

Conjoncture dans la filière automobile en Bourgogne-Franche-Comté

- Septembre 2026 -

Bien implantée en Bourgogne-Franche-Comté, la filière automobile s'organise autour de sept segments d'activité, structurés par la construction automobile, la fabrication d'équipements automobiles et la production de biens intermédiaires. Elle s'appuie sur la présence de grands constructeurs et sur un réseau dense de sous-traitants, fournisseurs et prestataires. Dans la filière automobile, 397 établissements sont présents en Bourgogne-Franche-Comté. En décembre 2025, un peu plus de 37 000 personnes sont employées dans cette filière, soit 3,7 % des salariés de la région. À ces salariés permanents s'ajoutent près de 5 200 intérimaires.

En 2025, les immatriculations de voitures neuves reculent de nouveau au niveau national, dans un marché marqué par la progression des motorisations hybrides et électriques. En Bourgogne-Franche-Comté, les chiffres d'affaires dans les établissements de la filière automobile diminuent de nouveau en 2025. Cette baisse est moins marquée qu'en 2024. Le taux de marge brute d'exploitation reste stable. Dans un contexte économique peu porteur, l'emploi salarié permanent baisse de nouveau fin 2025 (-4,3 % en un an), ce repli est plus marqué que dans l'industrie régionale (-0,9 %). L'emploi salarié permanent recule dans l'ensemble des segments de la filière à l'exception du commerce intra filière où il progresse légèrement. En revanche, l'intérim se redresse quelque peu après deux années de fort repli : +2,4 % sur un an. Le nombre de salariés indemnisés au titre de l'activité partielle diminue au cours du dernier trimestre 2025 mais demeure à des niveaux relativement élevés par rapport à d'autres secteurs d'activité. De plus, les demandes d'autorisation repartent légèrement à la hausse au premier semestre 2026.

Les embauches de salariés (hors intérimaires) dans la filière sont en baisse en 2025 par rapport à 2024. Dans ce contexte, les offres d'emploi déposées à France Travail par les entreprises de la filière automobile sont en net recul au 4^{ème} trimestre 2025 par rapport à l'année précédente. Dans le même temps, les départs de la filière diminuent légèrement en 2025 par rapport à 2024 mais restent nettement supérieurs aux embauches. Les démissions sont le premier motif de rupture de contrat et sont moins nombreuses qu'en moyenne dans l'industrie régionale. Leur part diminue sensiblement sur les trois dernières années. Les départs à la retraite sont davantage présents dans la filière automobile qu'en moyenne dans l'industrie régionale.

Enjeux de la filière :

La filière automobile est la 1^{ère} filière industrielle de Bourgogne-Franche-Comté. Elle s'est construite historiquement autour du site Stellantis de Sochaux et comprend un important réseau de sous-traitants.

En 2025, le marché automobile français a poursuivi sa baisse. Les immatriculations de véhicules légers neufs, (voitures et véhicules utilitaires légers), ont reculé de 5 % par rapport à 2024, à 1,99 million. Pour rappel, en 2019, 2,69 millions de véhicules légers avaient été immatriculés, soit une baisse de 35 % entre 2019 et 2025. Cependant, à noter qu'en 2026, dans un marché européen en repli de 3 % au niveau des immatriculations, la France est en légère hausse.

Plusieurs éléments de contexte :

- Un niveau de production de véhicules en France qui 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 a conduit à une baisse importante du niveau d'activité des sous-traitants.
- Un niveau de vente qui a diminué à cause de la hausse moyenne du prix des véhicules depuis 2019 (d'environ 30 %), ce qui a allongé l'âge moyen du parc de véhicules automobiles en circulation (de 9,8 ans en 2019 à 11,5 ans en 2025).
- Le rebond constaté en France sur les 6 premiers mois de 2026 résulte notamment de la politique de soutien à la filière via le leasing social et l'obligation d'incorporer pour les entreprises des véhicules électriques à leurs flottes.

Ainsi, les ventes de véhicules électriques en France, qui représentaient 17 % des véhicules vendus en 2023 et 2024, constituaient 20 % des ventes en 2025 et 28 % sur les 6 premiers mois de 2026.

À noter que dans ce contexte, la filière est confrontée à la concurrence féroce des nouvelles marques chinoises qui ont décidé de conquérir le marché mondial. Ainsi, en France, les véhicules de marques chinoises poursuivent leur progression : 6 modèles figurent dans le top 100 des immatriculations de janvier à avril 2026.

Les constructeurs chinois, en surcapacité sur leur marché intérieur à hauteur de 28 millions de véhicules, se projettent sur l'Europe avec la création de réseaux de distribution et des implantations d'usines (BYD Szeged en Hongrie) pour éviter les droits de douanes européens.

Dans ce contexte, les constructeurs européens ouvrent leurs usines aux constructeurs chinois (Chery qui utilise un ancien site de Nissan à Barcelone, Stellantis avec Dongfeng à Rennes La Janais et Leapmotor en Espagne, sur le sites de Saragosse, et Vigo).

La France et l'Union Européenne maintiennent 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.

La commission européenne travaille également sur une proposition de règlement sur l'accélération industrielle pour notamment mettre en œuvre la préférence européenne afin de favoriser les membres de l'UE, avec un contenu à hauteur de 70 % de composants fabriqués dans l'UE (hors batterie) pour les petites voitures neuves électriques qui, selon les fournisseurs automobiles, ne couvrent actuellement que 25 % des pièces automobiles dans l'UE.

Pour faire face, les sous-traitants sont dans l'obligation de réagir en accélérant leur démarche de diversification dans d'autres filières ou en investissant vers 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.

1. Présentation de la filière

En Bourgogne-Franche-Comté, la filière automobile se distingue par une forte concentration autour de quelques grands constructeurs, au premier rang desquels figurent notamment Stellantis et Fiat Powertrain Technologies (FPT). Autour de ces acteurs majeurs s'organise un tissu dense d'entreprises constitué de sous traitants, de fournisseurs et de prestataires de services, qui interviennent à différents stades du processus de production et contribuent à la fabrication des véhicules.

Cette filière s'articule autour de sept segments (cf. Schéma). Son cœur repose sur trois activités structurantes : la construction automobile, la fabrication d'équipements automobiles et la production de biens intermédiaires. Ces activités regroupent une part prépondérante des établissements et des emplois (hors intérim). À ces segments centraux s'ajoutent des activités en amont, indispensables au fonctionnement global de la chaîne productive, telles que la fabrication de biens d'équipement, les activités d'ingénierie, le transport ainsi que le commerce intra filière.

Le périmètre de la filière automobile est défini à partir d'une sélection d'établissements participant à la production de véhicules destinés au transport de personnes ou de marchandises, incluant également les pièces, accessoires et remorques. Cette sélection repose à la fois sur le code APE (activité principale exercée) issu du répertoire Sirène et sur les réponses à l'enquête nationale menée par l'Insee en 2023 sur la filière automobile. Le champ d'analyse se limite aux établissements de 10 salariés ou plus, qui ont fait l'objet d'une expertise approfondie en lien avec les acteurs de la filière (DREETS, Conseil régional, AER, Banque de France, Pôle Véhicule du Futur). Les établissements de moins de 10 salariés, bien qu'ils soient exclus du champ, ne représenteraient qu'environ 1 % des effectifs. L'analyse porte exclusivement sur les établissements implantés en Bourgogne Franche Comté, ce qui limite les possibilités de comparaison avec d'autres régions, à l'exception du segment de la construction automobile, entièrement intégré à la filière. Le périmètre inclut les activités liées à la production d'automobiles, mais également celles concernant les camions, les autobus et les remorques. En revanche, certaines activités en sont exclues, notamment la fabrication de motocycles, de tracteurs agricoles et de véhicules militaires.

