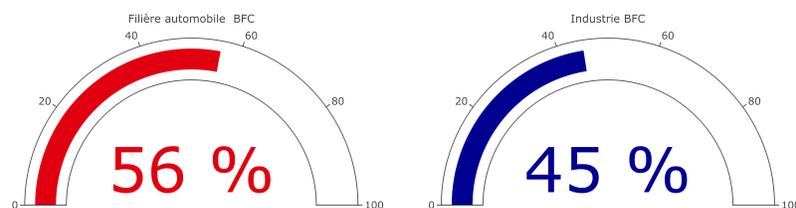
### Guide de lecture

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

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

En 2024, **56 %** des salariés nouvellement embauchés ont signé un CDI contre 45 % dans l'industrie régionale.

## Graph 8 | Part des CDI dans les embauches (en 2024) : comparaison avec le secteur industriel

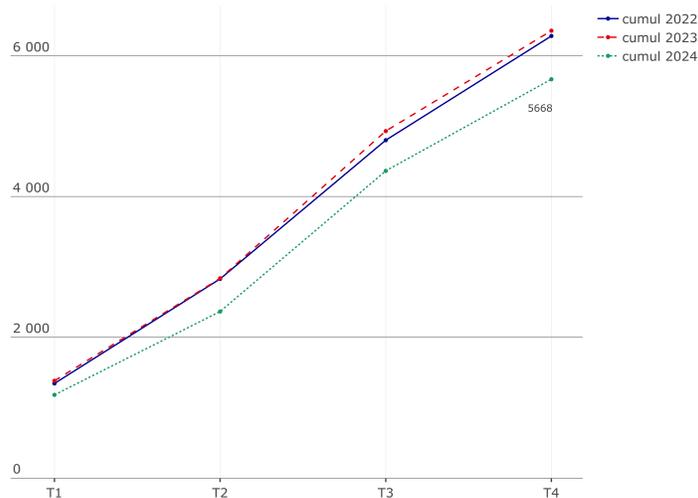


Source : DARES-MMO/traitement DREETS Bourgogne-Franche-Comté.

## Les départs de salariés

En 2024, environ **5 668 salariés** ont quitté la filière automobile, 690 de moins qu'en 2023. Ces départs sont **moins nombreux** qu'en 2022 où la filière enregistrait **6283 départs**.

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



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

**Lecture** : En 2024, la filière automobile enregistre **5 668 départs**.

## Les ruptures de contrat et fins de CDD

### Guide de lecture

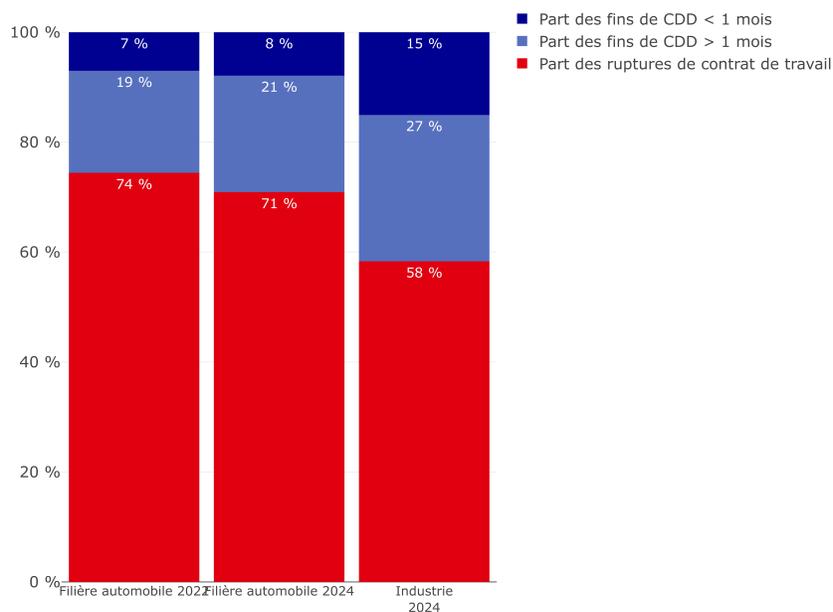
Objectifs des indicateurs proposés :

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

Dans la filière automobile, la **majorité des départs des salariés** en 2024 font suite à **une rupture de contrat de travail**. Entre 2022 et 2024, la part des CDD d'une durée inférieure à 1 mois parmi ceux arrivés à terme est restée stable.

