

Conjoncture dans la filière automobile

décembre 2024

Au cours du premier semestre 2024, l'activité dans l'industrie automobile en Bourgogne-Franche-Comté a ralenti. En outre, l'emploi salarié des équipementiers de la filière a régressé. Cela s'inscrit dans un contexte national de recul des immatriculations et de transition vers l'électrique. Dans la région, l'emploi intérimaire de la filière a chuté de plus de 20 %. Le recours à l'activité partielle s'est amplifié. Les embauches ont fortement reculé et sont moins fréquentes en contrat à durée indéterminée.

Une publication complémentaire est disponible ICI.

La filière automobile est confrontée à des évolutions réglementaires structurantes. En premier lieu, dès 2025, la réglementation CAFE (Corporate Average Fuel Economy) imposera à tous les constructeurs une émission moyenne de 81 g CO₂/km pour les véhicules neufs vendus (contre 95 g CO₂/km pour la période précédente). 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 permettent pas d'atteindre cet objectif. Cette réglementation limitera également progressivement les émissions de CO₂ jusqu'à les interdire en 2035. En conséquence, les acteurs de la filière, engagés pour respecter l'évolution des normes, doivent s'adapter rapidement pour produire des véhicules électriques nécessitant de nouvelles compétences et de nouveaux processus.

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, droits de douane complémentaires) pour protéger les constructeurs fabriquant sur le sol européen. Concernant le marché automobile, les volumes d'immatriculations de voitures neuves restent très inférieurs à ceux de 2019 en Europe (de l'ordre de -20 %). Plus particulièrement, les ventes de véhicules électriques connaissent un fort ralentissement en France (en septembre 2024, baisse de 16 % par rapport à l'exercice 2023 à la même époque) et en Europe. Dans ce contexte, le niveau de production de véhicules en France reste inférieur à celui d'avant-crise (1.5 million estimés en 2024 contre 2.2 millions en 2019). D'une façon générale, cela conduit à une baisse importante du niveau d'activité des constructeurs et par conséquent de celui des sous-traitants.

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 autant, cette mutation pourrait être source d'emplois grâce aux différentes opportunités identifiées à travers ces nouveaux marchés. 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 (cf. Méthode) se caractérise par une très forte concentration autour de quelques grands constructeurs. Au près 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.

2. Conjoncture

L’emploi dans la filière automobile

Fin juin 2024, 36 984 salariés permanents et 5 149 intérimaires travaillent dans la filière automobile

En Bourgogne-Franche-Comté, **36 984 salariés** travaillent dans la filière automobile à la fin du 2e trimestre 2024. À ces salariés permanents s’ajoutent **5 149 intérimaires**. Les effectifs de la filière connaissent une baisse annuelle de 1.3 % entre fin juin 2023 et fin juin 2024 dans l’ensemble des activités qui varie de 3.2 % dans la construction d’automobiles à -6.8 % dans les activités de transport-logistique. Dans la construction d’automobiles, les effectifs régionaux progressent ponctuellement au deuxième trimestre 2024 mais la tendance est globalement à la baisse.

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

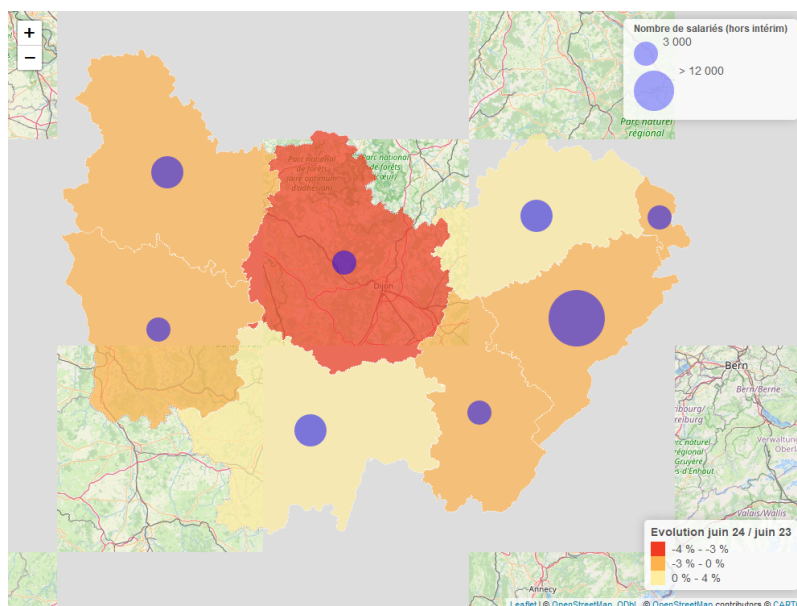
Juin 2024

	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	374	36 984	-1.3	5 149	-20.6	42 133	-4.2
Construction automobile	13	9 672	3.2	1 533	-2.8	11 205	2.3
Commerce intra filière	16	1 958	-3.3	60	-2.0	2 018	-3.3
Fabrication d’équipements automobiles	114	12 376	-4.8	2 239	-27.1	14 615	-9.1
Fabrication de biens intermédiaires	164	10 040	-0.8	1 158	-26.2	11 198	-4.2
Fabrication de biens d’équipements	27	832	0.8	24	-43.0	856	-1.2
Études, conception, analyse	29	1 554	1.4	92	40.7	1 646	3.0
Transports et logistiques	11	552	-6.8	43	-57.8	595	-14.2

Sources : Urssaf, Dares.
Champ : périmètre provisoire en 2024 (établissements présents en 2022 avec prise en compte des fermetures et des reprises)

Lecture : A fin juin 2024, la filière automobile en Bourgogne-Franche-Comté emploie **36 984** salariés hors intérim. Les effectifs intérimaires s’élèvent à **5 149**. Dans l’ensemble de la filière, l’évolution annuelle était de **-4.2 %** (de fin juin 2023 à fin juin 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 2e trimestre 2024, le recours à l'activité partielle est supérieur à celui enregistré au 2e trimestre 2023. D'après les données provisoires, le nombre de salariés indemnisés augmenterait. En moyenne, **3 097 salariés** auraient été placés en activité partielle pour un total de **165 721 heures** indemnisées (soit environ **412 emplois** en équivalent temps plein).