Par ailleurs, le périmètre a été actualisé depuis la précédente étude fondée sur les données de 2020, afin d'intégrer les évolutions liées à la démographie des entreprises : créations, cessations, fusions, transferts ou changements d'activité. Certains établisse-

ments ont ainsi rejoint la filière à la suite d’une réorientation de leur activité, tandis que d’autres en sont sortis. Les opérations de reprise et d’acquisition sont considérées comme assurant la continuité des entreprises, tandis qu’une création correspond à l’apparition d’une nouvelle unité juridique sans prédécesseur. Au total, le nombre d’établissements composant la filière est passé de 362 à 397. Parmi eux, 316 étaient déjà présents dans le périmètre précédent, tandis que 58 ont été intégrés suite à leur participation à l’enquête Insee. Les autres évolutions résultent d’un ajustement du périmètre à la suite de l’expertise menée. Le changement le plus notable concerne la sortie de l’entreprise Berner, spécialisée dans le commerce de gros de fournitures et d’équipements industriels, désormais exclue du champ de la filière automobile.

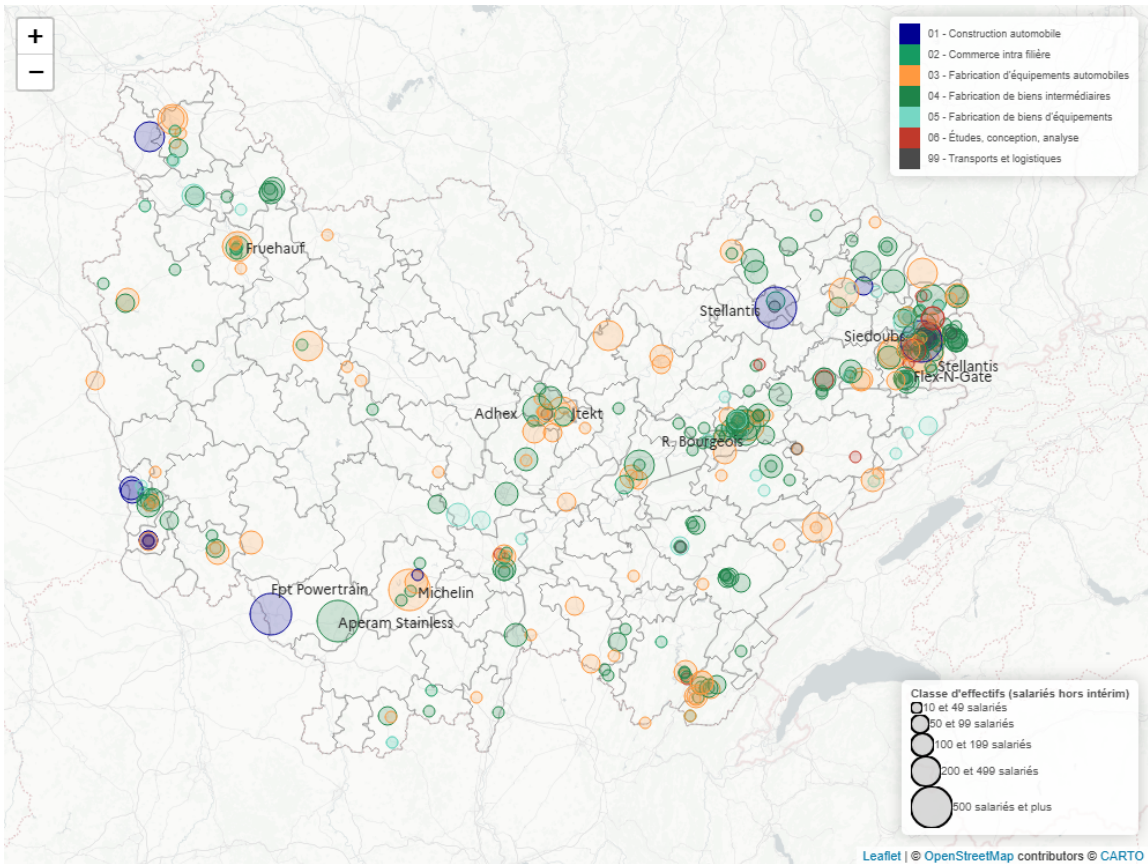
7 segments de la filière automobile en Bourgogne-Franche-Comté : 397 établissements et 37 000 salariés fin 2025



Source : Urssaf, décembre 2025.

Lecture : La construction automobile compte 21 établissements et emploie 9 120 personnes (hors intérim).

Carte 1 par Epci | Employeurs de la filière - Plus de 10 salariés



Source : Dares-MMO, décembre 2025/traitement Dreets Bourgogne-Franche-Comté.

2. Conjoncture

L'emploi dans la filière automobile

Décembre 2025, 37 033 salariés permanents et 5 182 intérimaires travaillent dans la filière automobile

En Bourgogne-Franche-Comté, **37 033 salariés** travaillent dans la filière automobile à la fin du mois de décembre 2025. À ces salariés permanents s'ajoutent **5 182 intérimaires**.

Hors intérim, les effectifs de la filière connaissent une baisse annuelle de 4,3 % entre décembre 2024 et décembre 2025, avec des variations allant de -13,5 % dans les activités de transports et de logistiques à +0,5 % dans le commerce intra-filière. Dans la construction automobile, le recul constaté en 2025 se poursuit en 2026.

La répartition sur le territoire Bourgogne-Franche-Comté est très inégale, 43 % des salariés sont concentrés dans le département du Doubs.

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

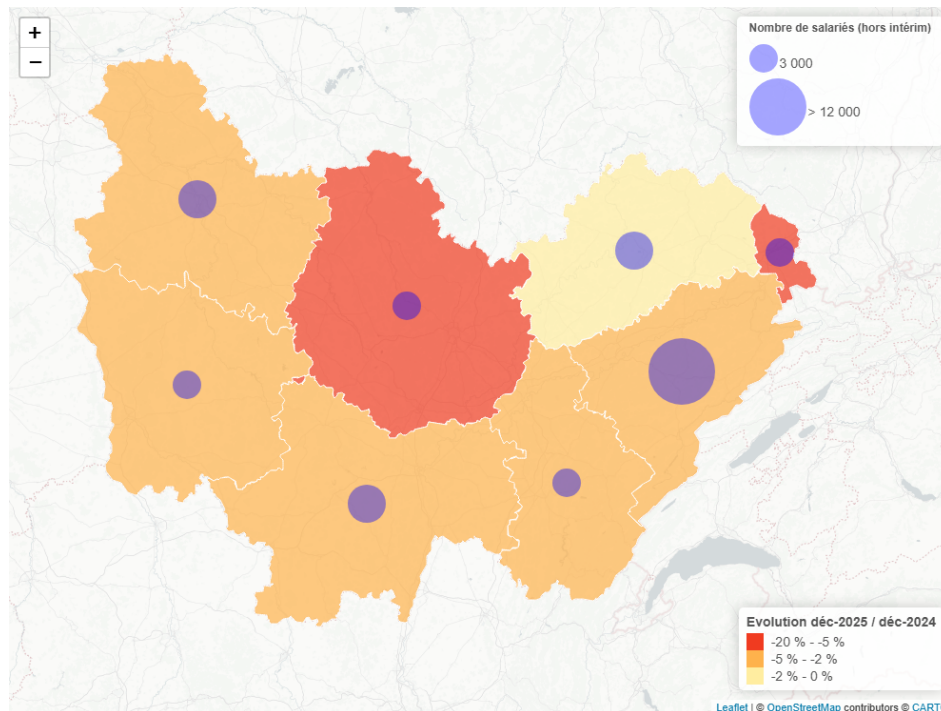
Décembre 2025

	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	397	37 033	-4,3	5 182	2,4	42 215	-3,6
Construction automobile	21	9 115	-2,8	1 910	5,5	11 025	-1,4
Fabrication d'équipements automobiles	115	12 387	-4,2	1 915	-0,1	14 302	-3,7
Fabrication de biens intermédiaires	177	12 043	-4,9	1 192	4,9	13 235	-4,1
Commerce intra filière	21	649	0,5	28	13,7	677	0,9
Études, conception, analyse	18	929	-11,8	38	-20,7	967	-12,1
Fabrication de biens d'équipements	33	1 338	-3,4	46	-7,7	1 384	-3,5
Transports et logistiques	12	572	-13,5	54	-27,5	626	-14,8

Source : Urssaf.

