

Étude prospective emploi et compétences EDEC automobile

Synthèse intermédiaire

Les objectifs et le champ de l'étude

Les objectifs de l'étude prospective

- Les représentants de l'EDEC (Engagement de Développement de l'Emploi et des Compétences) de la filière automobile (État, organisations professionnelles d'employeurs, fédérations professionnelles, organisations syndicales de salariés représentatives de la Métallurgie et de la Plasturgie) ont lancé en février 2025 la réalisation d'une étude prospective emploi et compétences dans l'amont automobile à l'horizon 2035.
- Cette étude doit permettre :
 - ✓ de dresser un portrait à date de l'amont automobile, en veillant à bien représenter les différents maillons de la chaîne de valeur (constructeurs, équipementiers de rang 1, fournisseurs) ;
 - ✓ de caractériser et analyser les dynamiques récentes du marché et de l'emploi dans l'automobile en France ;
 - ✓ d'identifier les perspectives attendues d'ici 2035 au regard des évolutions macroéconomiques et des transformations en cours dans l'automobile, y compris à un niveau régional ;
 - ✓ enfin, de mesurer l'impact sur l'emploi et les besoins de recrutements à 10 ans, avec un focus spécifique sur la branche Métallurgie.

Les objectifs et le champ de l'étude

Représentation schématique de l'amont automobile par maillon et par secteur

CONSTRUCTEURS ET CARROSSIERS

29.10Z

29.20Z

ÉQUIPEMENTIERS DE RANG 1

28.13Z

28.15Z

29.31Z

29.32Z

FOURNISSEURS DITS « TRADITIONNELS »

PIÈCES MÉTALLIQUES

24.51Z

24.52Z

24.53Z

24.54Z

25.50A

25.50B

25.61Z

25.62A

25.62B

25.73A

25.73B

PLASTURGIE

22.29A

CAOUTCHOUC

22.11Z

22.19Z

VERRE

23.11Z

23.12Z

23.99Z

TEXTILE

13.93Z

PEINTURE

20.30Z

AUTRES FOURNISSEURS

ÉLECTRIQUE & ÉLECTRONIQUE

26.11Z

26.12Z

27.20Z

27.40Z

INGÉNIERIE

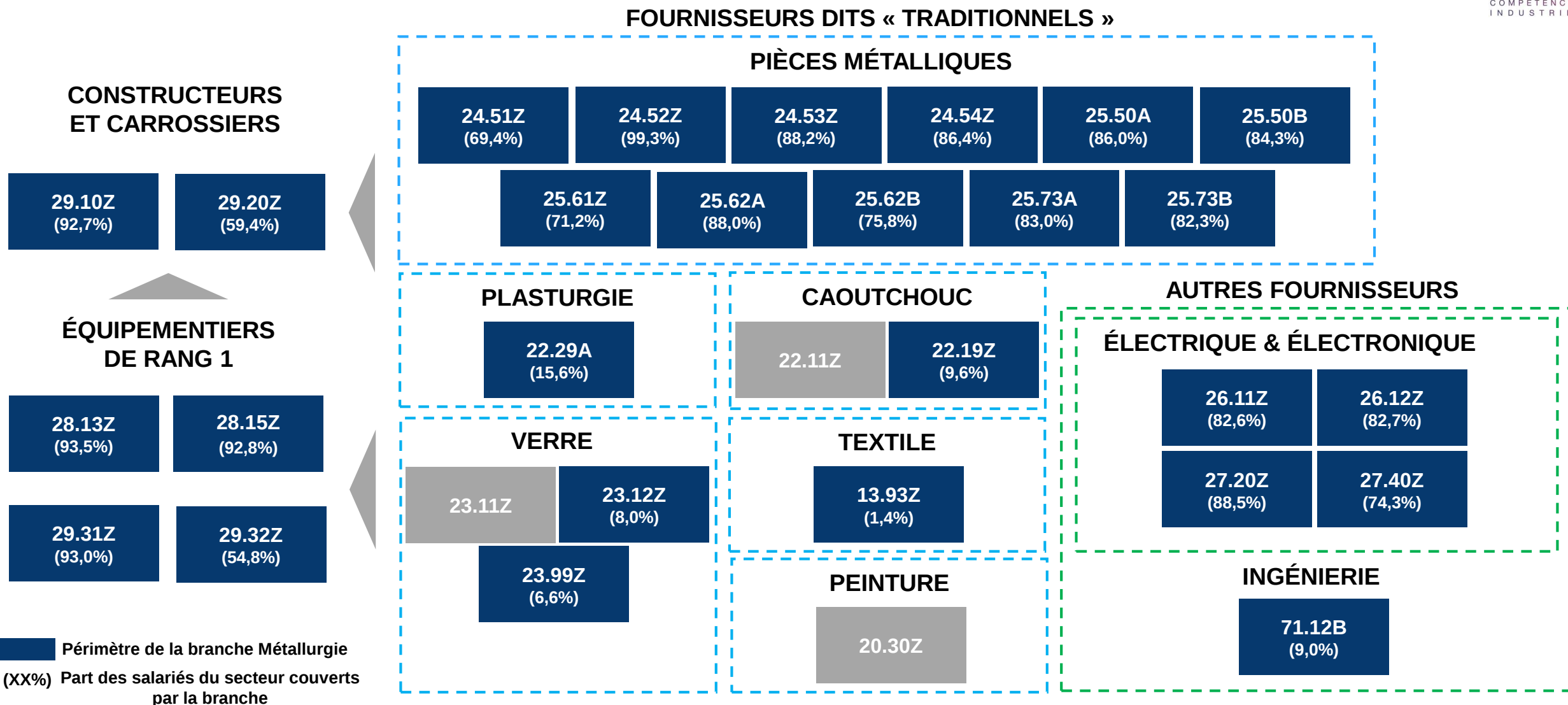
71.12B

Périmètre des fournisseurs « traditionnels »

Périmètre des autres fournisseurs

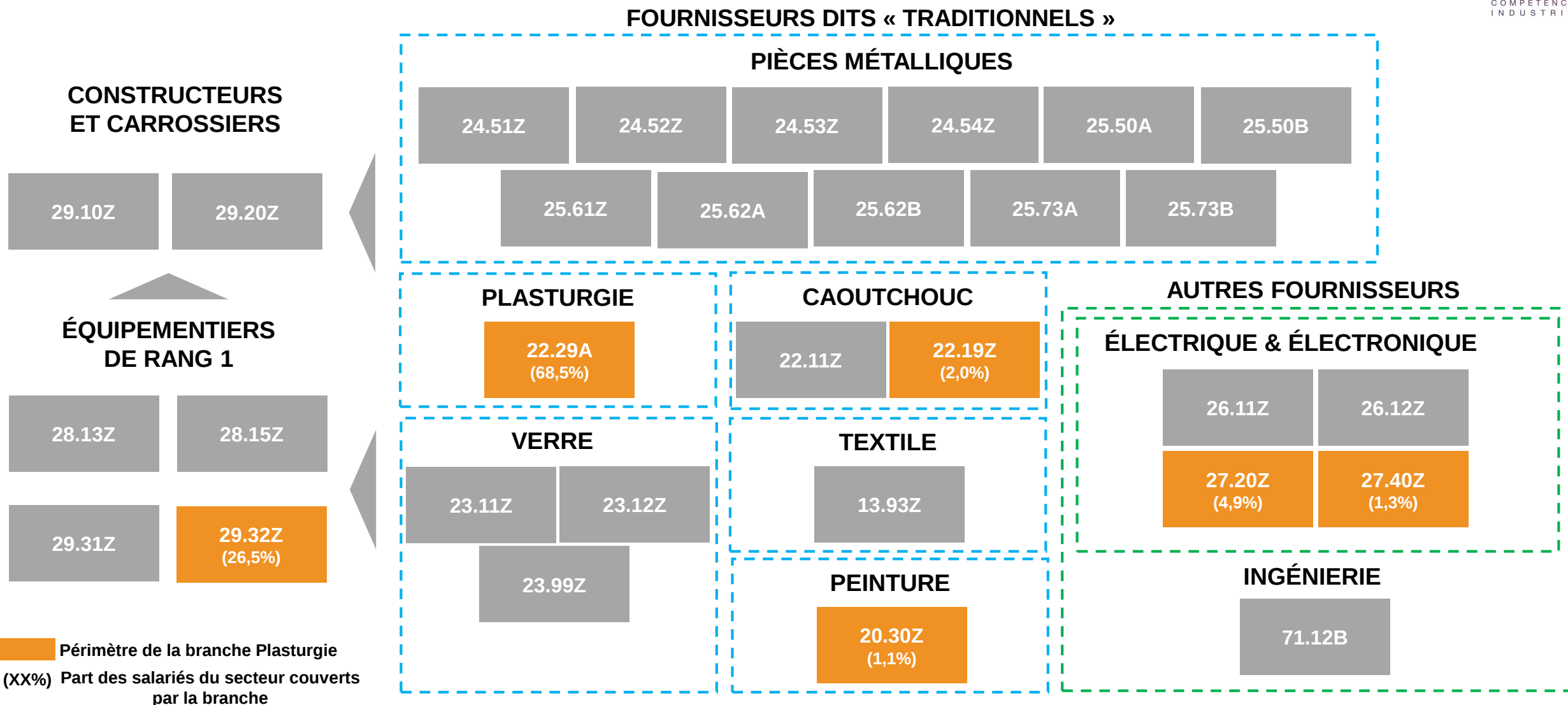
Les objectifs et le champ de l'étude

Représentation schématique de la branche Métallurgie au sein de l'amont automobile