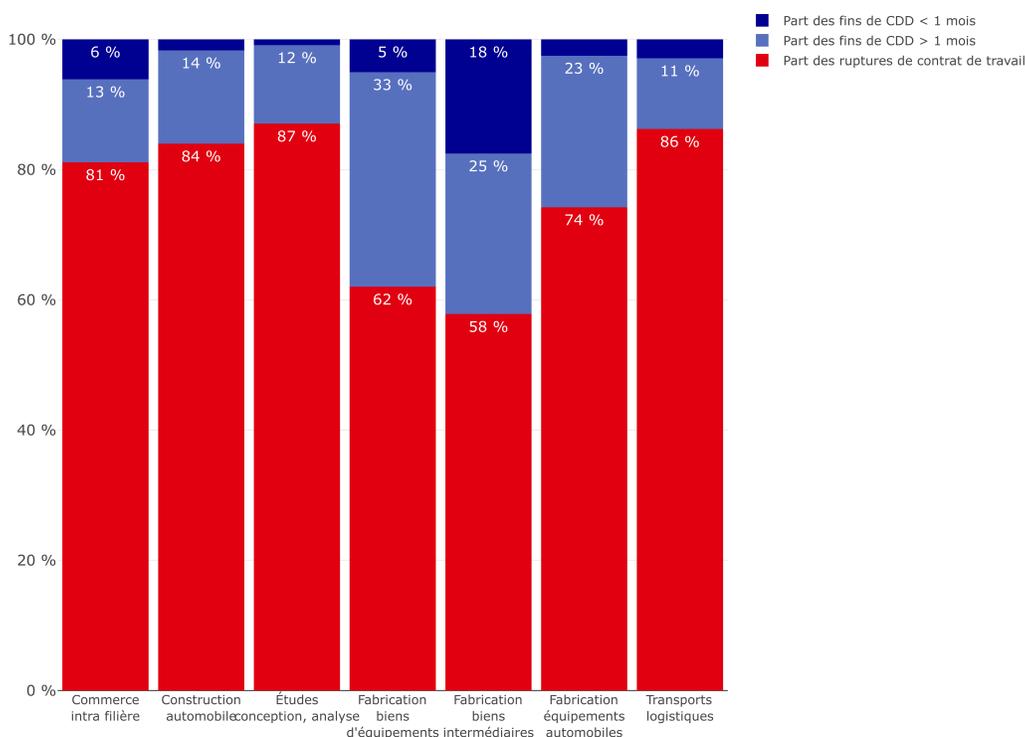
Dans la fabrication d'équipements automobiles, la durée des CDD s'est réduite. Les CDD d'une durée inférieure à 1 mois parmi les CDD arrivés à terme ont en proportion augmenté dans les activités de fabrication de biens intermédiaires.

## Graph 10 | Rupture de contrat de travail et fins de CDD



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

## Graph 11 | Comparaison entre sous-secteur



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

## Les motifs de rupture de contrat de travail

### Guide de lecture

Objectifs des indicateurs proposés :

- le choix de démissionner est-il plus fréquent dans le secteur 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, sécurisation de l'emploi, attractivité du poste.

- les ruptures de contrat notamment les départs non anticipés par les employeurs comme les démissions, fins de période d'essai ou encore les licenciements non économiques sont-ils plus nombreux par rapport à 2022 ? → renforcement des tensions de recrutement.