Lecture : Fin décembre 2025, la filière automobile en Bourgogne-Franche-Comté emploie 37 033 salariés hors intérim. Les effectifs intérimaires s'élèvent à 5 182. Dans l'ensemble de la filière, l'évolution annuelle était de -3,6 % (de décembre 2024 à décembre 2025).

Carte 2 | Evolution de l'emploi par département



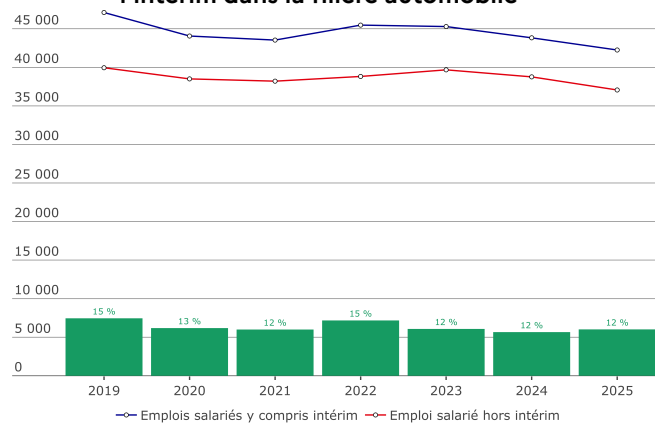
Source : Urssaf.

Lecture : Le nombre d'emplois (hors intérim) recule dans la quasi-totalité des départements de la région. La baisse est particulièrement marquée dans le Territoire de Belfort, tandis que la Haute-Saône fait figure d'exception avec un emploi globalement stable.

Un important recours à l'intérim

En décembre 2025, l'intérim représente 12,3 % des emplois salariés de la filière, soit une part supérieure de 2 points à celle observée dans l'ensemble de l'industrie régionale. Après une forte progression des effectifs en 2022, portée par l'augmentation conjointe de l'emploi permanent et de l'intérim, la filière connaît un recul de l'intérim en 2023 et 2024. Celui-ci se redresse par la suite, sans toutefois retrouver son niveau d'avant-crise sanitaire : fin 2025, les effectifs intérimaires restent inférieurs de 27,6 % à ceux de 2019, contre un retrait de 14 % dans l'ensemble de l'industrie régionale.

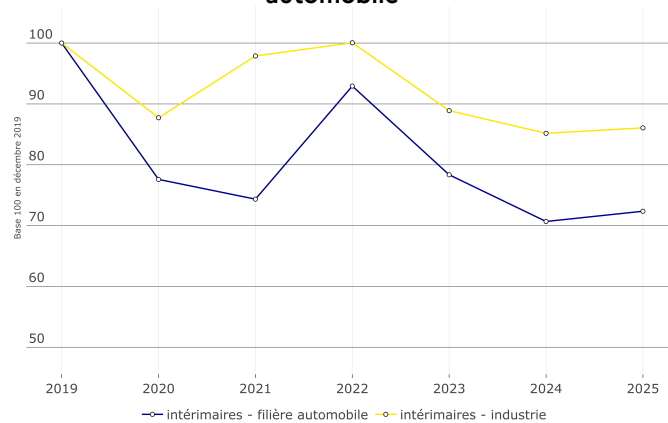
Graph 2 | Evolution de l'emploi salarié et du recours à l'intérim dans la filière automobile



Source : Dares, données à fin décembre.

Lecture : Fin décembre 2025, la filière automobile emploie 42 247 salariés. La part des intérimaires dans la filière représente 12 % des emplois salariés.

Graph 3 | Evolution des effectifs intérimaires dans la filière automobile



Source : Dares, données à fin décembre.

Lecture : Entre décembre 2019 et décembre 2025, le nombre d'intérimaires diminue de -27,6 %.

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 4ème trimestre 2025, le recours à l'activité partielle est inférieur à celui enregistré un an plus tôt. D'après les données provisoires, le nombre de salariés indemnisés ainsi que le volume d'heures chômées diminuent. En moyenne, **1 762 salariés** auraient été placés en activité partielle pour un total de **139 181 heures** indemnisées (soit environ **346 emplois** en équivalent temps plein).

Tableau 2 | Indicateurs de suivi mensuel

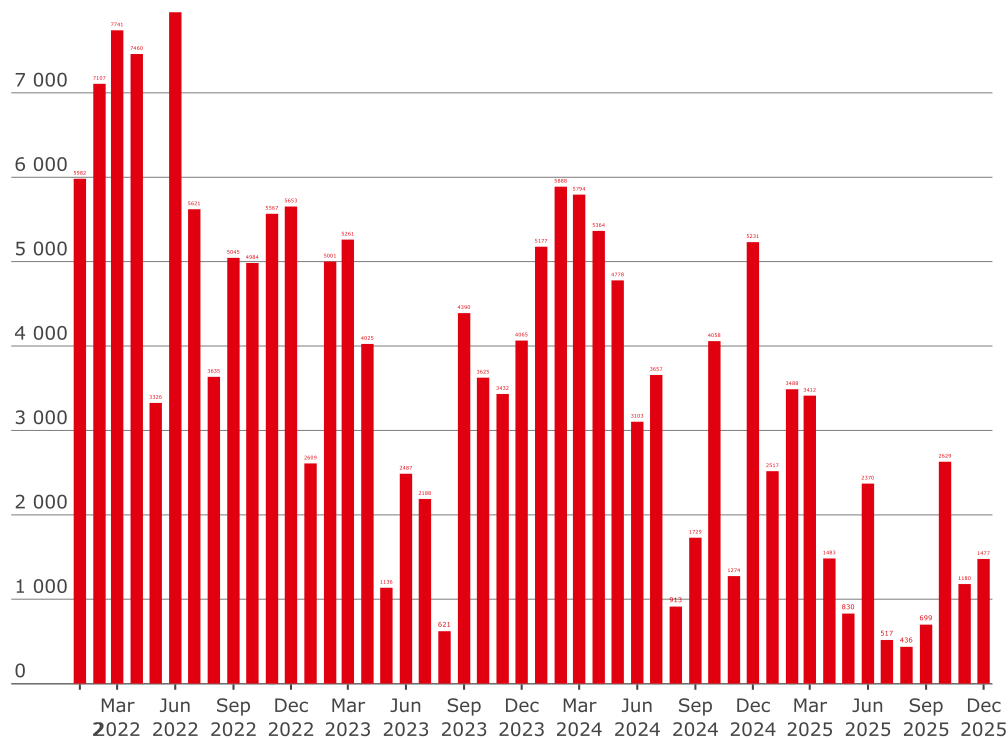
	Année 2024			Année 2025		
	oct.-24	nov.-24	déc.-24	oct.-25*	nov.-25*	déc.-25*
Taux de consommation						
% heures indemnisées/heures autorisées	14	7	32	27	10	12
Indemnisations						
Etablissements indemnisés	45	33	47	36	26	28
Heures indemnisées	77 032	31 436	164 554	77 823	23 314	38 045
Salariés indemnisés	4 058	1 274	5 231	2 629	1 180	1 477
% salariés indemnisés/salariés secteur	10	3	13	7	3	4

* 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, s : secret statistique

Lecture : Au mois de décembre 2025, 28 établissements ont eu recours à l'activité partielle et 1 477 salariés ont été indemnisés pour un total de 38 045 heures chômées. Cela représente en moyenne 26 heures chômées par salarié.