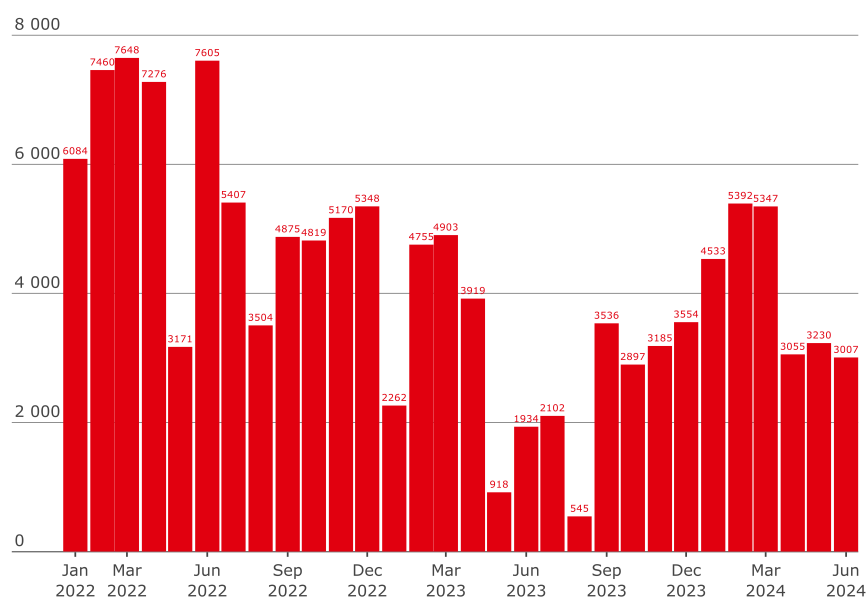
Tableau 2 | Indicateurs de suivi mensuel

	Année 2023			Année 2024		
	avr.-23	mai-23	juin-23	avr.-24*	mai-24*	juin-24*
Indemnisations						
% heures indemnisées/heures autorisées	20	3	3	10	12	11
Taux de consommation						
Etablissements indemnisés	45	32	32	42	42	42
Heures indemnisées	103 929	13 847	21 508	47 860	60 534	57 327
Salariés indemnisés	3 919	918	1 934	3 055	3 230	3 007
% salariés indemnisés/salariés secteur	10	2	5	8	9	8

* 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 juin 2024, **42 établissements** ont eu recours à l'activité partielle et **3 007 salariés** ont été indemnisés pour un total de **57 327 heures** chômées. Cela représente en moyenne **19 heures chômées par salarié** (soit près de 1 semaine à 35 heures hebdomadaires).

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



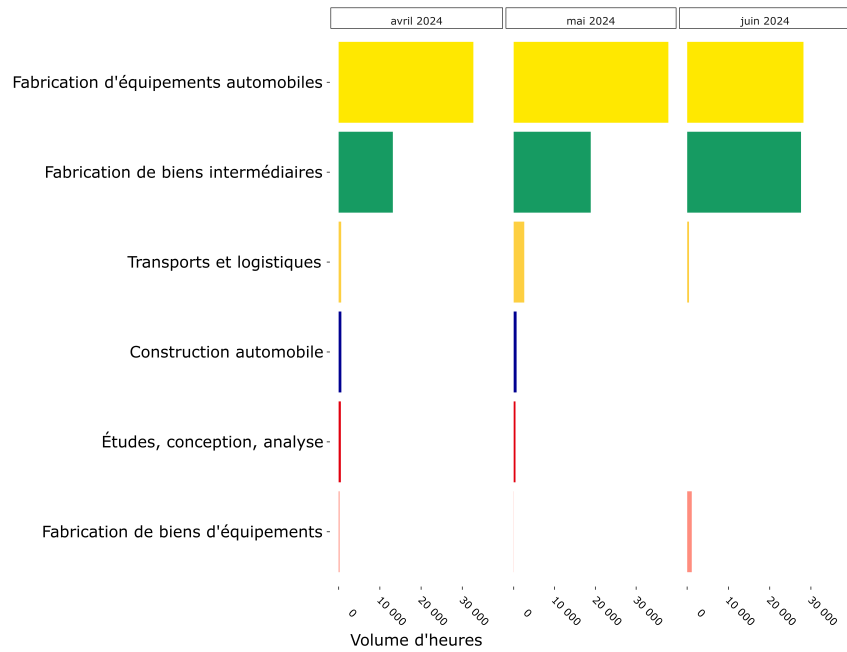
Source : DGEFP-DARES, Demandes indemnisations SI APART/traitement DREETS Bourgogne-Franche-Comté.

Lecture : Au mois de juin 2024, **3 007 salariés** de la filière automobile ont été indemnisés au titre de l'activité partielle.

Consommation d'activité partielle par principales activités

En juin 2024, les établissements de fabrication d'équipements automobiles ont le plus recouru à l'activité partielle avec **28 189 heures indemnisées**, soit **49 % des heures indemnisées** dans la filière automobile.

Graph 2 | Heures indemnisées par activités

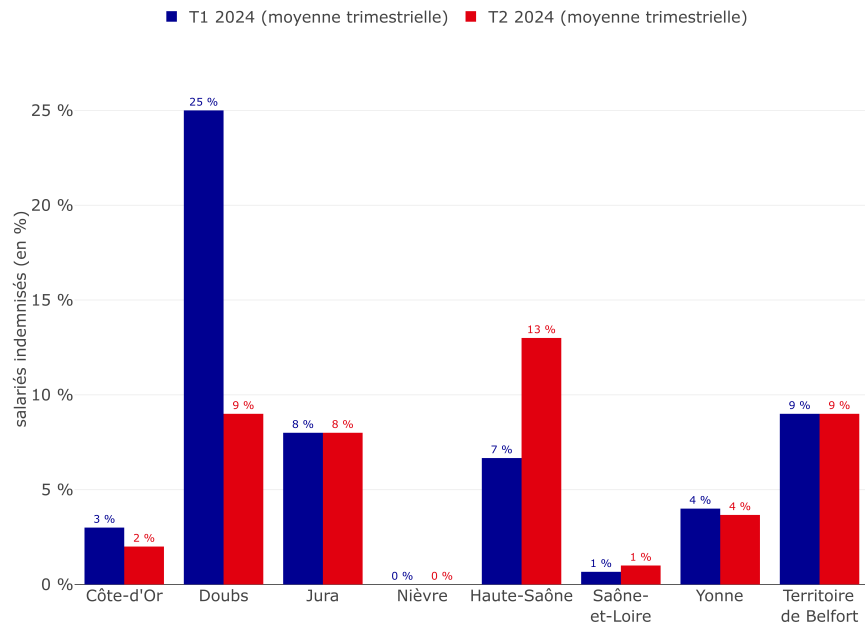


Source : DGEFP-DARES, Demandes indemnités SI APART/traitement DREETS Bourgogne-Franche-Comté.