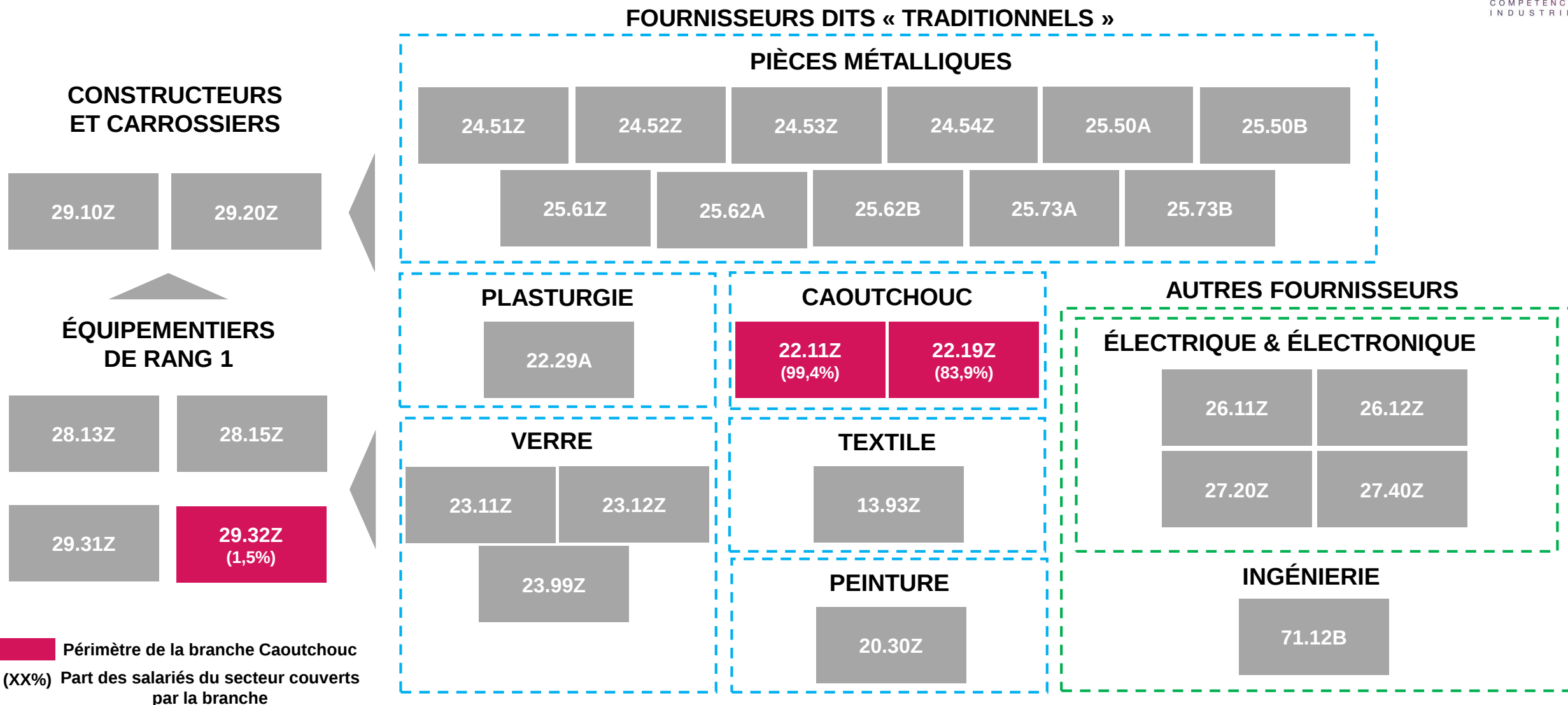
Les objectifs et le champ de l'étude

Représentation schématique de la branche Plasturgie au sein de l'amont automobile



Les objectifs et le champ de l'étude

Représentation schématique de la branche Caoutchouc au sein de l'amont automobile



Une approche en 5 grandes étapes

Vue d'ensemble de la méthodologie

L'approche méthodologique retenue pour réaliser cette étude a été articulée autour de 5 grandes étapes : cadrage de l'étude et du périmètre avec le Cotech (1), compilation et création de données exclusives et propriétaires (2), entretiens de parties prenantes (3), scénarisation et projections d'emplois à 10 ans (4), besoins en compétences et veille de l'offre de formation disponible (5). Chaque étape a impliqué l'ensemble des membres de l'EDEC Automobile.

1

Cadrage de l'étude et du périmètre

Définition conjointe du périmètre de l'amont automobile (secteurs retenus, branches couvertes, etc.) et évaluation précise d'un coefficient « auto » évolutif dans le temps attribué à chaque secteur d'activité retenu.

Objectifs : bien circonscrire le champ de l'étude, s'accorder sur les secteurs à inclure / exclure du périmètre déterminé, sélectionner les branches pouvant faire l'objet de focus particuliers.

2

Compilation et création de données

Collecte et traitement des données publiques disponibles (pour l'emploi : effectifs salariés issus de l'URSSAF Caisse Nationale, données par PCS issues de l'Enquête Tous Salariés de l'INSEE, etc.) et exploitation de bases de données propriétaires.

Objectifs : disposer d'un matériau de départ fiable et facilement mobilisable, apporter des données exclusives (exemple : analyse financière Mapsis, note de risque, indicateur de spécialisation)

3

Entretiens de parties prenantes

Réalisation d'environ 30 entretiens avec des représentants d'organisations professionnelles, des chefs d'entreprises, des DRH ou responsables de formation, enfin des experts et observateurs de l'industrie automobile (cf. liste en annexes).

Objectifs : identifier les tendances clés du marché et de l'emploi dans l'amont automobile, décrypter les facteurs clés de mutations, croiser les regards sur les principales évolutions à venir.

4

Scénarisation et projection d'emplois

Création d'un modèle de projection à l'horizon 2035, tenant compte d'un scénario macroéconomique tendanciel et d'une hypothèse forte de maintien du cadre réglementaire actuel dans un contexte de fortes incertitudes.

Objectifs : déterminer l'impact d'un scénario à cadre réglementaire constant (CAFE 2035) sur l'emploi dans l'amont automobile, évaluer les besoins en recrutement par maillon, par branche et par région.

5

Besoins en compétences et veille de l'offre

En cours

Pour chaque étape, une co-construction entre l'équipe projet et les membres du Cotech de l'EDEC.

Panorama du marché et de la production automobile

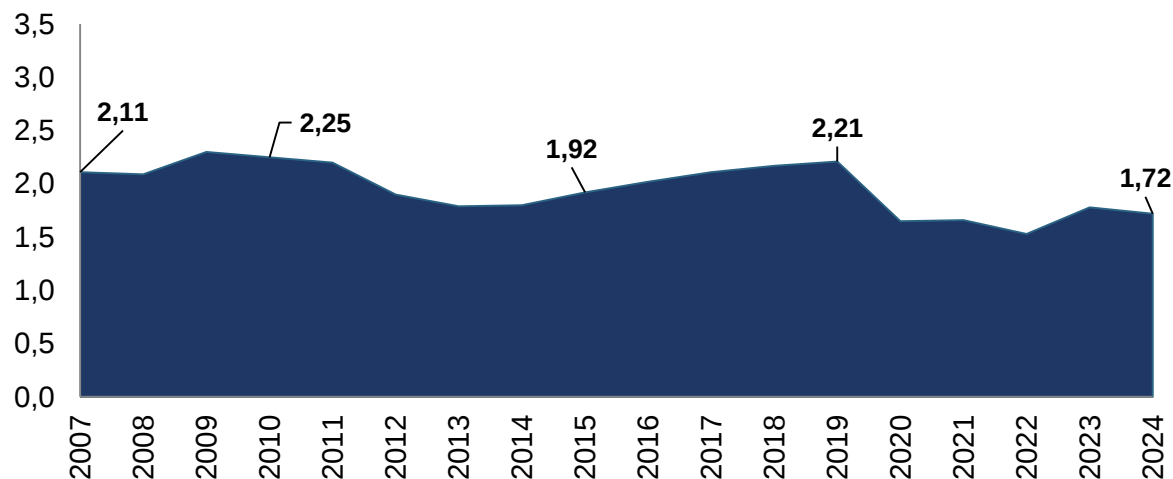
Près de 500 000 véhicules en moins sur le marché des véhicules particuliers depuis 2019

Depuis la crise Covid-19, le marché automobile français est au ralenti. Après une parenthèse d'un an, marquée par la résorption des problèmes d'approvisionnement des constructeurs, les ventes de véhicules particuliers neufs (VPN) ont rechuté en 2024 (-3,2%). Avec seulement 1,72 million de nouvelles immatriculations, il s'agit d'un niveau bas, inférieur d'environ 500 000 véhicules par rapport à 2019, et comparable au niveau observé en 2013, soit post-crise des subprimes.

Plus encore que le marché européen, le marché français a été fragilisé ces dernières années par un contexte de fortes contraintes sur le pouvoir d'achat des ménages et d'attentisme face aux incertitudes technologiques et réglementaires / fiscales. Le cycle historiquement bas de la période 2021-2024 a également résulté de la hausse du prix moyen des voitures neuves vendues dans le pays, consécutive à la stratégie de montée en gamme des constructeurs, à l'électrification des véhicules et à l'engouement pour les SUV.