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

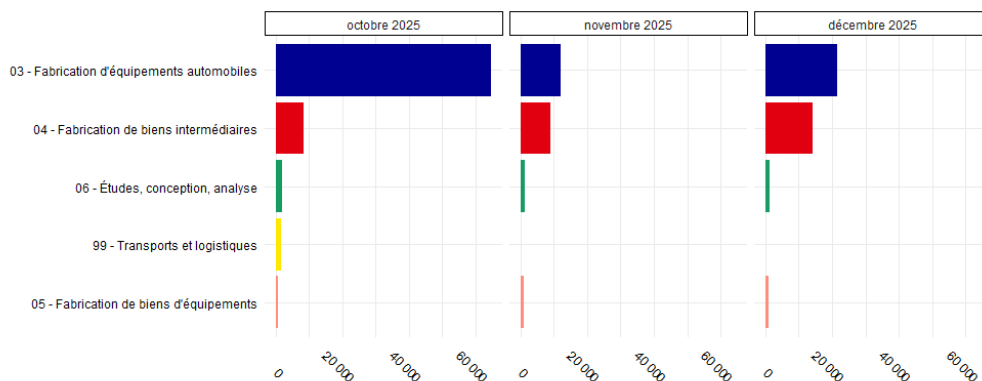


Source : DGEFP-DARES, Demandes indemnités SI APART/traitement DREETS Bourgogne-Franche-Comté.
Lecture : Au mois de décembre 2025, 1 477 salariés de la filière automobile ont été indemnisés au titre de l'activité partielle.

Consommation d'activité partielle par principales activités

En décembre 2025, les établissements de fabrication d'équipements automobiles ont le plus recouru à l'activité partielle avec **21 400 heures indemnisées**, soit **56 % des heures indemnisées** dans la filière automobile.

Graph 5 | Heures indemnisées par activités

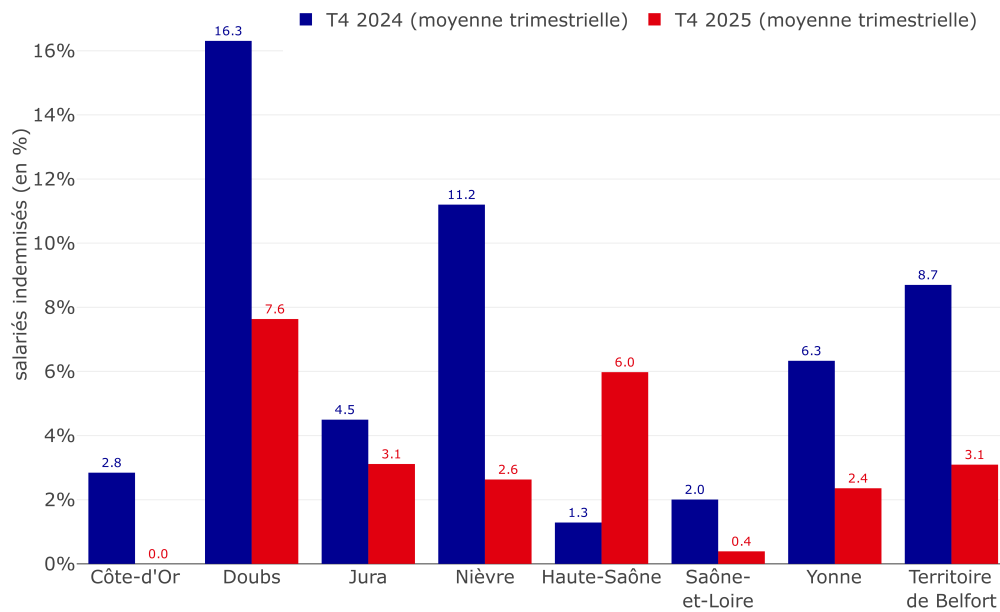


Source : DGEFP-DARES, Demandes indemnités SI APART/traitement DREETS Bourgogne-Franche-Comté.

Consommation d'activité partielle par département

Au cours du 4ème trimestre 2025, les établissements situés dans le Doubs ont davantage eu recours à l'activité partielle. Près de **8 %** des salariés travaillant dans la filière automobile ont été placés en activité partielle (soit 1208 salariés).

Graph 6 | Salariés indemnisés par département



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

Lecture : dans le Doubs, près de 8 % des salariés de la filière automobile ont été placés en activité partielle au cours du 4^{ème} trimestre 2025 (soit 1208 salariés).

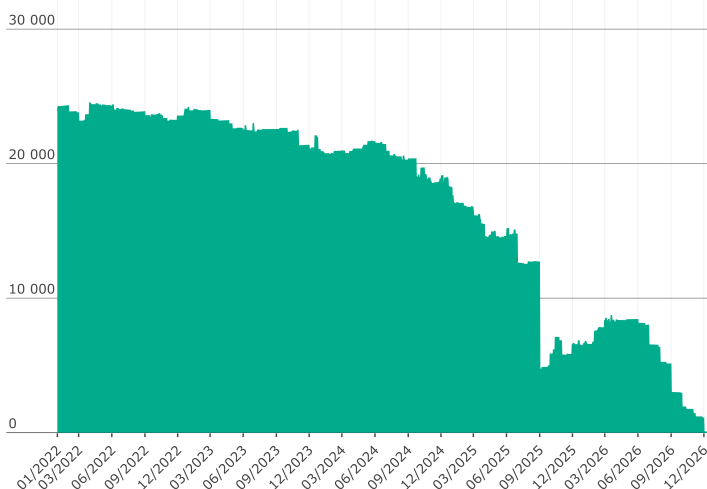
Le recours au dispositif dans les prochains mois

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 7 | Autorisation d'activité partielle dans la filière

Nombre de salariés concernés par une demande d'activité partielle

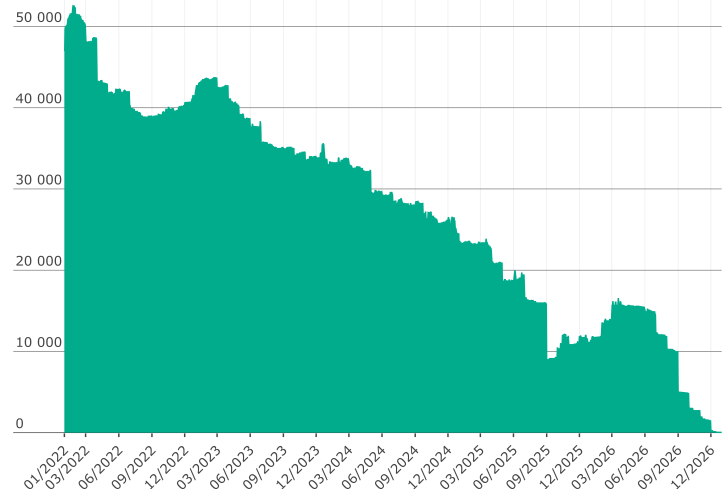


Source : ASP-DARES/traitement Dreets Bourgogne-Franche-Comté.