Consommation d'activité partielle par département

Au cours du 2e trimestre 2024, les établissements situés en Haute-Saône ont davantage eu recours à l'activité partielle. Près de **13 %** des salariés travaillant dans la filière automobile ont été placés en activité partielle (soit 522 salariés).

Graph 3 | Salariés indemnisés par département



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

Lecture : en Haute-Saône, près de 13 % des salariés de la filière automobile ont été placés en activité partielle au cours du 2e trimestre 2024 (soit 522 salariés).

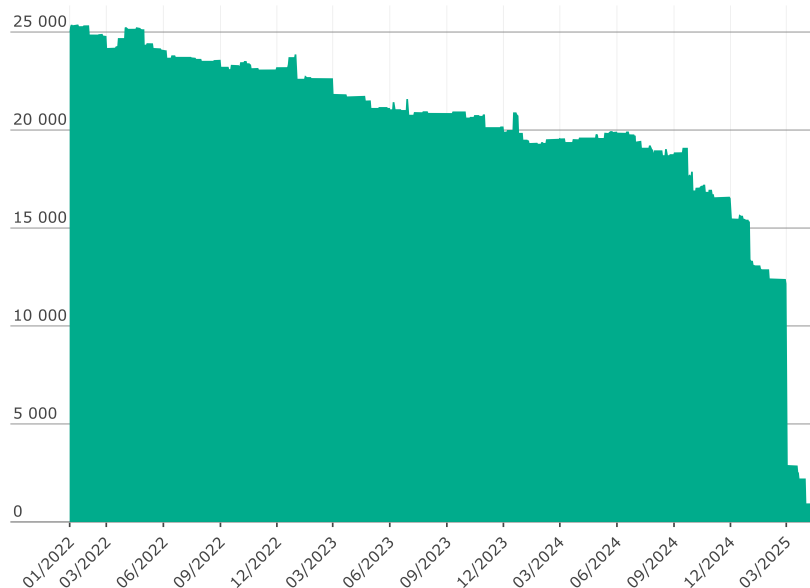
Le recours au dispositif dans les prochains mois

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



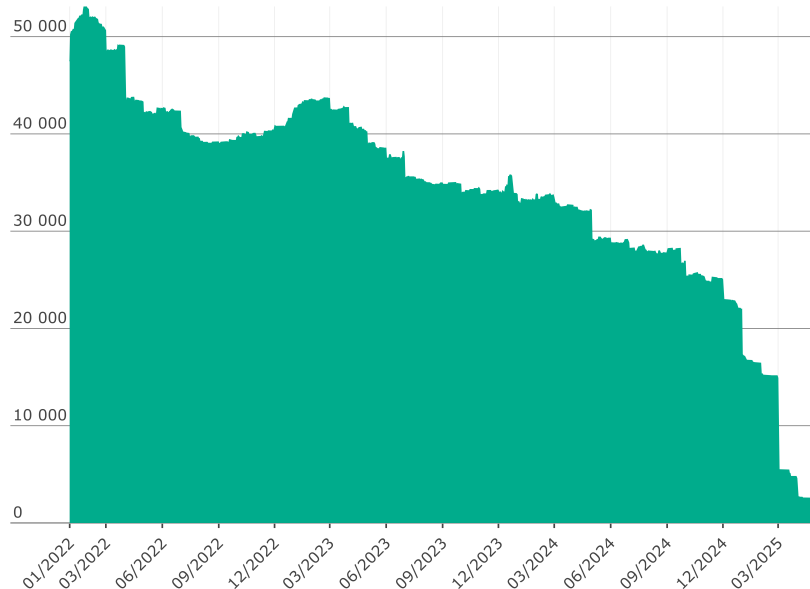
Source : DGEFP-DARES, données administratives SI APART/traitement DREETS Bourgogne-Franche-Comté.

Lecture : Au 30 juin 2024, **19 671** 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 2024, en Bourgogne-Franche-Comté, **28 805** 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 :

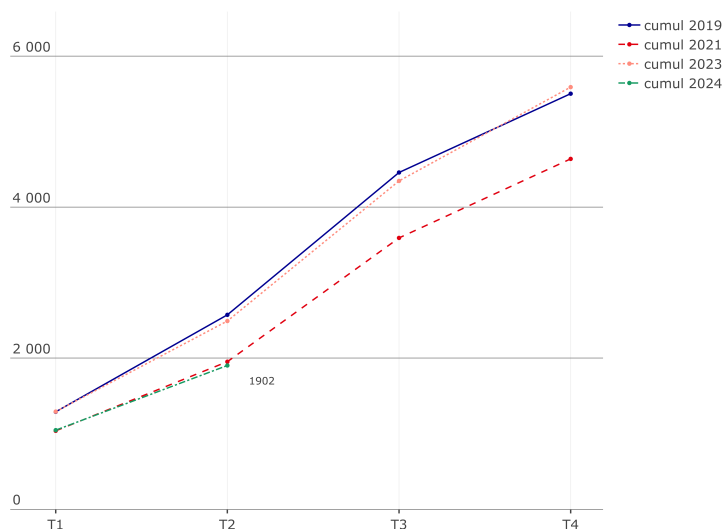
- le suivi et l'analyse des **embauches** permet d'appréhender les besoins et l'évolution des pratiques d'embauches des employeurs.
- le suivi des **sorties** et l'analyse des motifs permet de mieux comprendre les causes liées à ces départs (ex: retraite, démission, licenciement économique).

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

Les volumes d'embauches

Au cours du 1er semestre 2024, **1 902 contrats de travail (CDD, CDI)** ont été signés dans la filière automobile, environ 589 de moins qu'en 2023 à la même période. Les embauches sont moins nombreuses qu'en 2019 où 2 573 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 : depuis le 1er janvier 2024, **1 902** 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 :