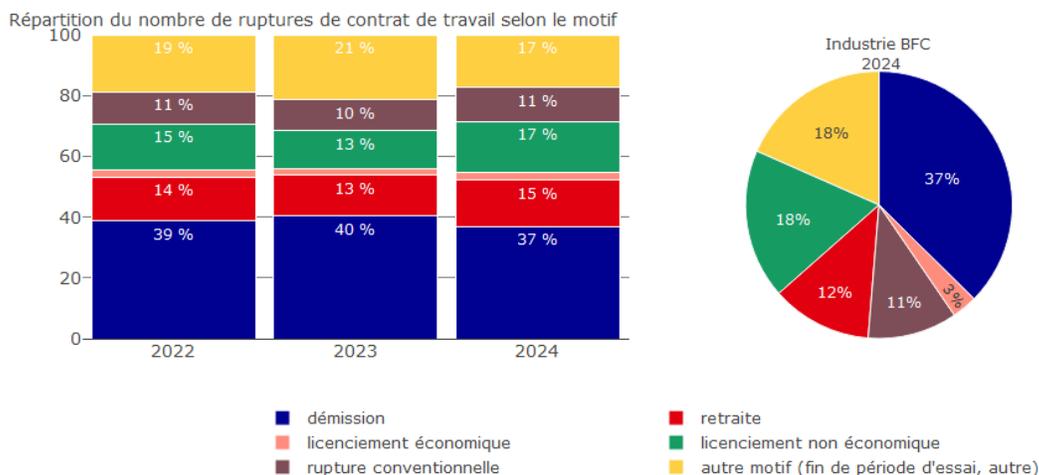
En 2024, le **nombre de ruptures de contrats de travail** dans la filière automobile **s'élèvent à 4 019** (4 676 en 2022). Les ruptures de contrats de travail représentent **71 % des sorties de la filière**. (cf. **Graph 10**).

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

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

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

**Graph 12 | Motifs des ruptures de contrat de travail dans la filière automobile**



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

## Les offres d'emploi

### Guide de lecture

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

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

En Bourgogne-Franche-Comté, France Travail a enregistré près de **7 700 offres d'emploi** depuis le 1er trimestre 2019 émanant d'entreprises de la filière automobile.

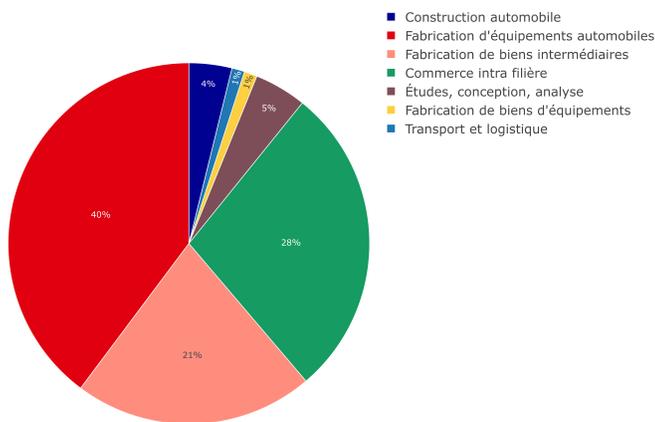
## Les principaux segments

3 segments sont particulièrement représentés :

- la **fabrication d'équipements automobiles** qui représente 40 % des offres déposées par la filière dont 73 % d'offres durables
- le **commerce intra-filière** suit avec 28 % dont 85 % d'offres durables
- la **fabrication de biens intermédiaires** concentre 21 % des offres dont 85 % d'offres d'emplois durables.

Les offres d'agents de maîtrise, techniciens et cadres sont en forte proportion dans la fabrication d'équipements automobiles (37 %) et la fabrication de biens intermédiaires (35 %). Les études, conceptions, analyse rassemblent toutefois la plus forte proportion (82 %).