Immatriculations de véhicules particuliers neufs (*)

Unité : million de véhicules

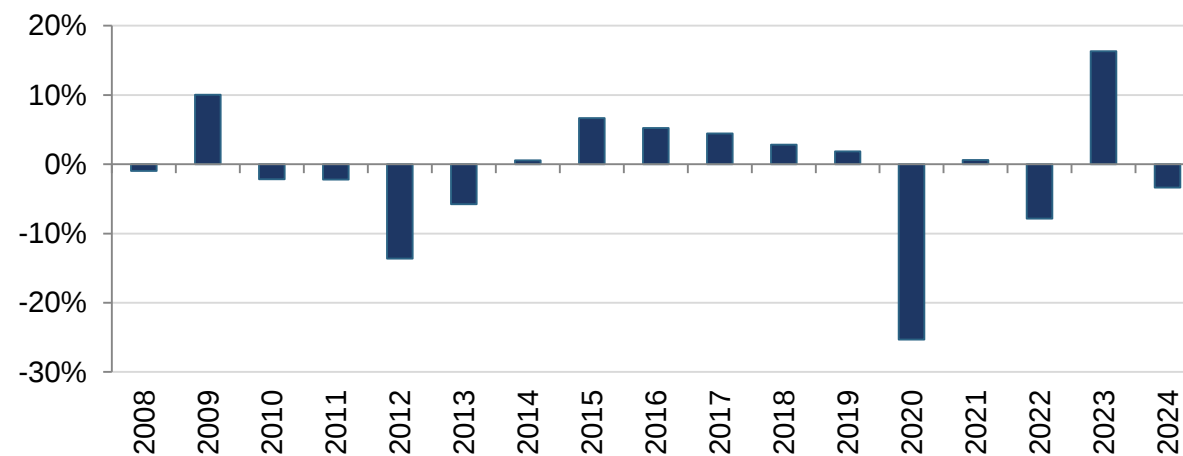


(*) Y compris transit temporaire

Sources : Xerfi Specific, d'après AAA Data, via CCFA, PFA

Évolution des immatriculations de véhicules particuliers neufs (*)

Unité : % des variations annuelles en volume (véhicules immatriculés)



(*) Y compris transit temporaire

Sources : Xerfi Specific, d'après AAA Data, via CCFA, PFA

Panorama du marché et de la production automobile

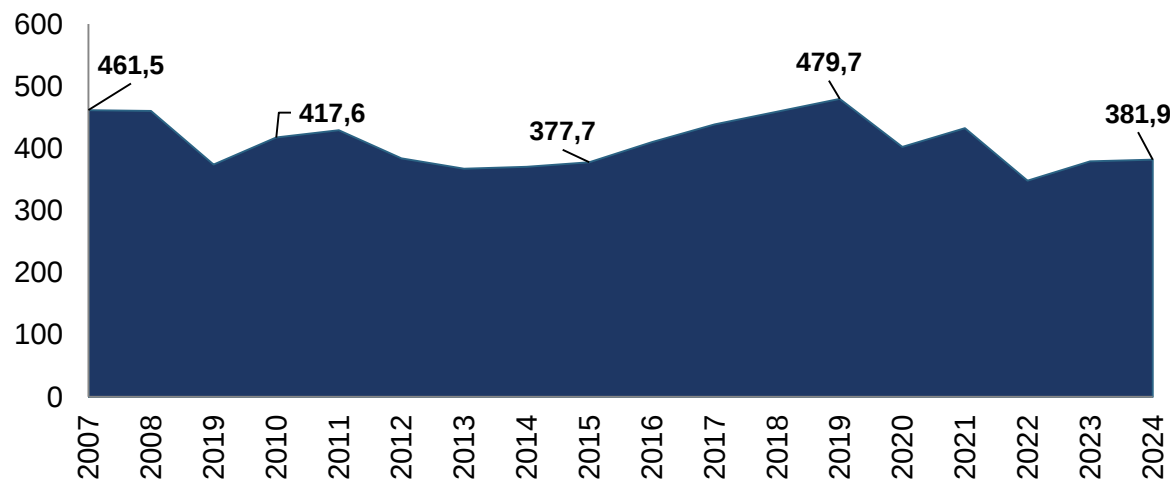
Un recul également sur le segment des véhicules utilitaires légers

Parallèlement à la baisse des ventes de véhicules particuliers neufs, le segment des véhicules utilitaires légers (VUL) a subi un décrochage en France ces dernières années. Malgré deux derniers exercices en hausse – et notamment une très bonne année 2023 (+8,9%), essentiellement portée par le rattrapage des livraisons de commandes non effectuées en 2022-, les nouvelles immatriculations n'ont toujours pas dépassé la barre symbolique des 400 000 unités. Elles restaient même plus de 20% en-dessous de leur pic de 2019, soit un delta de près de 100 000 immatriculations par rapport à l'avant Covid-19.

En cause, la dégradation de l'environnement économique et notamment les difficultés rencontrées dans certains secteurs fortement utilisateurs de véhicules utilitaires légers, à commencer par l'immobilier-construction, en pleine crise depuis 2023. Face à ces difficultés et à l'augmentation des prix des VUL, beaucoup d'entreprises ont pu être incitées à reporter l'achat ou le remplacement de véhicules, en l'absence de réelle obligation.

Immatriculations de véhicules utilitaires légers

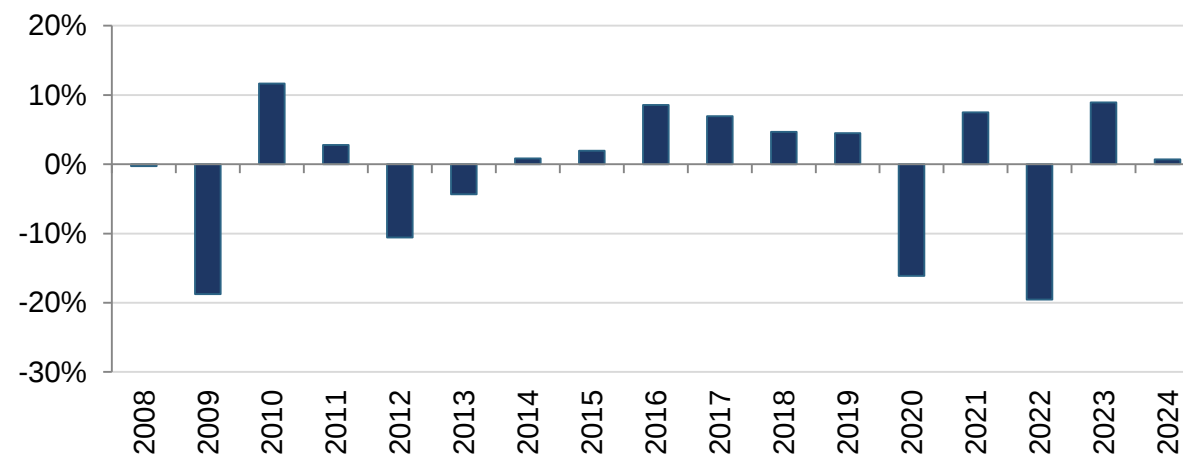
Unité : millier de véhicules



Sources : Xerfi Specific, d'après AAA Data, via CCFA, PFA

Évolution des immatriculations de véhicules utilitaires légers

Unité : % des variations annuelles en volume (véhicules immatriculés)



Sources : Xerfi Specific, d'après AAA Data, via CCFA, PFA

Panorama du marché et de la production automobile

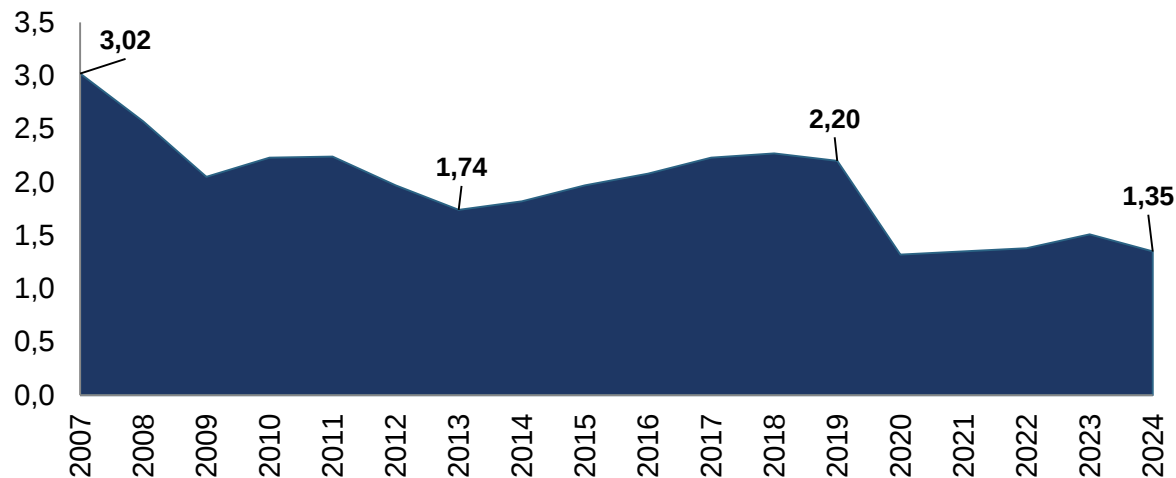
La production de véhicules en France a été divisée par plus de 2 en moins de 20 ans

Avec un marché français et européen en crise, et face à la concurrence croissante des marques étrangères, la production de véhicules automobiles en France a chuté de 40% depuis 2019, pour atteindre 1,35 million d'unités produites sur le territoire, son plus bas niveau historique (hors année 2020 exceptionnelle). Ces données en unités produites, fournies par le CCFA et l'OICA pour la France, sont globalement en phase avec celles de l'INSEE, qui fait état d'une baisse de la construction automobile (groupe 29.1) de près de 30% sur la même période.