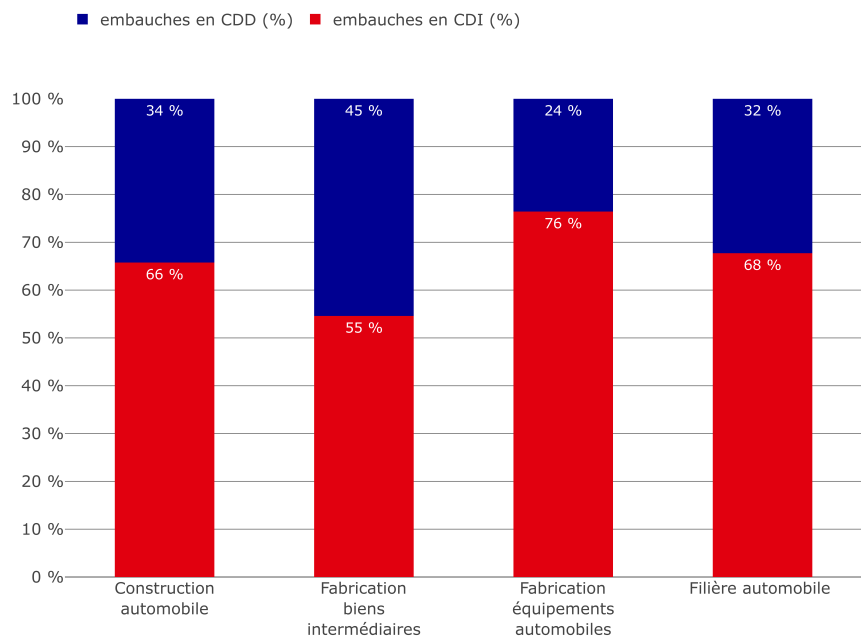
- Les **pratiques d'embauches** évoluent-elles ?
- Les **difficultés de recrutement** liées à la filière poussent-elles les établissements à proposer davantage de CDI ?
- existe-t-il une différence entre les segments de la filière ?

Dans la filière automobile, le volume d'embauches en CDI est en-deçà de son niveau d'avant-crise : 1 288 contre 1 886 à la même période en 2019. Les embauches en CDD sont inférieures à leur niveau 2019. La part des CDI dans les embauches a diminué : 68 % au 1er semestre 2024 contre 73 % cinq ans auparavant.

Les **embauches en CDI** sont **majoritaires** dans la fabrication d'équipements automobiles. **La part des CDI** s'élève désormais à **76 % des recrutements** au 1er semestre 2024 contre 75 % à la même période 2019.

Dans les activités de fabrication de biens intermédiaires, **la part des CDI** parmi les recrutements au 1er semestre 2024 est de **55 %** contre 61 % durant la même période en 2019. Les **embauches en CDI** sont **majoritaires** mais reculent depuis la période d’avant-crise sanitaire.

Graph 7 | Volume et part de CDI parmi les embauches au 1er semestre



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

Lecture : au cours du 1er semestre 2024, **1 288 CDI** ont été signés dans la filière automobile, soit **68 %** des embauches.

Un recours plus marqué au CDI

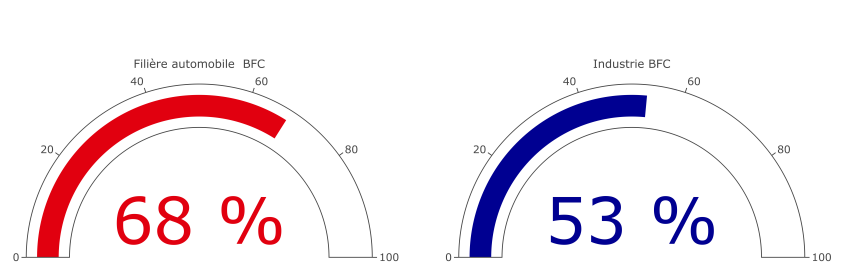
Guide de lecture

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 ?

Au cours du 1er semestre 2024, **68 % des salariés nouvellement embauchés ont signé un CDI** contre 53 % dans l’industrie régionale.

Graph 8 | Part des CDI dans les embauches (au 1er semestre 2024) : comparaison avec le secteur industriel

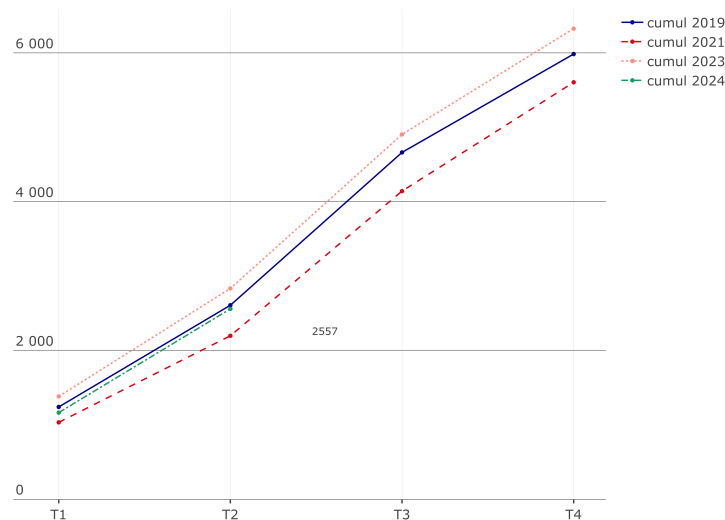


Source : DARES-MMO/traitement DREETS Bourgogne-Franche-Comté.

Les départs de salariés

Au cours du 1er semestre 2024, environ **2 557 salariés** ont quitté la filière automobile. Ces départs sont **aussi nombreux** qu’avant la crise. Ils représentent près de 7 % des effectifs, autant que l’an dernier.

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



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

Lecture : au cours du 1er semestre 2024, la filière automobile enregistre **2 557** départs.

Les ruptures de contrat et fins de CDD

Guide de lecture

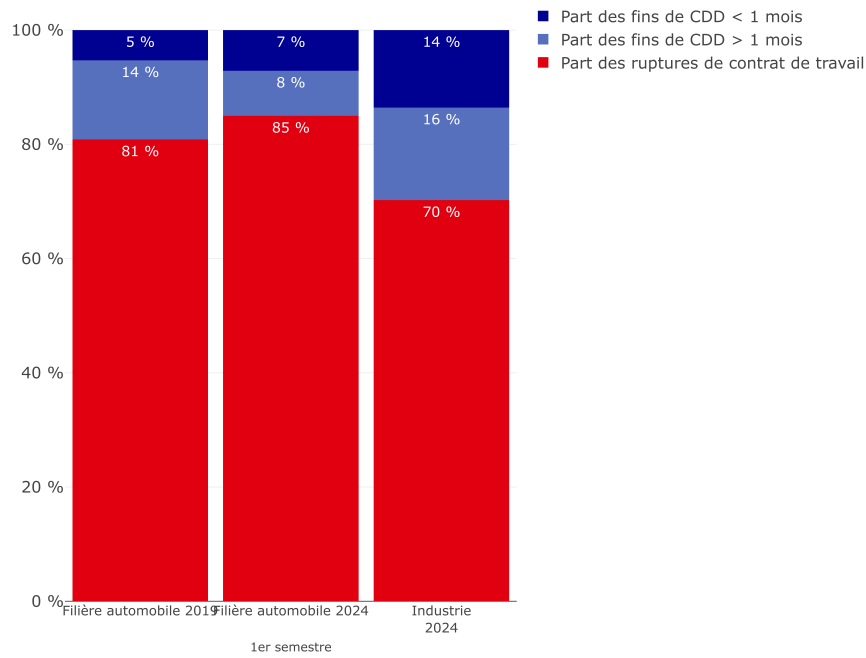
Objectifs des indicateurs proposés :

- 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** au 1er semestre 2024 font suite à **une rupture de contrat de travail**. 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.