### Graph 13 | Offres enregistrées par France Travail depuis le 1er trimestre 2019

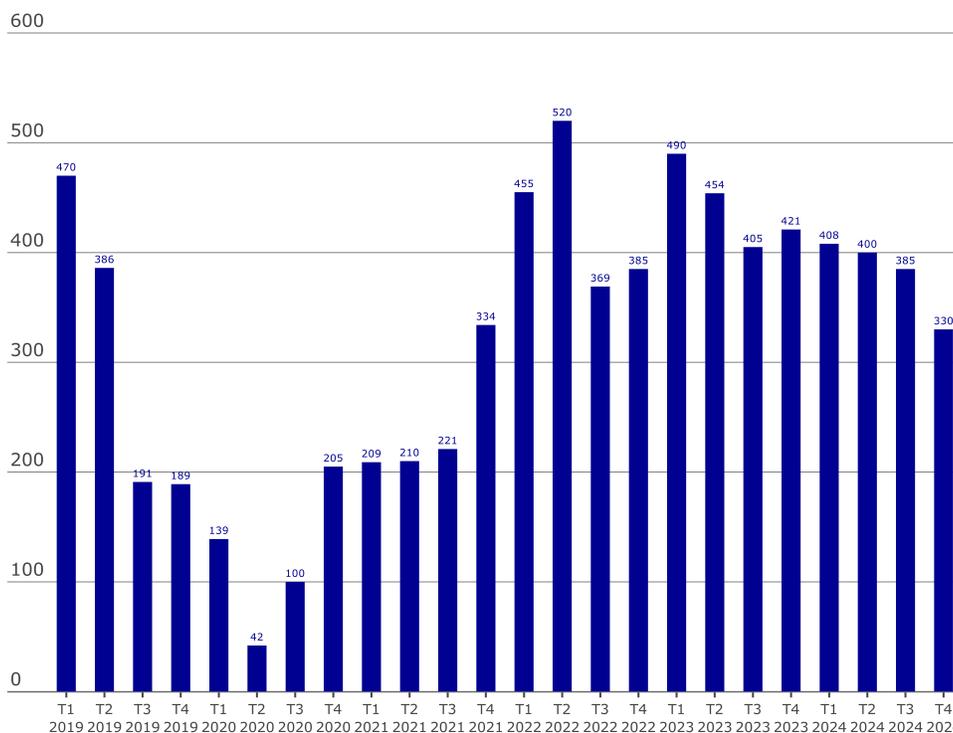


Source : France Travail

### Evolution des offres d'emploi déposées à France Travail

Les offres d'emploi déposées sont majoritairement plus nombreuses sur le 1er semestre. La crise sanitaire en lien avec l'épidémie de COVID 19 a eu un impact à la baisse sur le nombre d'offres en particulier pendant la période de confinement du 2e trimestre 2020 où le volume est descendu à moins de 50 offres. L'activité est repartie progressivement à partir du 4e trimestre 2020 pour décoller ensuite au 4e trimestre 2021 avec des volumes supérieurs à ceux enregistrés avant la crise sanitaire. Toutefois le nombre d'offres d'emploi enregistrées dans la filière automobile a nettement diminué : -22 % entre le 4e trimestre 2023 et le 4e trimestre 2024 contre -14 % tous secteurs.