Lecture : Au 31 décembre 2026, 36 salariés travaillant dans la filière automobile sont concernés par une demande d'activité partielle (dossier validé ou en cours d'instruction).

Graph 8 | ... 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 31 décembre 2026, en Bourgogne-Franche-Comté, 36 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.

Les mouvements de main d'oeuvre

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

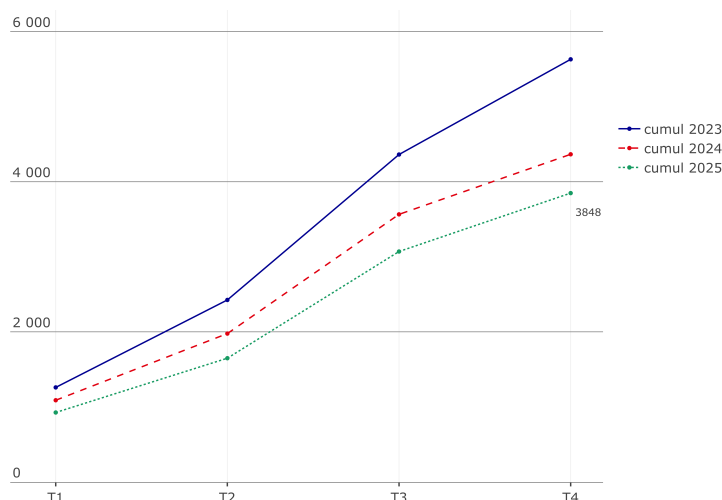
- le suivi et l'analyse des **embauches** permet d'appréhender les besoins et l'évolution des pratiques d'embauches des employeurs.
- le suivi des **sorties** et l'analyse des motifs permet de mieux comprendre les causes liées à ces départs (ex: retraite, démission, licenciement économique).

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

Les volumes d'embauches

En 2025, **3 848 contrats de travail (CDD, CDI)** ont été signés dans la filière automobile, environ 517 de moins par rapport à 2024. Les embauches sont moins nombreuses qu'en 2023 où 5 630 contrats avaient été signés.

Graph 9 | Cumul annuel des embauches (CDD et CDI)



Source : DARES-MMO/traitement DREETS Bourgogne-Franche-Comté.
Lecture : En 2025, 3 848 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 :

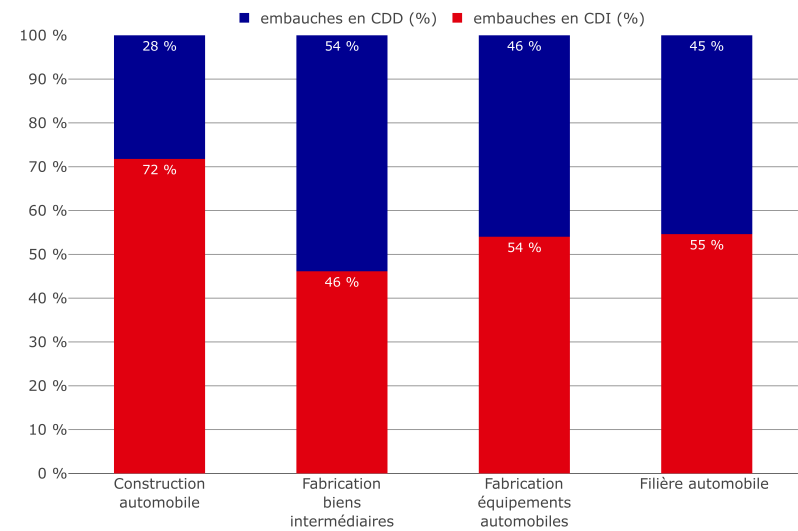
- Les **pratiques d'embauches** évoluent-elles ?
- Les **difficultés de recrutement** liées à la filière poussent-elles les établissements à proposer davantage de CDI ?
- existe-t-il une différence entre les segments de la filière ?

Dans la filière automobile, les embauches en CDI reculent fortement passant de 2 431 en 2024 à 2 102 en 2025. Les embauches en CDD sont également en retrait mais de manière moins prononcée. Ainsi, la part des CDI dans les embauches a diminué : 55 % en 2025 contre 56 % l'an dernier.

Les **embauches en CDI** sont **majoritaires** dans les établissements concourant à la fabrication d'équipements automobiles. Entre 2024 et 2025, elles reculent à un rythme plus soutenu que les CDD. En conséquence, **la part des CDI s'élève à 54 % des recrutements** contre 62 % en 2024.

Dans la fabrication de biens intermédiaires, la **part des CDI** parmi les recrutements est de **46 %**, 3 points de moins qu'en 2024.

Graph 10 | Volume et part de CDI parmi les embauches en 2025



Source : DARES-MMO/traitement DREETS Bourgogne-Franche-Comté.
Lecture : En 2025, 2 102 CDI ont été signés dans la filière automobile, soit 55 % des embauches.

Un recours plus marqué au CDI

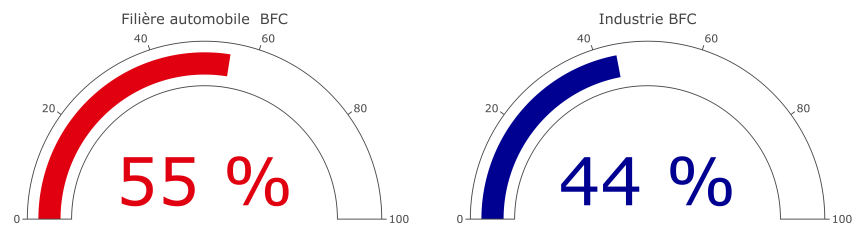
Guide de lecture

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 2025, **55 % des salariés nouvellement embauchés ont signé un CDI** contre 44 % dans l’industrie régionale.

Graph 11 | Part des CDI dans les embauches : comparaison avec le secteur industriel

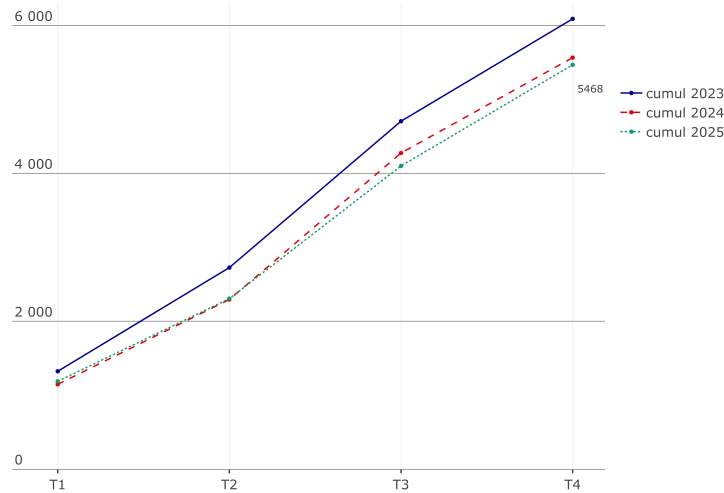


Source : DARES-MMO/traitement DREETS Bourgogne-Franche-Comté.

Les départs de salariés

En 2025, environ **5 468 salariés** ont quitté la filière automobile, 97 de plus par rapport à 2024. Ces départs sont **moins nombreux** qu’en 2023 où la filière enregistrait **6090 départs**.