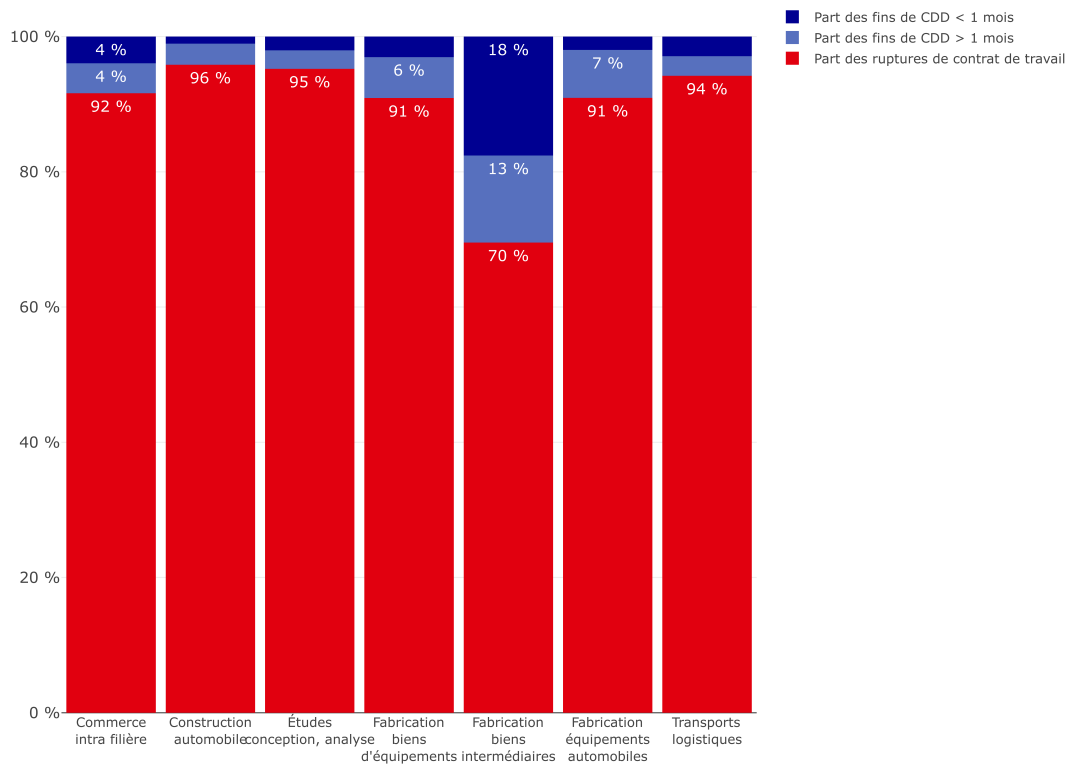
Dans la fabrication d'équipements automobiles, la durée des CDD s'est réduite. Les CDD d'une durée inférieure à 1 mois parmi les CDD arrivés à terme ont en proportion augmenté dans les activités de fabrication de biens intermédiaires.

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 2019 ?
- 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 2019 ? → renforcement des tensions de recrutement.

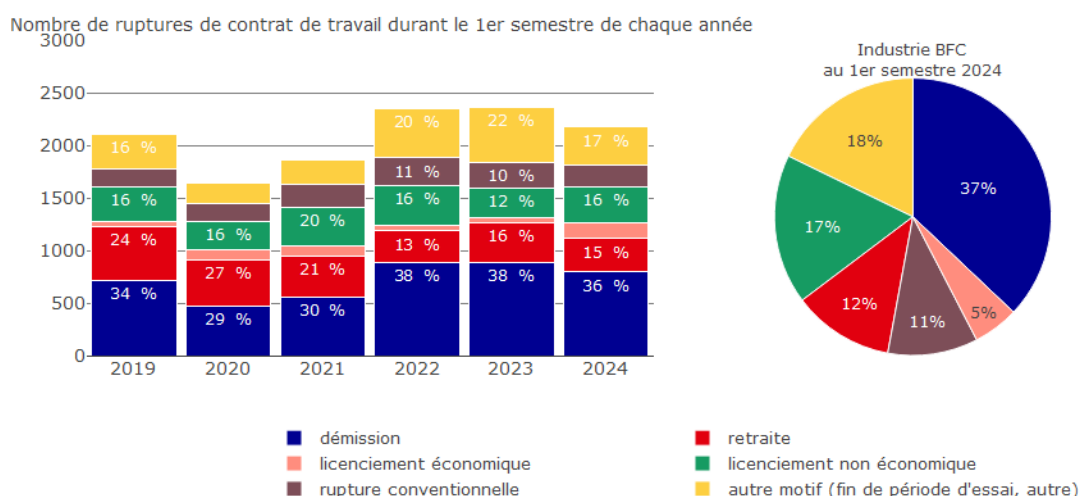
Durant le 1er semestre 2024, le **nombre de ruptures de contrats de travail** dans la filière automobile **s'élèvent à 2 173** (2 107 durant la même période en 2019). Les ruptures de contrats de travail représentent **85 % des sorties de la filière**. (cf. Graph 10).

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 **7 300 offres d'emploi** depuis le 1er trimestre 2019 émanant d'entreprises de la filière automobile.