### Graph 14 | Evolution trimestrielle des offres d'emploi enregistrées



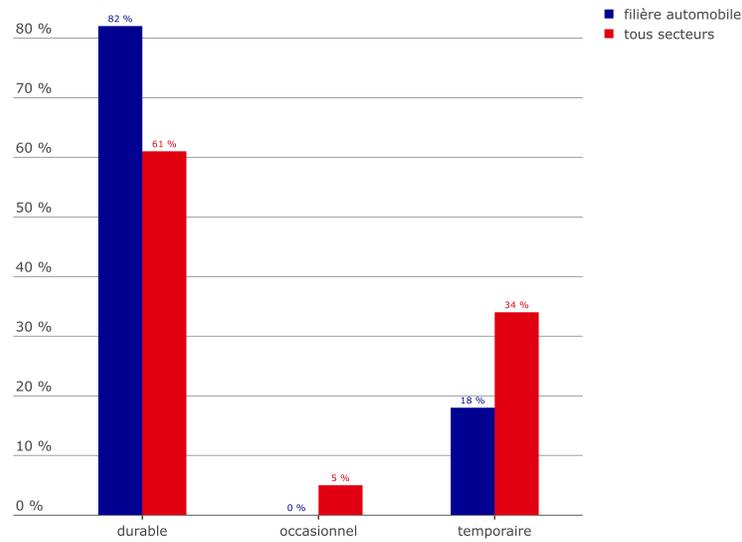
Source : France Travail

### Les grandes caractéristiques des offres

La filière automobile dépose davantage d'offres d'emploi durables (CDD de 6 mois minimum ou CDI) avec une part de 82 % contre 61 % tous secteurs. Les offres d'emploi temporaire (entre 1 et 5 mois) sont moins nombreuses (18 % contre 34 %) tandis que la part pour des emplois occasionnels est très faible (0 % contre 5 %). On retrouve une très forte part d'offres

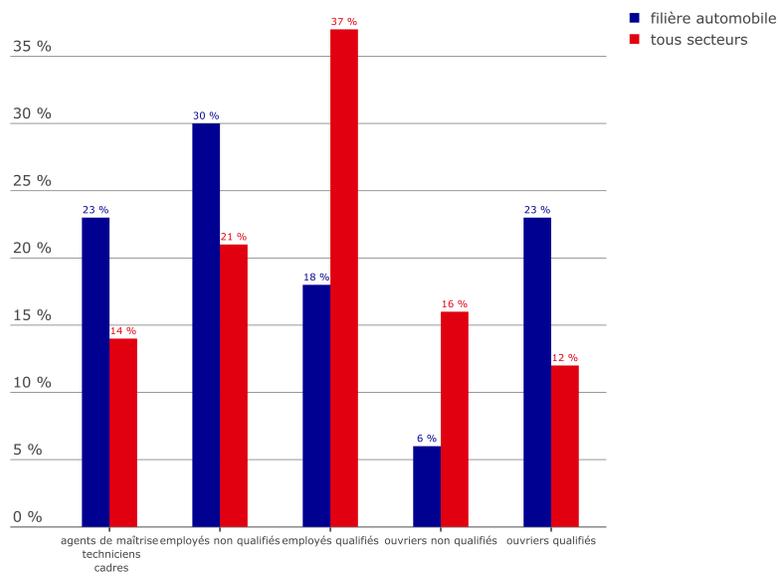
d'agents de maîtrise, techniciens et cadres (23 % contre 14 % tous secteurs). La totalité des offres de la filière sont à temps plein.

**Graph 15 | Type de contrat**



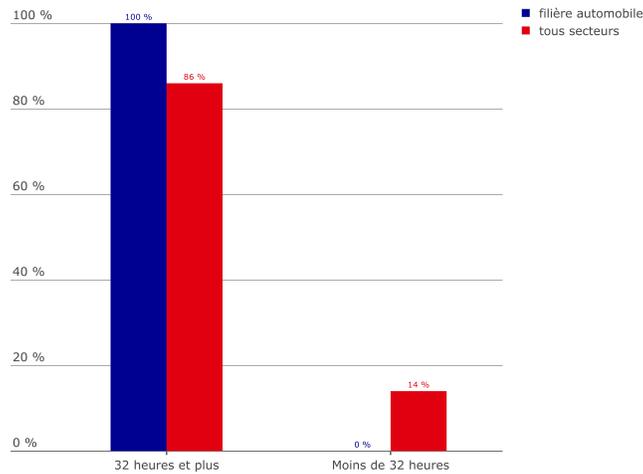
Source : France Travail

**Graph 16 | Niveau de qualification**



Source : France Travail

## Graph 17 | Durée des contrats



Source : France Travail

## Les principaux métiers recherchés

Parmi les offres déposées à France Travail (cf. Les offres d'emploi), le métier de relation commerciale grands comptes et entreprises est de loin celui le plus recherché par les entreprises de la filière déposant au moins une offre à France Travail (403 postes sur un an à fin décembre 2024). Il concerne une très forte proportion d'emplois durables (83 %) presque exclusivement pour des employés non qualifiés.

Suit la conduite d'équipement d'usinage (91 postes) avec une très forte proportion d'ouvriers (68 %) et d'emplois durables (99 %). Les postes sont quasiment tous qualifiés (93 %).