Graph 12 | Cumul annuel des sorties (CDD et CDI)



Source : DARES-MMO/traitement DREETS Bourgogne-Franche-Comté.
Lecture : En 2025, la filière automobile enregistre 5 468 départs.

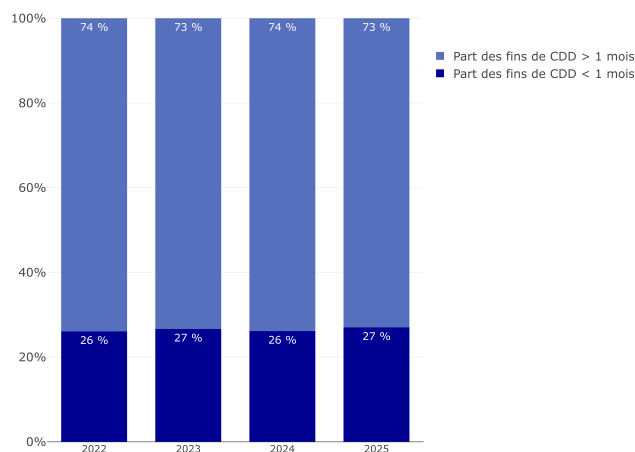
Les ruptures de contrat et fins de CDD

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, parmi les départs des salariés en 2025, environ **4 000** font suite à une rupture de contrat de travail et près de 1 500 à une fin de CDD. La durée des CDD est restée stable : 27 % des CDD arrivés à terme duraient moins d'un mois. Comparé au secteur industriel, la part des contrats courts parmi les fins de CDD reste plus faible (43 % dans l'industrie régionale).

Graph 13 | CDD < 1 mois arrivés à terme



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

Lecture : En 2025, 27 % 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, 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 2024 ? → renforcement des tensions de recrutement.

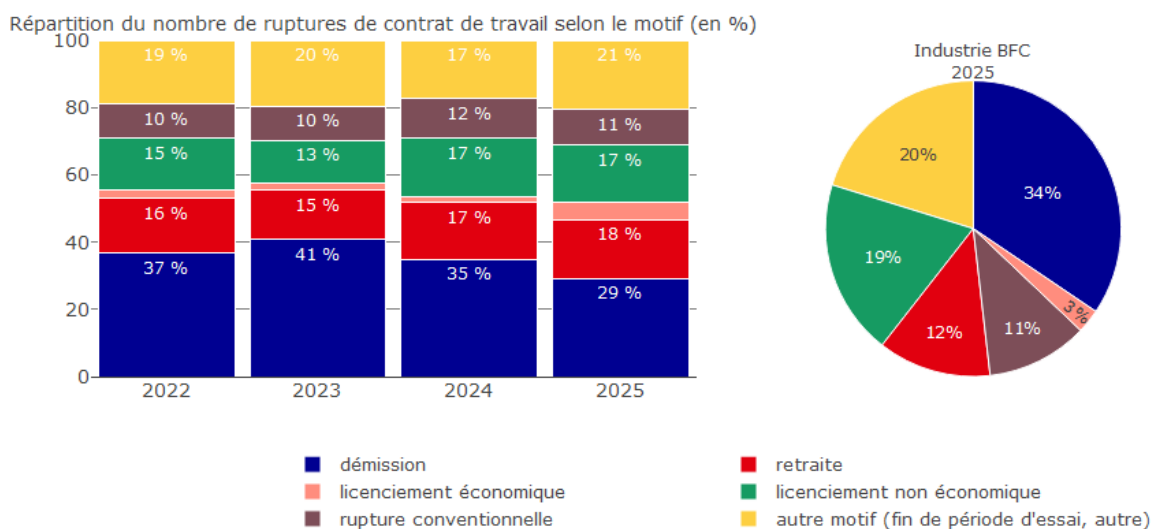
En 2025, le **nombre de ruptures de contrats de travail** dans la filière automobile **s'élèvent à 3 928** (3 897 en 2024). Les ruptures de contrats de travail représentent **72 % des sorties de la filière**.

Les départs faisant suite à une démission forment le **premier motif** de rupture de contrat de travail. Ils sont moins 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.

Ces ruptures, souvent imprévues, peuvent accentuer les tensions de recrutement et témoigner de difficultés à sécuriser et fidéliser la main-d'œuvre.

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

Graph 14 | Motifs des ruptures de contrat de travail dans la filière automobile



Source : Dares-MMO/traitement 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 plus de **5 460 offres d'emploi** depuis début 2020 émanant d'entreprises de la filière automobile.

Les principaux segments

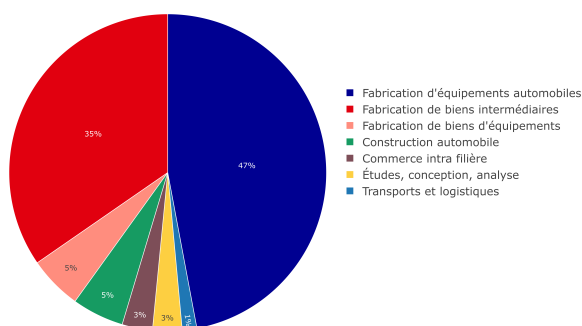
2 segments sont particulièrement représentés :

- la **fabrication d'équipements automobiles** qui représente 47 % des offres déposées par la filière dont 78 % d'offres d'emploi durables
- et la **fabrication de biens intermédiaires** suit avec 35 % dont 72 % d'offres d'emploi durables.

Les autres segments représentent moins de 6 % des offres, comme la fabrication de biens d'équipements (3^{ème} secteur) qui concentre 5 % des offres dont 100 % d'offres durables.

Les offres d'agents de maîtrise, techniciens et cadres sont en forte proportion dans la fabrication de biens d'équipements (68 %) et transports et logistiques (67 %). Elles représentent 34 % des offres du premier secteur la fabrication d'équipements automobiles.

Graph 15 | Offres enregistrées par France Travail depuis 2020



Source : France Travail

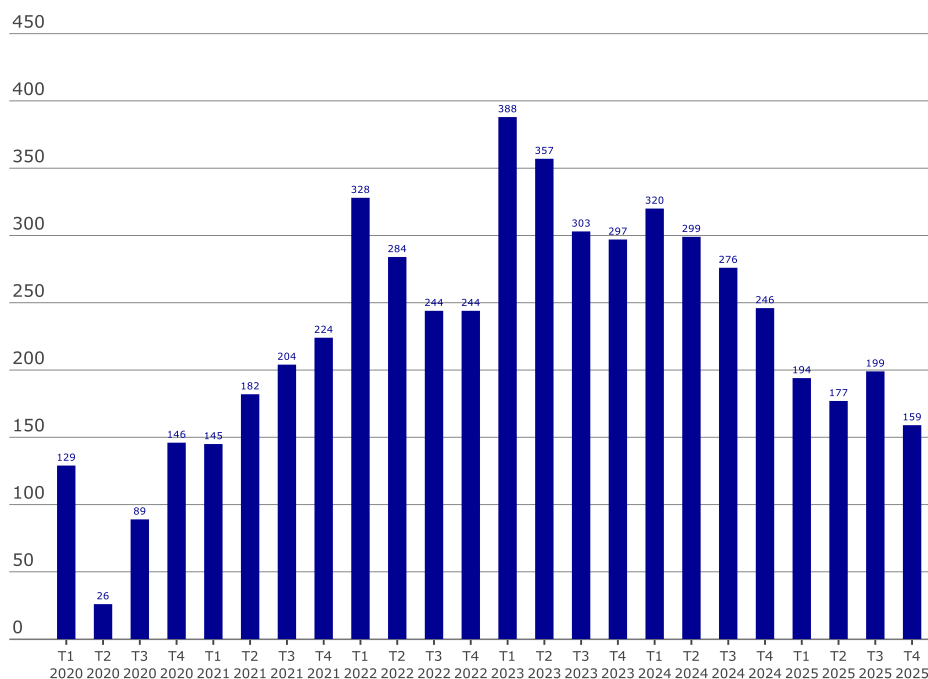
Evolution des offres d'emploi déposées à France Travail

Les offres d'emploi déposées sont, en général, majoritairement plus nombreuses sur le 1^{er} 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 2^{ème} trimestre 2020 où le volume est descendu à moins de 30 offres.