Au total depuis 2007, la production de véhicules automobiles aura été divisée par plus de 2 en France. Cette nouvelle crise de la production est toutefois bien différente des crises passées. Elle s'explique par une demande déprimée et une reconfiguration du jeu concurrentiel, là où celle de 2011-2013 tenait principalement à un problème de compétitivité et à des délocalisations vers des pays à plus bas coûts.

Production de véhicules automobiles en France (*)

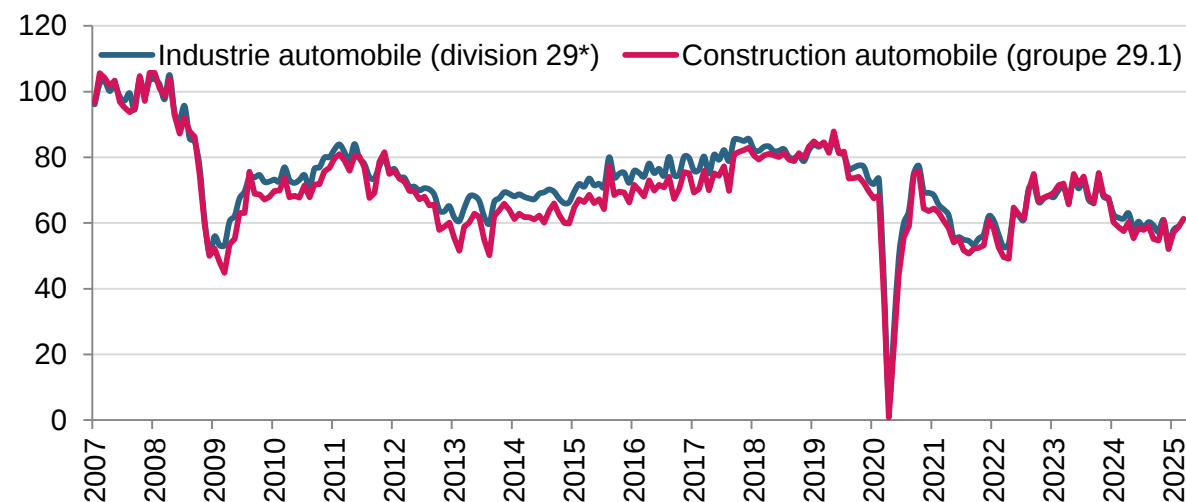
Unité : million de véhicules



(*) VPN et VUL compris / Sources : **Xerfi Specific**, d'après CCFA, OICA

Production automobile en France

Unité : indice base 100 en 2007 en volume



(*) Y compris équipementiers de rang 1 / Sources : **Xerfi Specific**, d'après INSEE

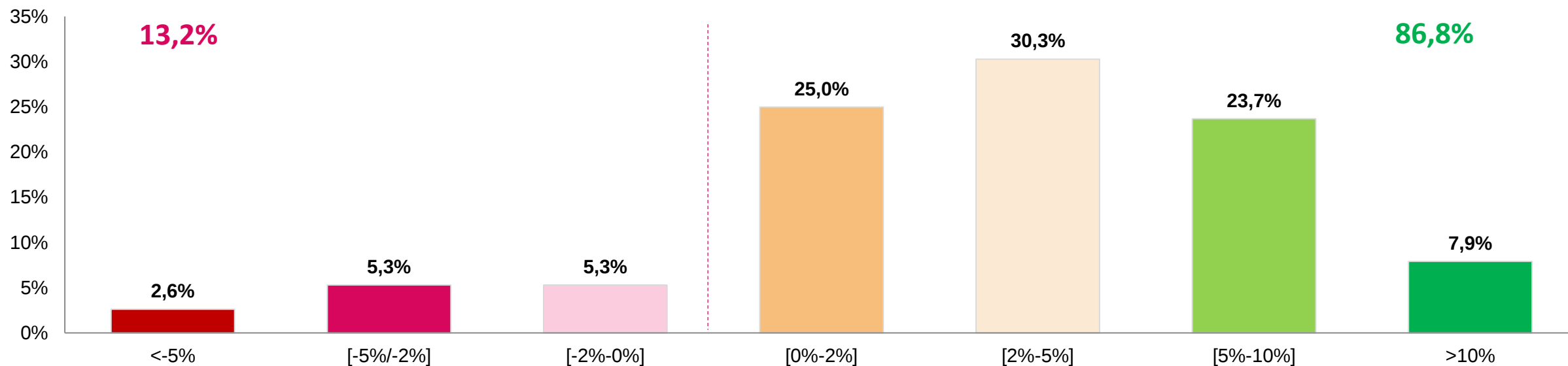
Panorama du marché et de la production automobile

Plus de 13% des carrossiers affichent un résultat net négatif

Si les carrossiers présentaient une marge nette moyenne d'un peu moins de 3% de leur chiffre d'affaires en 2023, une analyse détaillée des performances du panel représentatif des carrossiers montre des niveaux de rentabilité très différents selon les entreprises. Ainsi, près de 15% des carrossiers étaient en situation de perte nette sur le dernier exercice fiscal disponible, et même plus de 8% d'entre eux affichaient une perte nette supérieure à 2% de leur chiffre d'affaires.

Répartition des carrossiers selon leur niveau de rentabilité en 2023

Unité : % du chiffre d'affaires



Sources : **Xerfi Specific**, d'après modèle Mapsis et Greffes des Tribunaux de Commerce

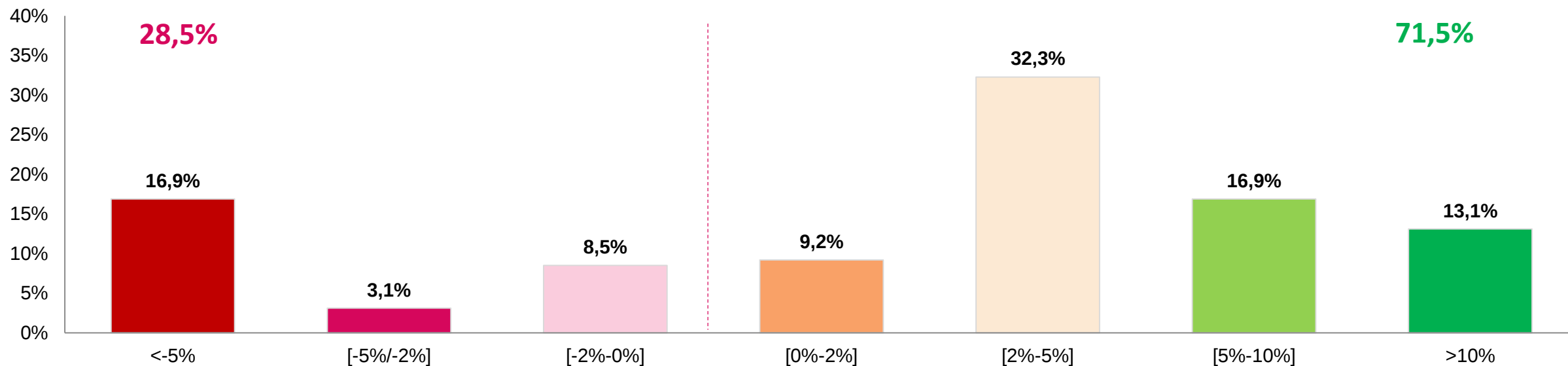
Panorama du marché et de la production automobile

Près d'un équipementier sur trois en situation de fragilité

La situation est plus délicate chez les équipementiers de rang 1 actuellement. La part des entreprises du maillon en situation de perte nette s'établissait à plus de 28% en 2023. Plus inquiétant : 17% des équipementiers de rang 1 présentaient une perte nette supérieure à 5% de leur chiffre d'affaires sur le dernier exercice fiscal disponible. En cumulé, ce sont près de 60% des équipementiers de rang 1 qui présentaient un bénéfice net inférieur à 4% de leur chiffre d'affaires, une performance insuffisante au regard des niveaux d'investissements nécessaires chaque année pour maintenir leur compétitivité.