Le 3ème métier est celui de montage, assemblage mécanique avec 85 postes dont une très forte part concerne des postes d'ouvriers (80 %).

## Top 15 des métiers les plus recherchés parmi les offres déposées

en cumul en 2024

Code Rome	Libellé du métier	Offres collectées	Emploi durable en %	Emploi temporaire en %	Emploi Occasionnel en %	Ouvriers en %	Employés en %	Agents de maîtrise, techniciens, cadres en %	Postes Qualifiés en %
D1402	Relation commerciale grands comptes et entreprise	403	83	17	0	0	100	0	11
H2903	Conduite d'équipement d'usinage	91	99	1	0	68	4	28	93
H2909	Montage - assemblage mécanique	85	35	65	0	80	20	0	46
H3201	Conduite d'équipement de formage des plastiques et caoutchoucs	65	85	15	0	95	5	0	86
I1304	Installation et maintenance d'équipements industriels et d'exploitation	61	100	0	0	5	39	56	100
H1502	Management et ingénierie qualité industrielle	45	98	2	0	2	40	58	98
H1203	Conception et dessin produits mécaniques	45	96	4	0	22	16	62	100
N4101	Conduite de transport de marchandises sur longue distance	36	100	0	0	0	100	0	100
H3202	Réglage d'équipement de formage des plastiques et caoutchoucs	34	97	3	0	29	3	68	91
H3302	Opérations manuelles d'assemblage, tri ou emballage	31	19	81	0	39	61	0	6
H2901	Ajustement et montage de fabrication	31	87	13	0	42	13	45	94
H2912	Réglage d'équipement de production industrielle	29	86	14	0	86	7	7	100
H1404	Intervention technique en méthodes et industrialisation	29	100	0	0	31	7	62	100
H2902	Chaudronnerie - tôlerie	28	96	4	0	57	43	0	79
I1604	Mécanique automobile	28	100	0	0	50	7	43	100

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

# La situation financière

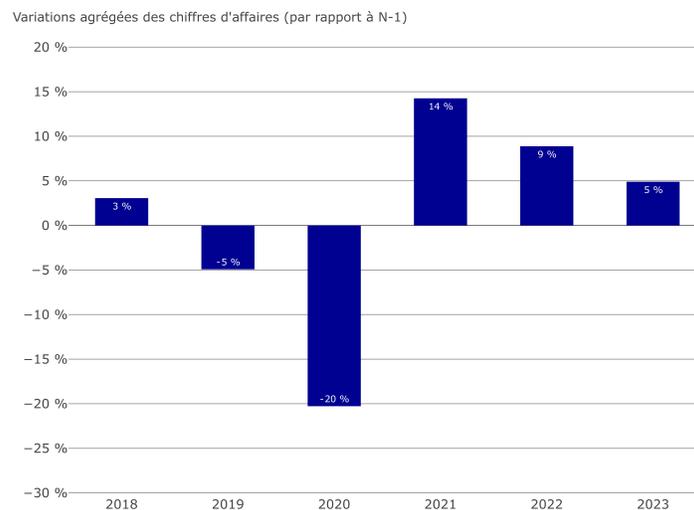
## Guide de lecture

- Les données Banque de France  
Données sur les bilans comptables des entreprises dont le chiffre d'affaires est supérieur à 750 000 euros
- L'analyse des bilans comptables porte sur un échantillon de 207 petites et moyennes entreprises appartenant au périmètre de la filière automobile. Cela exclut ainsi Stellantis et Forvia. Les données agrégées correspondent à des ratios moyens. Les indicateurs de variation sont calculés sur échantillons constants cylindrés sur 2 ans.