L'activité est repartie progressivement à partir du 4^{ème} trimestre 2020 pour décoller ensuite à partir du 4^{ème} trimestre 2021 avec des volumes supérieurs à ceux enregistrés avant la crise sanitaire.

On remarque toutefois une diminution depuis la mi-2023 du nombre d'offres d'emploi enregistrées dans la filière automobile qui se poursuit jusqu'à maintenant. L'évolution récente entre le 4^{ème} trimestre 2024 et le 4^{ème} trimestre 2025 est de -35 % contre -12 % tous secteurs.

Graph 16 | Evolution trimestrielle des offres d'emploi enregistrées



Source : France Travail

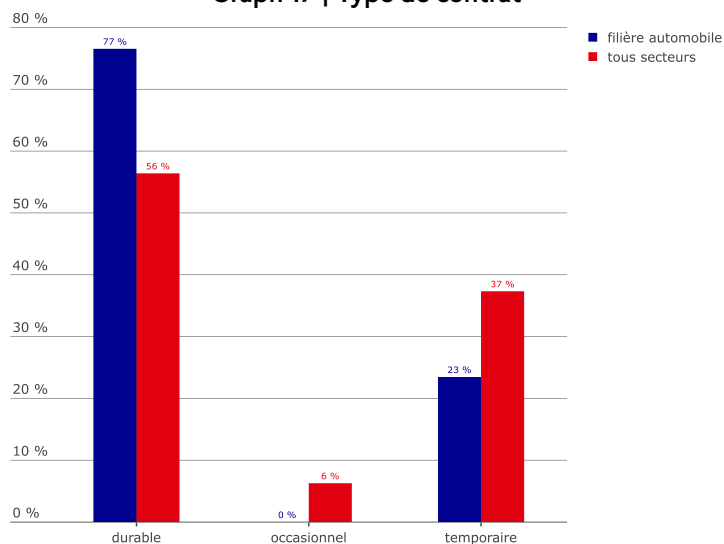
Les grandes caractéristiques des offres

La filière automobile dépose davantage d'offres d'emploi durables (CDD de 6 mois minimum ou CDI) avec une part de 77 % contre 56 % tous secteurs. Les offres d'emploi temporaire (entre 1 et 5 mois) sont moins nombreuses (23 % contre 37 %) tandis que la part pour des emplois occasionnels est très faible (0 % contre 6 %).

On retrouve une forte part d'offres d'agents de maîtrise, techniciens et cadres (33 % contre 13 % tous secteurs).

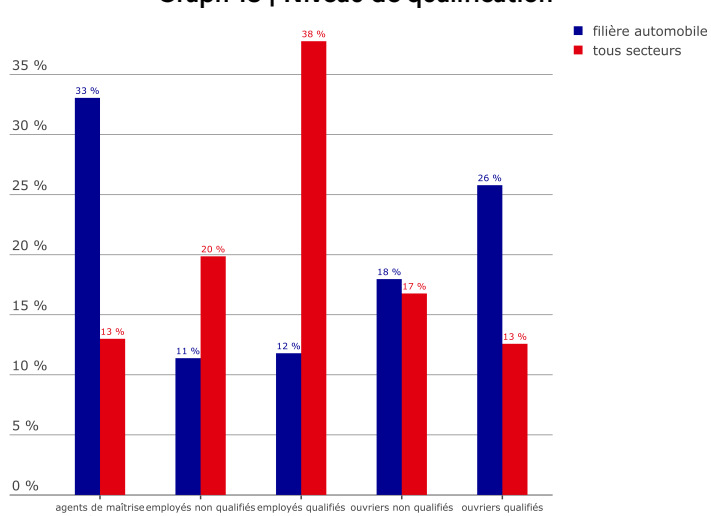
La totalité des offres de la filière sont à temps plein.

Graph 17 | Type de contrat



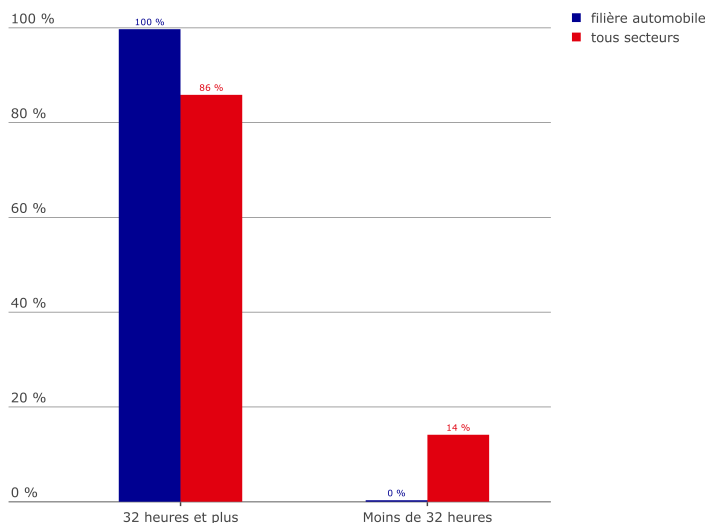
Source : France Travail

Graph 18 | Niveau de qualification



Source : France Travail

Graph 19 | 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 montage, assemblage mécanique est le plus recherché par les entreprises de la filière déposant au moins une offre à France Travail (70 postes sur un an en 2025). Il concerne une proportion moyenne d'emploi durables (43 %) presque exclusivement pour des employés non qualifiés.

Suit la conduite d'équipement d'usinage avec 61 postes dont une très forte part concerne d'ouvriers (72 %) et d'emploi durables (95 %).

Le 3^{ème} métier est celui de l'installation et maintenance d'équipements industriels et d'exploitation (52 postes) avec une très forte proportion d'agents de maîtrise, techniciens, cadres (77 %) et d'emploi durables (96 %). Les postes sont très fortement qualifiés (96 %).

Top 15 des métiers les plus recherchés parmi les offres déposées

Libellé du métier	cumul 2025 Offres collectées	Emploi durable en %	Emploi temporaire en %	Emploi Occasionnel en %	Ouvriers en %	Employés en %	Agents de maîtrise, techniciens, cadres en %	Postes Qualifiés en %
Montage - assemblage mécanique	70	43	57	0	53	47	0	13
Conduite d'équipement d'usinage	61	95	5	0	72	26	2	57
Installation et maintenance d'équipements industriels et d'exploitation	52	96	4	0	10	14	77	96
Conduite d'équipement de formage des plastiques et caoutchoucs	36	53	47	0	97	3	0	94
Ajustement et montage de fabrication	30	93	7	0	60	17	23	63
Réglage d'équipement de formage des plastiques et caoutchoucs	21	81	19	0	43	0	57	95
Magasinage et préparation de commandes	20	45	55	0	40	50	10	65
Soudage manuel	19	37	63	0	100	0	0	58
Installation et maintenance d'automatismes	19	100	0	0	32	0	68	90
Management et ingénierie méthodes et industrialisation	18	100	0	0	0	0	100	100
Conception et dessin produits mécaniques	17	100	0	0	18	12	71	100
Management et ingénierie qualité industrielle	16	94	6	0	6	44	50	100
Management et ingénierie études, recherche et développement industriel	16	100	0	0	0	25	75	94

Les principaux savoir-être demandés par les employeurs de la filière automobile 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 1 %), la rigueur (28 %) et la persévérance (19 % contre 3 %).