Répartition des équipementiers de rang 1 selon leur niveau de rentabilité en 2023

Unité : % du chiffre d'affaires



Sources : **Xerfi Specific**, d'après modèle Mapsis et Greffes des Tribunaux de Commerce

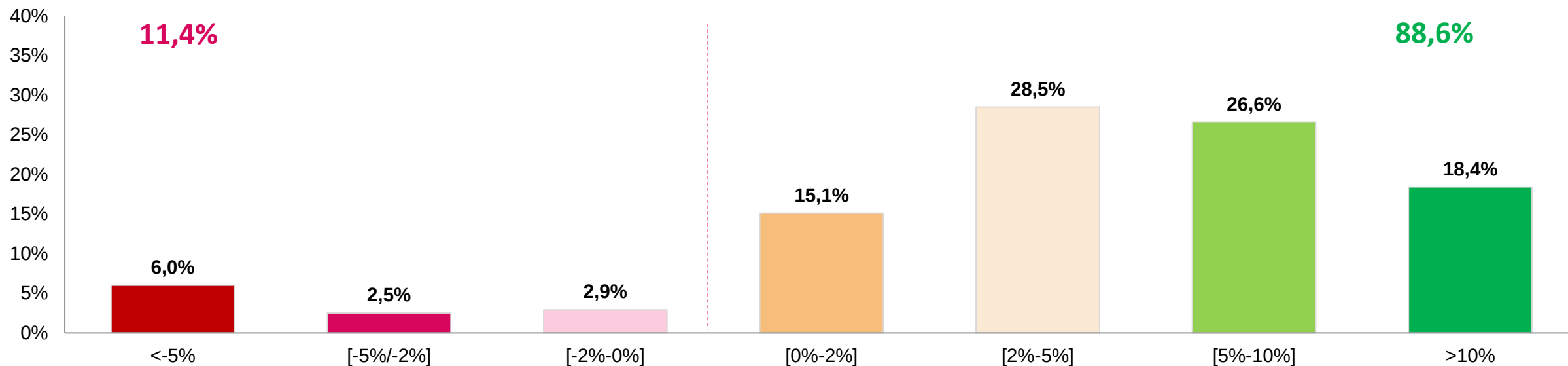
Panorama du marché et de la production automobile

Plus de 10% des fournisseurs en difficulté

Alors que beaucoup de fournisseurs de l'automobile ont déjà fait défaut sur la période récente, notamment dans les secteurs de la forge et de la fonderie (cf. tableau d'analyse comparée des taux de défaillance de l'amont automobile plus loin), plus de 10% affichaient une perte nette en 2023. De plus, 6% des fournisseurs présentaient une perte supérieure à 5% de leur chiffre d'affaires, un niveau inquiétant pour leur pérennité.

Répartition des fournisseurs selon leur niveau de rentabilité en 2023

Unité : % du chiffre d'affaires



Sources : **Xerfi Specific**, d'après modèle Mapsis et Greffes des Tribunaux de Commerce

Panorama du marché et de la production automobile

Analyse comparée des taux de défaillance dans quelques secteurs de l'amont automobile

Taux de défaillance dans quelques secteurs de l'amont automobile (niveaux NAF) (*)

Unité : (liquidations judiciaires + redressements judiciaires / nombre d'entreprises total)

	Secteurs (niveaux NAF)	2007	2009	2011	2013	2015	2017	2019	2021	2022	2023	2024
29.10Z	Construction de véhicules automobiles	0,9%	3,9%	3,9%	1,8%	5,1%	0,0%	1,9%	2,0%	1,0%	2,8%	4,8%
29.20Z	Fabrication de carrosseries et remorques	1,6%	4,9%	2,7%	4,0%	3,8%	3,5%	3,0%	2,1%	1,5%	2,8%	1,0%
29.31Z	Fabrication d'équipements électriques et électroniques	2,2%	5,0%	2,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%	0,0%	0,0%	0,0%
29.32Z	Fabrication d'autres équipements automobiles	0,3%	3,4%	1,8%	2,8%	2,5%	1,9%	1,9%	0,5%	3,3%	1,4%	1,7%
22.11Z	Fabrication et rechapage de pneumatiques	2,7%	8,8%	0,0%	4,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
22.19Z	Fabrication d'autres articles en caoutchouc	1,4%	2,6%	0,7%	2,1%	2,3%	1,5%	0,9%	0,5%	0,9%	0,0%	2,0%
24.51Z	Fonderie de fonte	1,5%	13,0%	5,8%	9,3%	6,0%	4,2%	0,0%	2,9%	4,3%	7,4%	3,0%
24.53Z	Fonderie de métaux légers	12,5%	16,9%	3,8%	11,0%	4,5%	6,1%	4,5%	5,5%	10,4%	4,7%	2,8%
25.50A	Forge, estampage, matriçage, métallurgie des poudres	0,0%	7,5%	4,4%	3,4%	2,7%	1,8%	3,8%	3,7%	2,7%	2,7%	5,4%
25.50B	Découpage, emboutissage	0,8%	5,4%	3,9%	3,2%	1,9%	1,6%	2,4%	1,8%	0,8%	1,7%	1,9%
22.29A	Fabrication de pièces techniques à base de matières plastiques	1,6%	3,6%	2,5%	3,2%	3,5%	2,3%	1,9%	0,7%	1,5%	1,6%	1,4%

NB : échelle de temps modifiée après 2019

(*) Le taux de défaillance de l'économie française s'établit en moyenne entre 2,5% et 3%. Les secteurs présentant un taux de défaillance au-delà des 5% sont des secteurs par principe plus fragiles / Sources : **Xerfi Specific**, d'après Bodacc

Panorama de l'emploi dans l'amont automobile

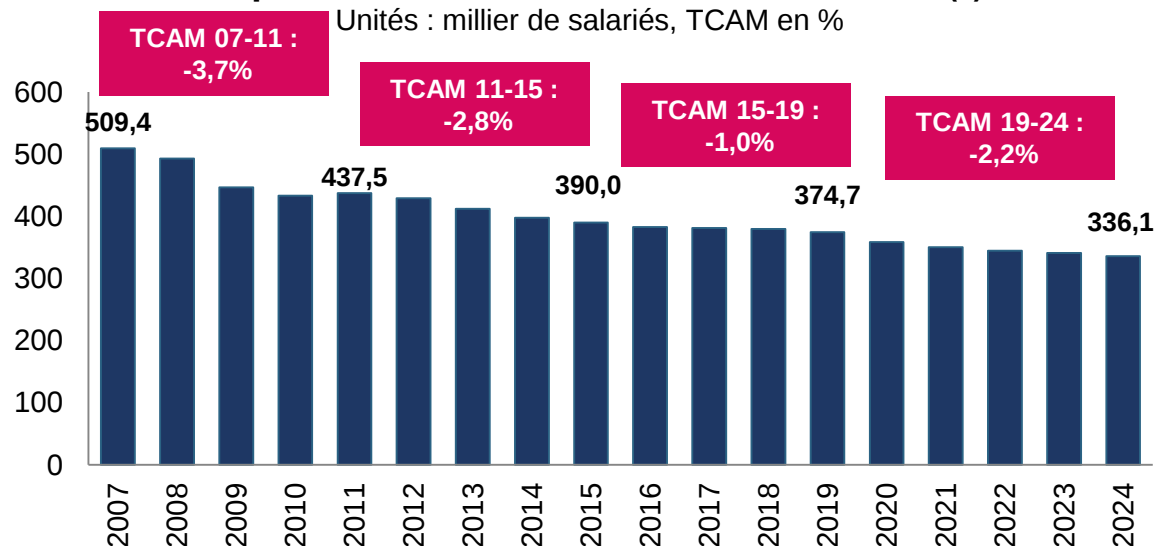
Environ 170 000 emplois salariés perdus depuis 2007, 39 000 sur la seule période 2019-2024

Face aux crises successives et à l'érosion structurelle de la production en France, les effectifs de l'amont automobile ont reculé de 34% depuis 2007. Ce sont au total plus de 170 000 emplois sur les 509 000 estimés en 2007 qui ont ainsi été « perdus » sur la période, sous l'effet des fermetures d'usines (exemple : usine PSA d'Aulnay en 2012) et des restructurations de sites industriels (exemple : Renault en 2020).

La crise de la demande observée depuis 2020 a jusqu'à maintenant généré un choc correspondant à environ 39 000 emplois salariés dans l'amont automobile, soit d'une ampleur légèrement moins importante bien que comparable au choc de la période post-crise des subprimes (47 500 emplois perdus entre 2011 et 2015).

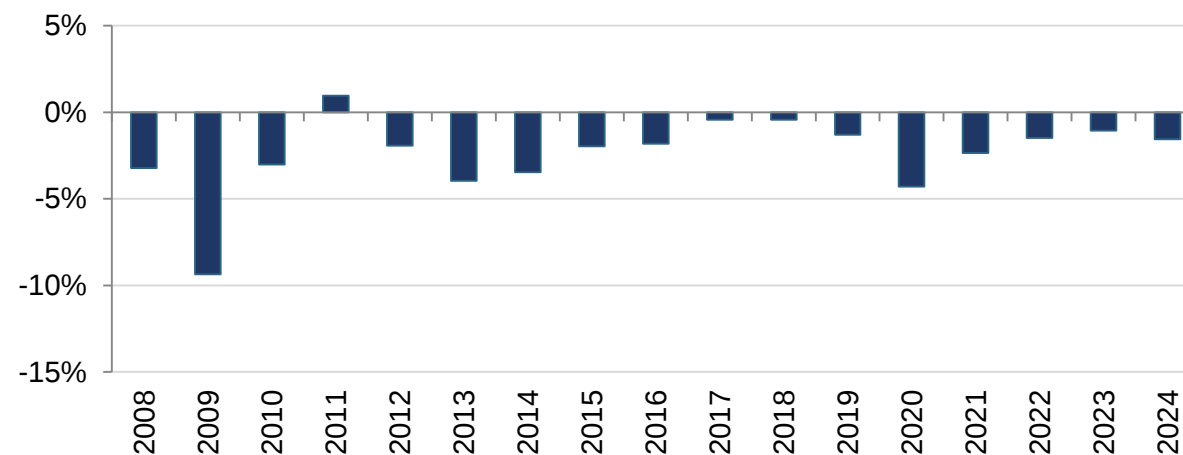
Emplois salariés dans l'amont automobile (*)