## Le niveau d'activité

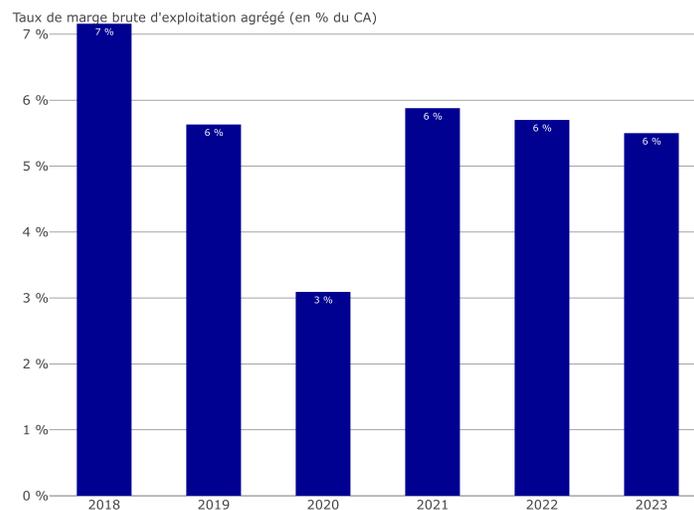
Après un rebond en 2021, les variations agrégées des chiffres d'affaires de la filière automobile en Bourgogne-Franche-Comté se tassent à 5 % en 2023 (non corrigé de l'inflation). Toutefois, le chiffre d'affaires de la majorité des entreprises de la filière a augmenté entre 2022 et 2023. Pour 4 % d'entre-elles, il progresse d'au moins 10 %. Le taux de marge brute d'exploitation agrégé reste stable et s'élève à 6 %. Le taux de valeur ajoutée des entreprises de la filière diminue légèrement. Cette baisse est néanmoins davantage prononcée que celle observée dans l'industrie.

### Graph 18 | Chiffres d'affaires



Source : Banque de France

### Graph 19 | Taux de marge brute d'exploitation



Source : Banque de France

# Le commerce extérieur

## Les données du commerce extérieur

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

## Les exportations dans la filière automobile au 4e trimestre 2024

En Bourgogne-Franche-Comté, les exportations de véhicules automobiles atteignent 285 462 milliers d'euros au 4e trimestre 2024. Sur un an, elles diminuent fortement (-17,6 %). Dans le même temps, les importations de véhicules reculent nettement (-3,5 %). Pour les équipements automobiles, les exportations s'élèvent à 226 214 milliers d'euros au 4e trimestre 2024. Elles baissent fortement de (-55,7 %) sur un an. Les importations d'équipements automobiles progressent nettement par rapport à la même période de l'année précédente (3,0 %).

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

4e trimestre 2024

	Exportations		Importations	
	Montant trimestriel en milliers d'euros	Evolution annuelle (en %)	Montant trimestriel en milliers d'euros	Evolution annuelle (en %)
Equipements automobiles	285 462	-17,6	436 694	-3,5
Véhicules automobiles ; carrosseries automobiles ; remorques et semi-remorques	226 214	-55,7	125 182	3,0

Source : Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects.

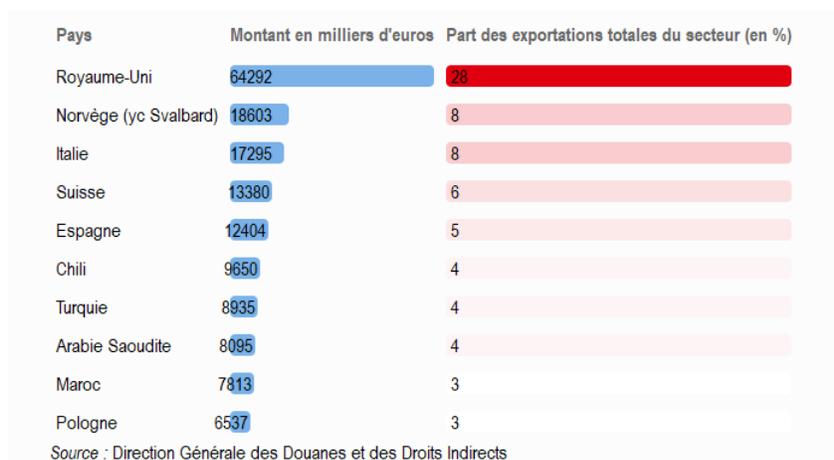
## Principaux débouchés à l'export

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

Pays	Montant en milliers d'euros	Part des exportations totales du secteur (en %)
Allemagne	63194	22
Royaume-Uni	31436	11
Espagne	30923	11
Belgique	21491	8
Turquie	20370	7
Italie	12349	4
Slovaquie	11618	4
Suisse	9818	3
République tchèque	8664	3
Pologne	6476	2