La situation financière

Guide de lecture

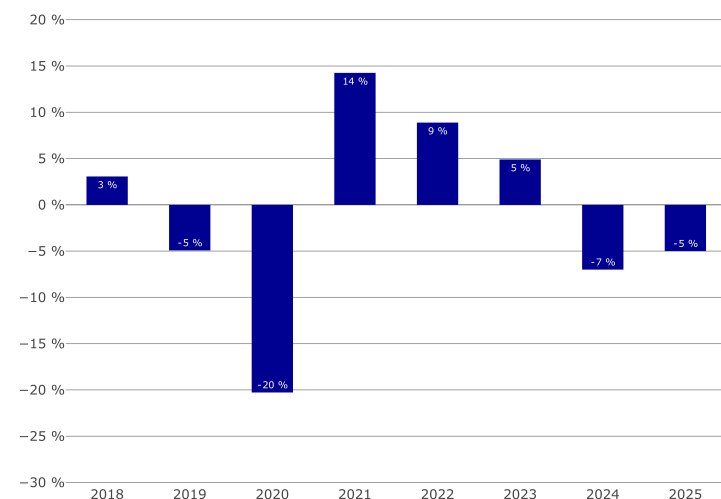
- Les données Banque de France
Données sur les bilans comptables des entreprises dont le chiffre d'affaires est supérieur à 1 250 000 euros
- L'analyse des bilans comptables repose sur un échantillon de 271 petites et moyennes entreprises relevant du périmètre de la filière automobile, en 2025. En conséquence, Stellantis et Forvia sont exclus de l'analyse de ces bilans. Les données agrégées correspondent à des ratios moyens. Les indicateurs de variation sont calculés sur échantillons comparables sur deux ans, avec de légères variations résiduelles.

Le niveau d'activité

Après une baisse de 7 % en 2024, les variations agrégées des chiffres d'affaires de la filière automobile en Bourgogne-Franche-Comté **baissent à nouveau à 5 % en 2025** (non corrigé de l'inflation ; IPCH à 0,9 % l'an dernier). Le taux de marge brute d'exploitation agrégé reste stable et s'élève à **5 %**. Cette baisse des chiffres d'affaires est néanmoins davantage prononcée que celle observée dans l'industrie (cf. Pour en savoir plus).

Graph 20 | Chiffres d'affaires

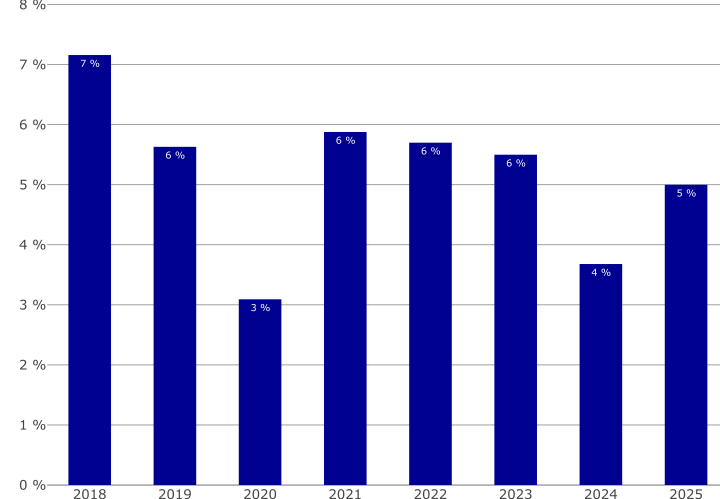
Variations agrégées des chiffres d'affaires (par rapport à N-1)



Source : Banque de France

Graph 21 | Taux de marge brute d'exploitation

Taux de marge brute d'exploitation agrégé (en % du CA)



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 4ème trimestre 2025

En Bourgogne-Franche-Comté, les exportations de véhicules automobiles atteignent 344 477 milliers d'euros au 4ème trimestre 2025. Sur un an, elles augmentent fortement (49,7 %). Dans le même temps, les importations progressent nettement (7,9 %). Pour les équipements automobiles, les exportations s'élèvent à 300 606 milliers

d'euros au 4ème trimestre 2025. Elles diminuent fortement de (-3,5 %) sur un an. Les importations d'équipements pour automobiles progressent par rapport à la même période de l'année précédente (0,4 %).

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

4ème trimestre 2025	Exportations		Importations	
	Montant trimestriel en milliers d'euros	Evolution annuelle (en %)	Montant trimestriel en milliers d'euros	Evolution annuelle (en %)
Produits de la construction automobile	344 477	49,7	135 498	7,9
Équipements pour automobiles	300 606	-3,5	438 539	0,4

Source : Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects.

Principaux débouchés à l'export : top 10 des pays

Tableau 4 | Produits de la construction automobile

Pays	Montant en milliers d'euros	Part des exportations totales du secteur (en %)
Royaume-Uni	132408	38
Italie	31596	9
Norvège (yc Svalbard)	21164	6
Espagne	18930	5
Taiwan	18870	5
Turquie	13936	4
Suisse	12386	4
Allemagne	11231	3
Japon	11137	3
République tchèque	6956	2

Source : Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects

Tableau 5 | Équipements pour automobiles

Pays	Montant en milliers d'euros	Part des exportations totales du secteur (en %)
Allemagne	67171	22
Espagne	34209	11
Belgique	30189	10
Turquie	24379	8
Royaume-Uni	18970	6
Italie	17666	6
Slovaquie	17056	6
République tchèque	8217	3
Pologne	7414	2
Portugal	5259	2

Source : Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects

Principales provenances des produits importés : top 10 des pays

Tableau 6 | Produits de la construction automobile

Pays	Montant en milliers d'euros	Part des importations totales du secteur (en %)
Espagne	60267	14
République tchèque	59816	14
Allemagne	47458	11
Italie	44920	10
Pologne	38557	9
Maroc	34820	8
Chine	29982	7
Slovaquie	24012	5
Portugal	21704	5
Tunisie	13628	3

Source : Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects

Tableau 7 | Équipements pour automobiles

Pays	Montant en milliers d'euros	Part des importations totales du secteur (en %)
Allemagne	37671	28
Italie	21901	16
Pays-Bas	13084	10
Espagne	9377	7
Pays non classifiés ailleurs	6668	5
Royaume-Uni	6599	5
Retour France	6491	5
Belgique	5862	4
Suède	4302	3
Pologne	3568	3

Source : Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects

Sources, définitions

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. 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 aggrégation, 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 multicartes, 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

Présentation de l'enquête sur la filière automobile menée par l'Insee

« 28 700 emplois sont dédiés à la filière automobile en Bourgogne-Franche-Comté », Insee Flash Bourgogne-Franche-Comté n°235, juin 2026

« Conjoncture dans la filière automobile », Dreets Bourgogne-Franche-Comté, décembre 2025

« L'activité dans l'automobile ralentit encore en 2025 », Insee Flash Bourgogne-Franche-Comté n°230, décembre

2025

« Les entreprises en Bourgogne-Franche-Comté - Bilan 2025 et Perspectives 2026 », Banque de France, mars 2026.

Pour toute demande d'information : dreets-bfc.statistiques@dreets.gouv.fr