Unités : millier de salariés, TCAM en %



Évolution de l'emploi salarié dans l'amont automobile (*)

Unité : % des variations annuelles (emplois salariés)



(*) Périmètre EDEC / Sources : Xerfi Specific, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE

Panorama de l'emploi dans l'amont automobile

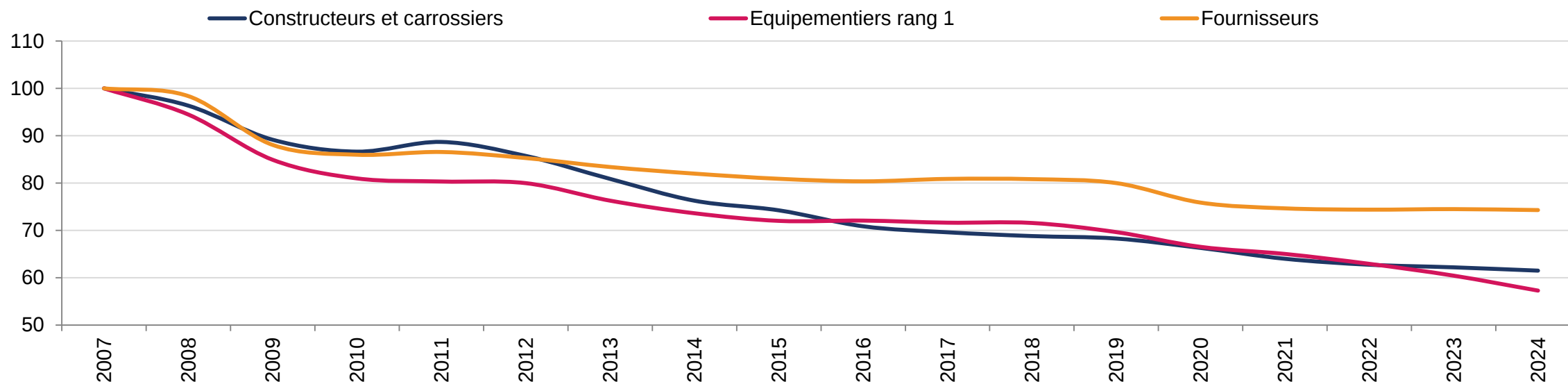
La baisse des effectifs frappe surtout les constructeurs et les équipementiers R1

L'érosion de l'emploi automobile n'a épargné aucun maillon. Pour autant, les constructeurs et carrossiers d'une part, et les équipementiers de rang 1 d'autre part, ont été les plus durement touchés, avec une baisse de l'emploi respectivement de 38,5% et de 42,7% par rapport à 2007. Les premiers ont été très impactés, avec près de 70 000 emplois perdus au cours de la période étudiée (soit quasiment 40% du total des emplois détruits dans l'amont automobile).

Les fournisseurs semblent avoir été relativement moins exposés, avec un recul de l'emploi plus « modéré » (25,7% sur la période 2007-2024, soit tout de même 55 000 emplois perdus environ). Mais cette analyse « froide » cache de grandes disparités selon les niveaux de spécialisation des fournisseurs.

Évolution des effectifs salariés dans l'amont automobile par maillon

Unité : indice base 100 en 2007



Sources : Xerfi Specific, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE

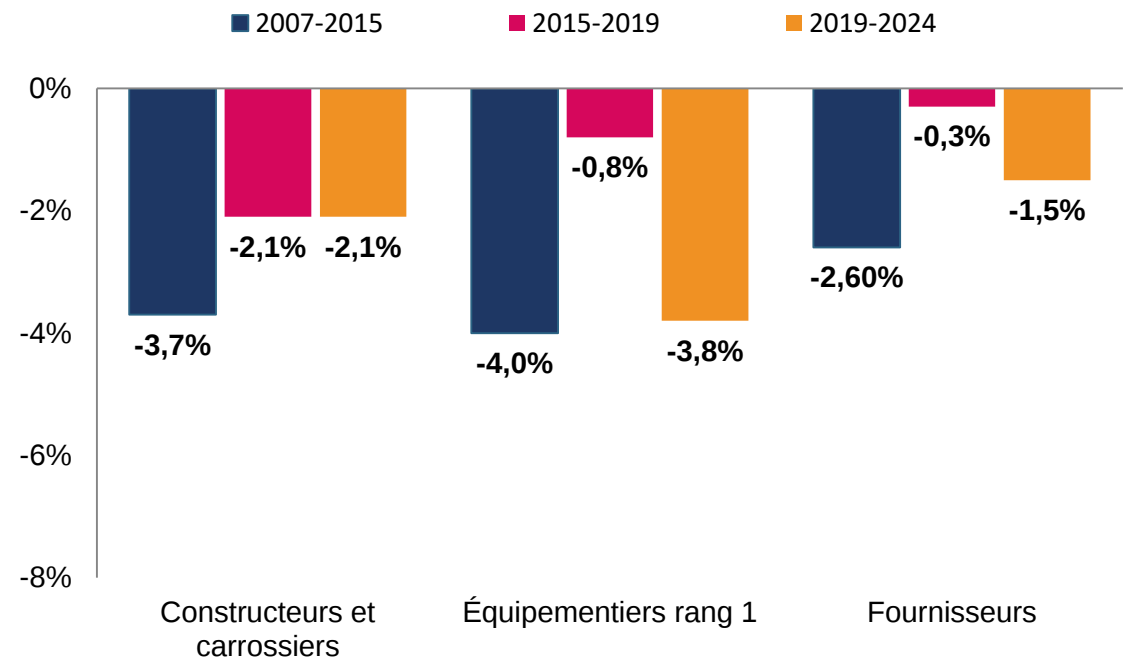
Panorama de l'emploi dans l'amont automobile

La baisse des effectifs frappe surtout les constructeurs et les équipementiers R1 (suite)



Récapitulatif des effectifs salariés par maillon et leur évolution

Unités : TCAM en %, effectifs salariés, % des variations 2024/2015



Effectifs (nombre de salariés)	2007	2015	2024	Variation 2024/2015
Constructeurs et carrossiers	177 260	131 575	108 985	-17,2%
Équipementiers rang 1	115 290	83 010	66 015	-20,5%
Fournisseurs	216 850	175 420	161 080	-8,2%
TOTAL AMONT AUTO	509 400	389 705	336 080	-13,8%

Sources : Xerfi Specific, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE

Panorama de l'emploi dans l'amont automobile



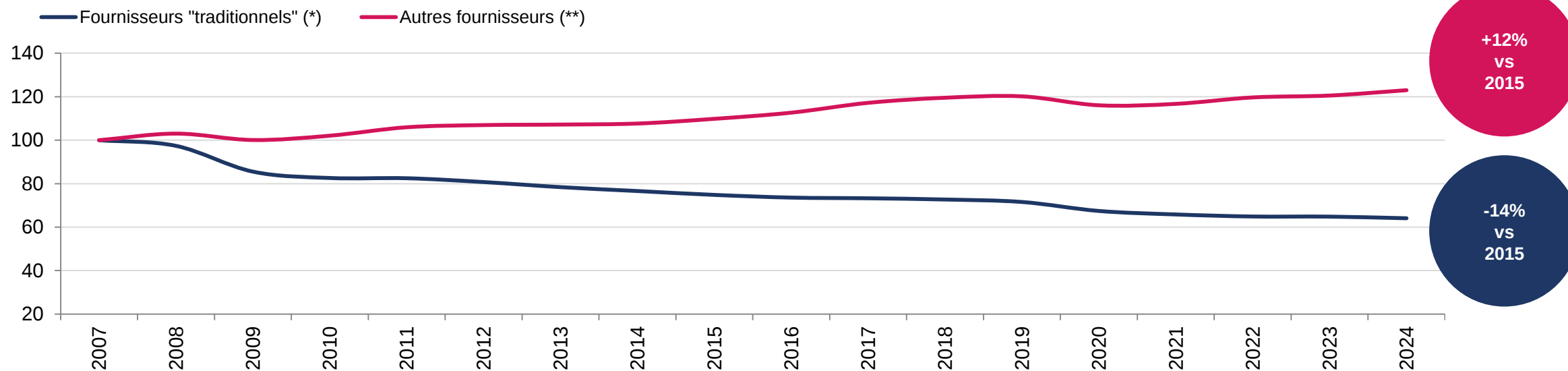
Zoom sur l'emploi chez les fournisseurs

Dans le détail, et sans grande surprise, l'emploi chez les fournisseurs dits « traditionnels » a suivi la trajectoire observée chez les donneurs d'ordres (-36% entre 2007 et 2024). Une grosse partie du recul de l'emploi a été concentrée sur la période 2007-2015, marquée par des cessations d'activité et de nombreuses défaillances côté fournisseurs.

À noter : l'emploi automobile dans l'électronique chez les autres fournisseurs (ingénierie, électrique / électronique, batteries principalement) a quant à lui nettement progressé (+23% au global) au cours des 15 dernières années. Cette bonne performance, liée à la fois à l'électrification des véhicules et à l'intégration d'une part « logiciels » plus importante dans l'habitacle, explique en grande partie le moindre recul de l'emploi entre 2015 et 2024 parmi les fournisseurs.