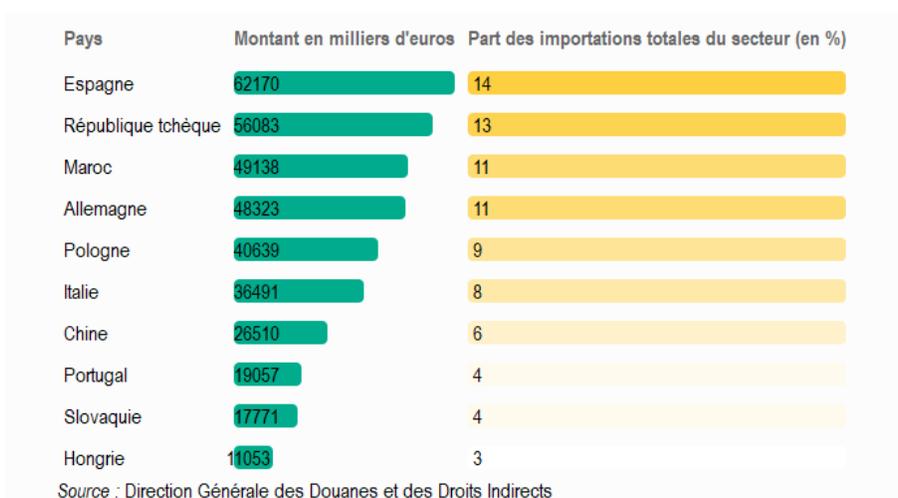
Source : Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects

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

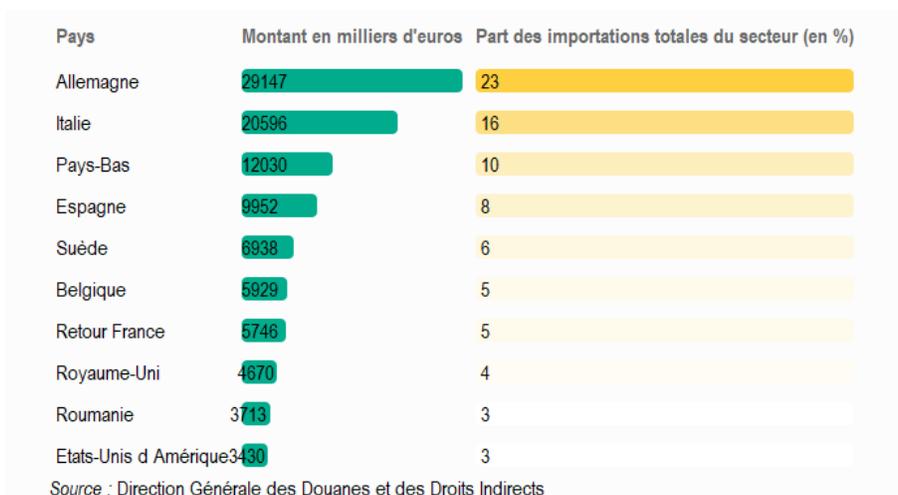


## Principales provenances des produits importés

**Tableau 6 | Equipements automobiles : top 10 des pays**



**Tableau 7 | Véhicules automobiles ; carrosseries automobiles ; remorques et semi-remorques : top 10 des pays**



# Sources, méthodologie, définitions

## Méthode

Le périmètre de la filière automobile au 31 décembre 2024 (366 établissements) est basé sur le contour 2022 provisoire, extrapolé des cessations et reprises. Les créations pures n'ont pas été prises en compte.

## Sources

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

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

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

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

## Définitions

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

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

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

## Pour en savoir plus

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

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

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