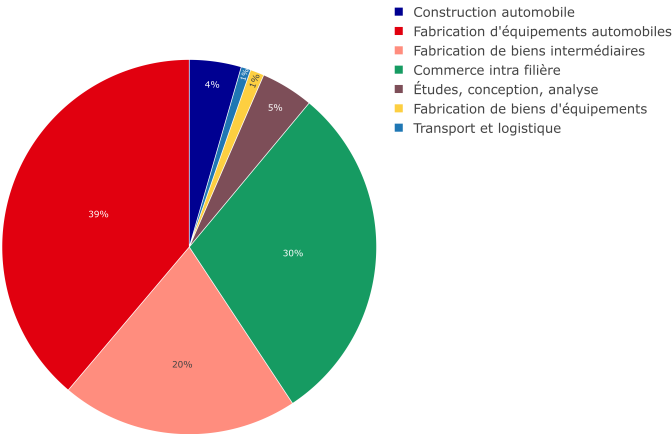
Les principaux segments

3 segments sont particulièrement représentés :

- la **fabrication d'équipements automobiles** qui représente 39 % des offres déposées par la filière dont 77 % d'offres durables
- le **commerce intra-filière** suit avec 30 % dont 85 % d'offres durables
- la **fabrication de biens intermédiaires** concentre 20 % des offres dont 83 % d'offres d'emplois durables.

Les offres d'agents de maitrise, techniciens et cadres sont en forte proportion dans la fabrication d'équipements automobiles (33 %) et la fabrication de biens intermédiaires (31 %). Les études, conceptions, analyse rassemblent toutefois la plus forte proportion (82 %).

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

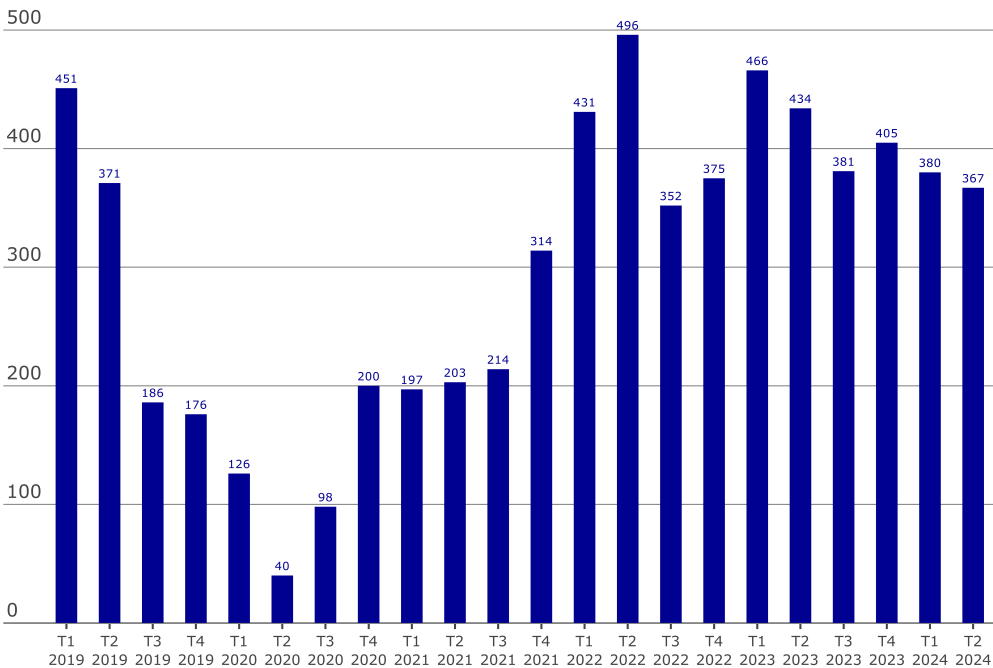


Source : France Travail

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 : -17 % entre le 1er semestre 2023 et le 1er semestre 2024 contre -5 % tous secteurs.

Graph 14 | Evolution trimestrielle des offres d'emploi enregistrées

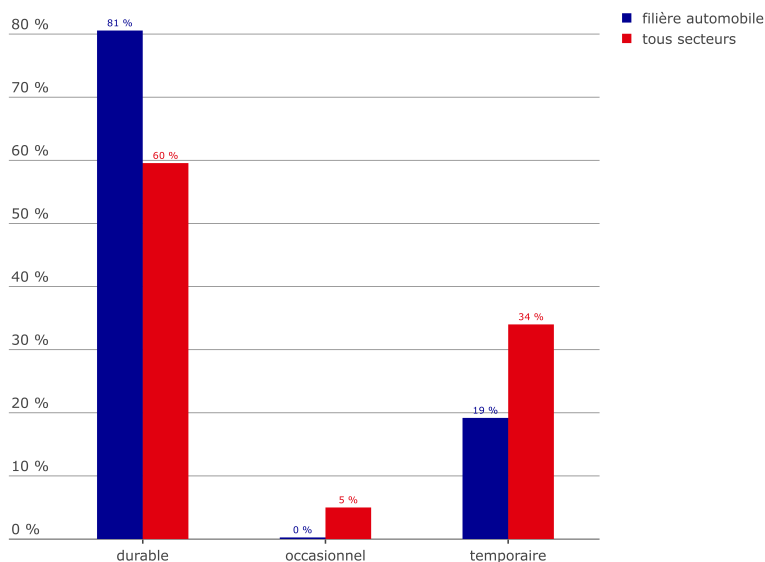


Source : France Travail

Les grandes caractéristiques des offres

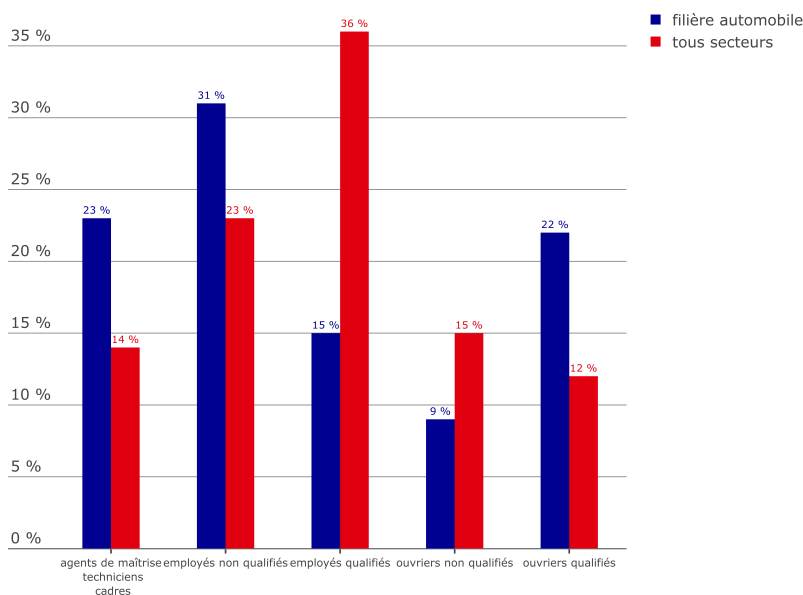
La filière automobile dépose davantage d'offres d'emploi durables (CDD de 6 mois minimum ou CDI) avec une part de 81 % contre 60 % tous secteurs. Les offres d'emploi temporaire (entre 1 et 5 mois) sont moins nombreuses (19 % contre 34 %) tandis que la part pour des emplois occasionnels est très faible (0 % contre 5 %). On retrouve une très forte part d'offres d'agents de maîtrise, techniciens et cadres (23 % contre 14 %). La quasi-totalité des offres de la filière sont à temps plein (99 %).