Évolution des effectifs salariés chez les fournisseurs

Unité : indice base 100 en 2007



(*) Dont fournisseurs de pièces métalliques, de produits en caoutchouc, de produits en plastique, de verre, de peinture, etc. / (**) Y compris ingénierie, électrique / électronique, et batteries / Sources : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE

Panorama de l'emploi dans l'amont automobile

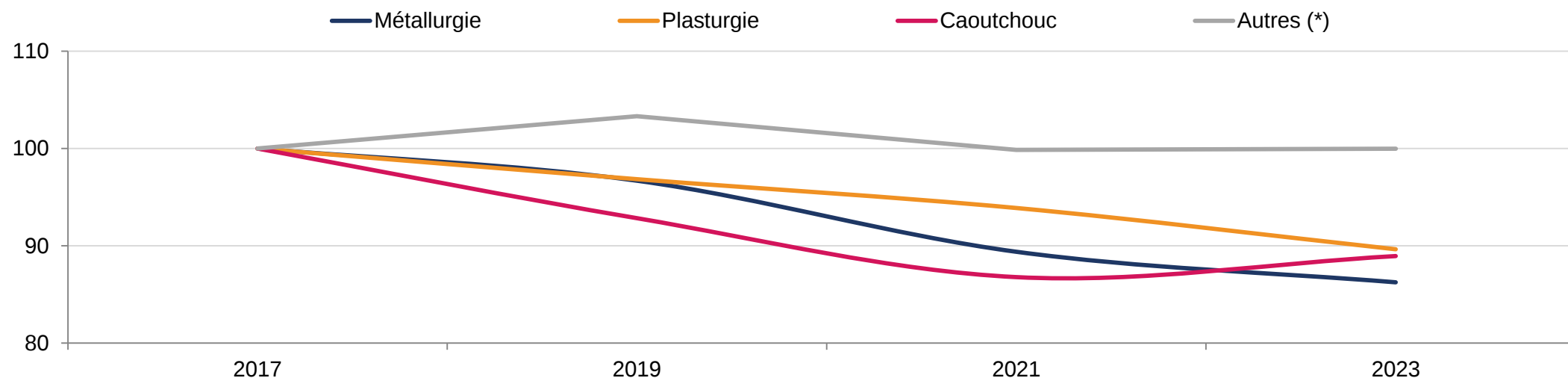
Près de 15% des effectifs automobile perdus dans la branche Métallurgie depuis 2017

Faute de statistiques à la fois homogènes et fiables avant 2017, il a été plus difficile de reconstruire un historique sur temps long par branche. Une analyse concentrée sur la période 2017-2023 indique néanmoins que la branche Métallurgie (IDCC 3248) a été la plus impactée par les destructions d'emplois au sein de l'amont automobile. Sur cette seule période, la branche a perdu environ 33 000 emplois, ce qui correspond à plus de 15% de ses effectifs automobile.

Les deux autres branches analysées en détail, la branche Plasturgie (IDCC 0292) et la branche Caoutchouc (IDCC 0045), ont également vu leurs effectifs s'éroder, mais dans des proportions légèrement moins importantes (-10,3% et -11,1% respectivement). S'ils ont été pénalisés par les baisses de commandes en provenance des donneurs d'ordres et l'intensification de la concurrence, les emplois dans la plasturgie et dans le caoutchouc ont été relativement moins touchés par la tendance à l'électrification.

Évolution des effectifs salariés dans l'amont automobile par branche

Unité : indice base 100 en 2017



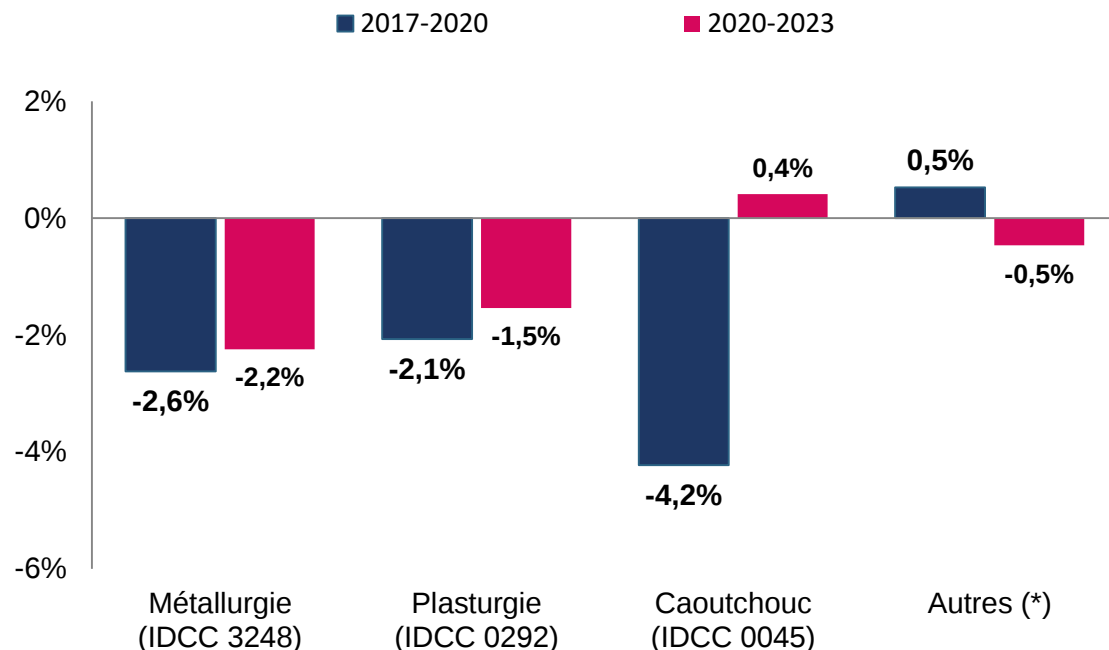
(*) Dont Bureaux d'études techniques, Services de l'automobile, Industries chimiques, Industries de carrières et de matériaux ouvriers, Miroiterie, transformation et négoce du verre, Travail mécanique du bois, scieries, négoce et importation de bois, Industries de fabrication mécanique du verre / Sources : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE

Panorama de l'emploi dans l'amont automobile

Près de 15% des effectifs « auto » perdus dans la branche Métallurgie depuis 2017 (suite)

Récapitulatif des effectifs salariés par branche et leur évolution

Unités : TCAM en % en 2017-2020 et 2020-2023, effectifs salariés, % des variations 2023/2017



Effectifs salariés	2017	2020	2023	Variation 2023/2017
Métallurgie (IDCC 3248)	241 300	222 790	208 120	-13,8%
Plasturgie (IDCC 0292)	28 800	27 050	25 820	-10,3%
Caoutchouc (IDCC 0045)	26 650	23 410	23 700	-11,1%
Autres (*)	85 100	86 440	85 230	+0,2%
TOTAL AMONT AUTO	367 250	351 280	341 190	-10,2%

(*) Dont Bureaux d'études techniques, Services de l'automobile, Industries chimiques, Industries de carrières et de matériaux ouvriers, Miroiterie, transformation et négoce du verre, Travail mécanique du bois, scieries, négoce et importation de bois, Industries de fabrication mécanique du verre

Sources : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et Dares

Panorama de l'emploi dans l'amont automobile

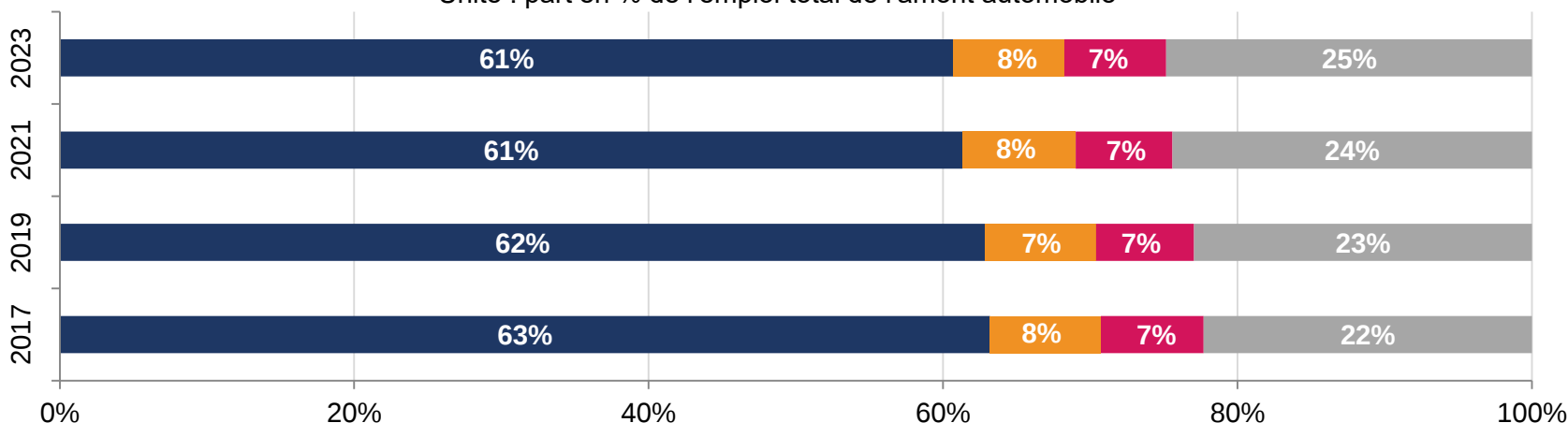
Avec plus de 60% des effectifs, la branche Métallurgie reste la plus représentée

La branche Métallurgie concentrait encore plus de 60% des effectifs de l'amont automobile en 2023, soit près de 208 000 emplois sur les quelque 340 000 emplois que comptait l'amont automobile en 2023. Son poids s'est réduit au cours des dernières années (-2,4 points par rapport à 2017), plus fortement qu'au sein de la branche Plasturgie et de la branche Caoutchouc (relativement flat sur la période).