Graph 15 | Type de contrat



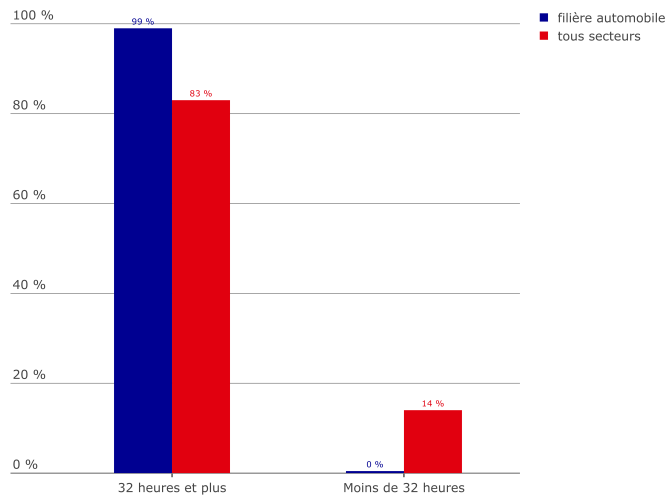
Source : France Travail

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 (446 postes sur un an à fin juin 2024). Il concerne une très forte proportion d'emplois durables (85 %) presque exclusivement pour des employés non qualifiés.

Suit la conduite d'équipement d'usinage (133 postes) avec une très forte proportion d'ouvriers (70 %) et d'emplois durables (95 %). Les postes sont quasiment tous qualifiés (92 %).

Le 3^{ème} métier est celui de conduite d'équipement de formage des plastiques et caoutchoucs avec 73 postes dont presque la totalité concerne des postes qualifiés.

Top 15 des métiers les plus recherchés parmi les offres déposées

en cumul entre juillet 2023 et juin 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	446	85	15	0	0	100	0	10
H2903	Conduite d'équipement d'usinage	133	95	5	0	70	6	24	92
H3201	Conduite d'équipement de formage des plastiques et caoutchoucs	73	74	26	0	74	26	0	97
H2909	Montage - assemblage mécanique	69	26	74	0	96	4	0	46
I1304	Installation et maintenance d'équipements industriels et d'exploitation	65	100	0	0	11	22	68	100
H1203	Conception et dessin produits mécaniques	59	97	3	0	7	20	73	100
H1404	Intervention technique en méthodes et industrialisation	38	97	3	0	18	8	74	89
N1105	Manutention manuelle de charges	36	0	100	0	100	0	0	0
N1103	Magasinage et préparation de commandes	33	91	9	0	73	24	3	97
H3302	Opérations manuelles d'assemblage, tri ou emballage	32	25	75	7	53	47	0	19
H3202	Réglage d'équipement de formage des plastiques et caoutchoucs	32	97	3	0	28	0	72	100
H2901	Ajustement et montage de fabrication	29	100	0	2	52	17	31	69
H1506	Intervention technique qualité en mécanique et travail des métaux	26	92	8	0	38	12	50	85
H1502	Management et ingénierie qualité industrielle	26	100	0	0	4	27	69	100
D1401	Assistanat commercial	24	92	8	0	0	79	21	54

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

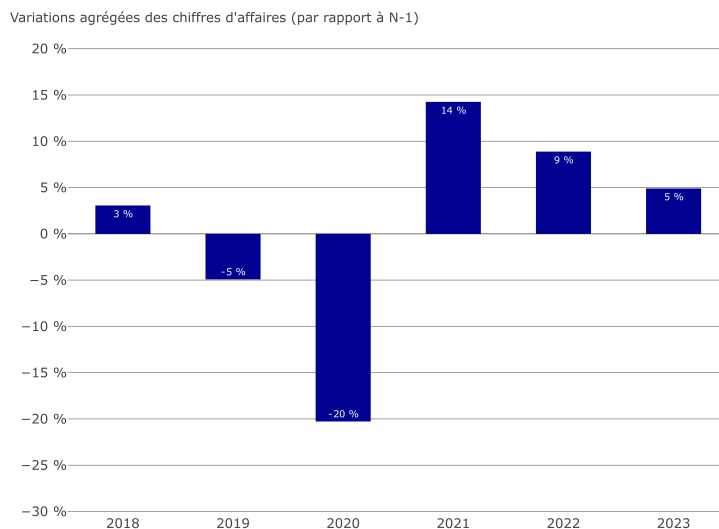
Guide de lecture

- 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

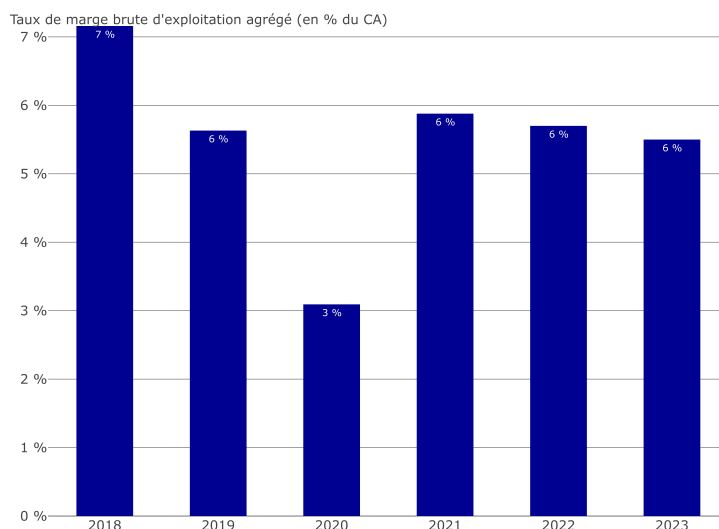
Après un rebond en 2021, les variations agrégées des chiffres d'affaires de la filière automobile en Bourgogne-Franche-Comté se tassent à 5 % en 2023 (non corrigé de l'inflation). Toutefois, le chiffre d'affaires de la majorité des entreprises de la filière a augmenté entre 2022 et 2023. Pour 40 % d'entre-elles, 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 2e trimestre 2024

En Bourgogne-Franche-Comté, les exportations de véhicules automobiles atteignent 434 275 milliers d'euros au 2e trimestre 2024. Sur un an, elles diminuent fortement (-13.5 %). Dans le même temps, les importations de véhicules reculent nettement (-6.6 %). Pour les équipements automobiles, les exportations s'élèvent à 355 706 milliers d'euros au 2e trimestre 2024. Elles baissent de (-0.7 %) sur un an. Les importations d'équipements automobiles se replient nettement par rapport à la même période de l'année précédente (-12.1 %).

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

	Exportations		Importations	
	Montant trimestriel en milliers d'euros	Evolution annuelle (en %)	Montant trimestriel en milliers d'euros	Evolution annuelle (en %)
Véhicules automobiles ; carrosseries automobiles ; remorques et semi-remorques	434 275	-13.5	113 585	-6.6
Equipements automobiles	355 706	-0.7	406 557	-12.1

Source : Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects.

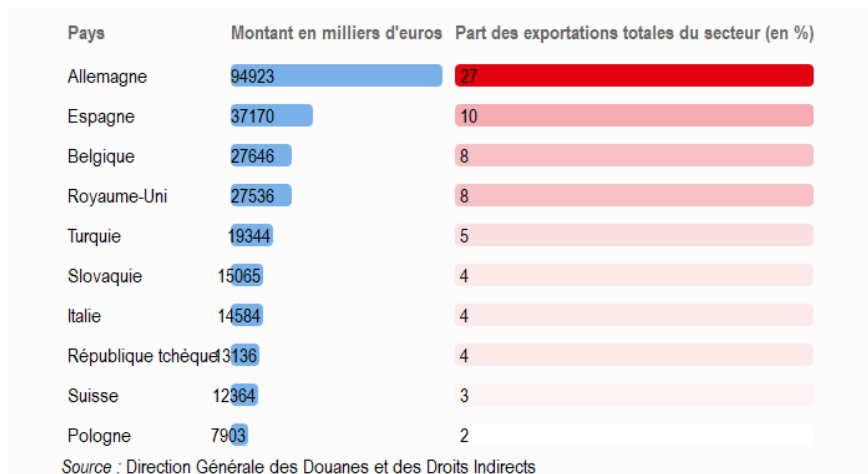
Principaux débouchés à l'export

Tableau 4 | Véhicules automobiles ; carrosseries automobiles ; remorques et semi-remorques : top 10 des pays à l'exportation

Pays	Montant en milliers d'euros	Part des exportations totales du secteur (en %)
Italie	94413	22
Royaume-Uni	86454	20
Belgique	43522	10
Espagne	28697	7
Emirats Arabes Unis	27122	6
Maroc	15155	3
Portugal	14027	3
Pays-Bas	13474	3
Norvège (yc Svalbard)	13091	3
Arabie Saoudite	11484	3

Source : Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects

Tableau 5 | Equipements automobiles : top 10 des pays à l'exportation



Principales provenances des produits importés

Tableau 6 | Equipements automobiles : top 10 des pays

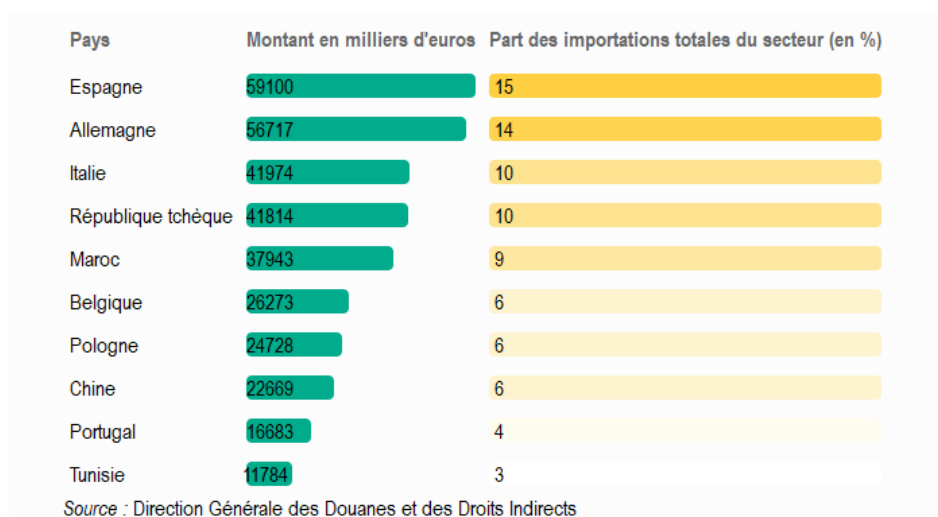
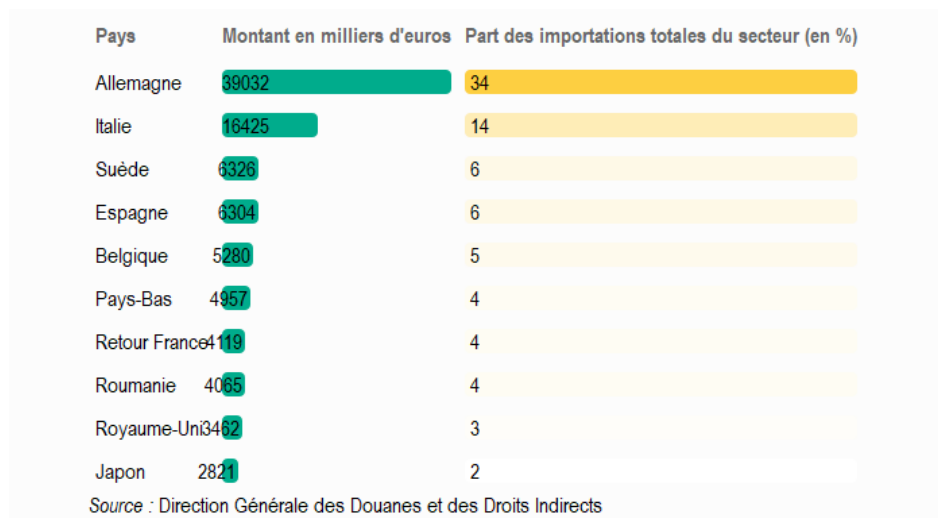


Tableau 7 | Véhicules automobiles ; carrosseries automobiles ; remorques et semi-remorques : top 10 des pays



Sources, méthodologie, définitions

Méthode

Le périmètre de la filière automobile au 30 juin 2024 (374 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 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

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 - Drees, décembre 2024.

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