Certains secteurs, dont les effectifs relèvent essentiellement ou en totalité de la convention collective nationale de la Métallurgie, comme la fonderie de métaux légers (24.53Z), la fonderie d'acier (24.52Z) ou encore la fabrication de moules et modèles (25.73A), ont fait partie des plus durement touchés par les crises successives de l'automobile.

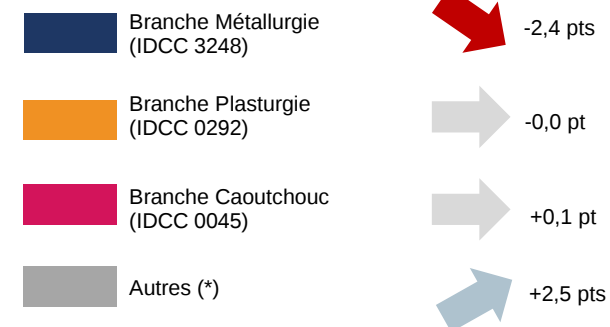
Répartition par branche des effectifs salariés de l'amont automobile

Unité : part en % de l'emploi total de l'amont automobile



Évolution sur la période 2017-2023

Unité : point de %



(*) Bureaux d'études techniques (8,0%), Services de l'automobile (1,7%), Industries chimiques (0,6%), Industries de carrières et de matériaux ouvriers (0,3%), Miroiterie, transformation et négoce du verre (0,3%), Travail mécanique du bois, scieries, négoce et importation de bois (0,3%), Industries de fabrication mécanique du verre (0,2%), Sources :

Xerfi Specific, d'après URSSAF Caisse Nationale et Dares

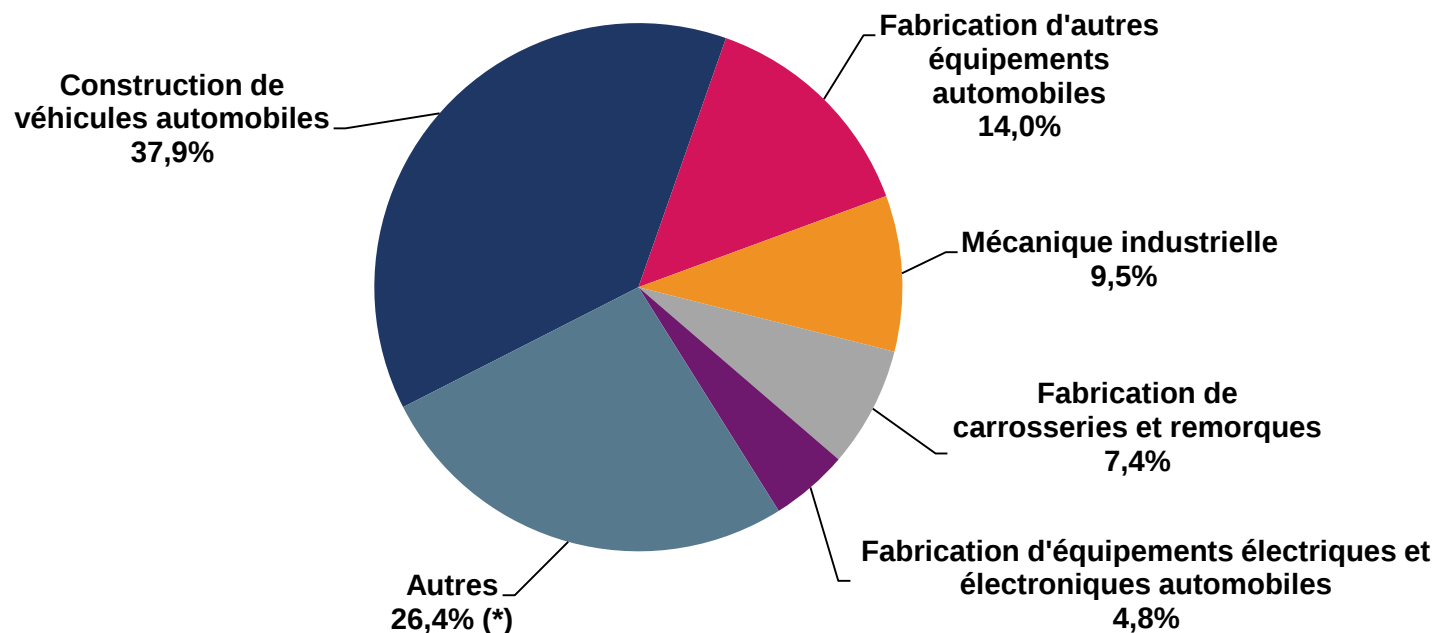
Panorama de l'emploi dans l'amont automobile

45% de l'emploi automobile de la Métallurgie chez les constructeurs et carrossiers

En 2023, dernière année disponible pour les effectifs par branche, plus de 45% de l'emploi automobile de la branche Métallurgie (soit environ 94 000 emplois au total) étaient concentrés chez les donneurs d'ordres (37,9% dans la construction de véhicules automobiles, 7,4% dans la fabrication de carrosseries et remorques). D'autres secteurs sont également bien représentés : fabrication d'autres équipements automobiles (14% de l'emploi automobile de la Métallurgie), mécanique industrielle (9,5%), fabrication d'autres équipements électriques et électroniques automobiles (4,8%).

Répartition des effectifs salariés de la branche Métallurgie par secteur en 2023

Unité : part en % de l'emploi salarié total de la branche



(*) Dont Découpage, emboutissage (4,2%), Fabrication de composants électroniques (2,6%), Forge, estampage, matriçage (2,5%), Décolletage (2,2%), Traitement et revêtement des métaux (2,0%), Ingénierie, études techniques (1,5%), etc. / Sources : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et Dares

Panorama de l'emploi dans l'amont automobile

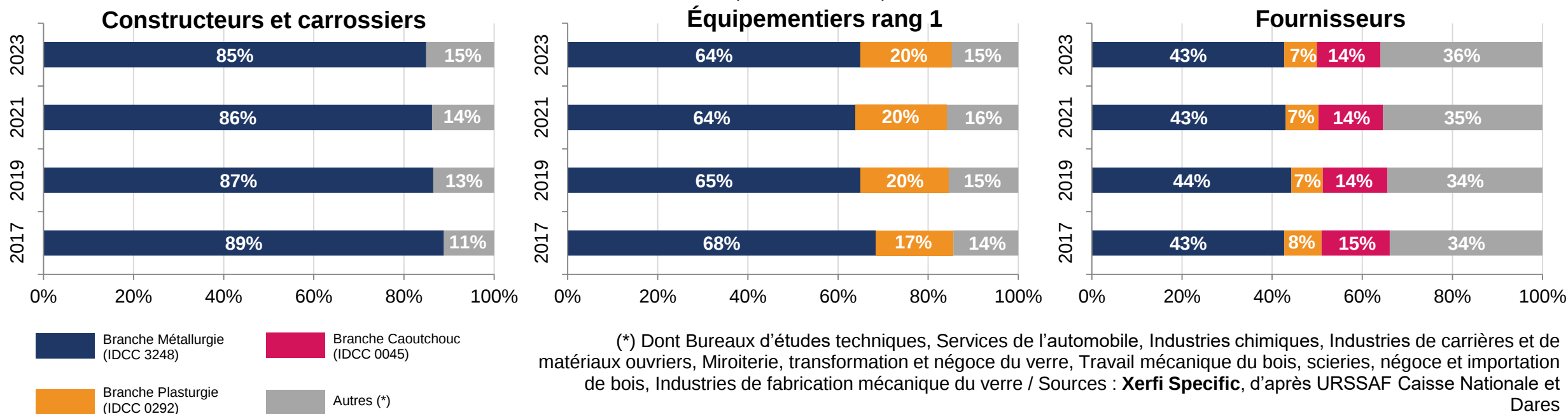
Le poids de la branche Métallurgie se réduit quel que soit le maillon concerné

Le poids de la branche Métallurgie dans l'emploi automobile reste largement majoritaire chez les constructeurs et carrossiers (85% de l'emploi) et chez les équipementiers de rang 1 (64% de l'emploi). Mais la représentativité de la branche s'est réduite de 4 points sur chacun de ces maillons au cours de la période étudiée (2017-2023).

À l'inverse, la représentativité des autres branches (branche Bureau d'études techniques, branche Services de l'automobile, etc.), a plutôt eu tendance à s'accroître, et ce quel que soit le maillon concerné (+4 points pour les constructeurs et carrossiers, +1 point pour les équipementiers de rang 1, +2 points pour les fournisseurs).

Répartition des effectifs salariés dans l'amont automobile par maillon et par branche

Unité : part en % de l'emploi total

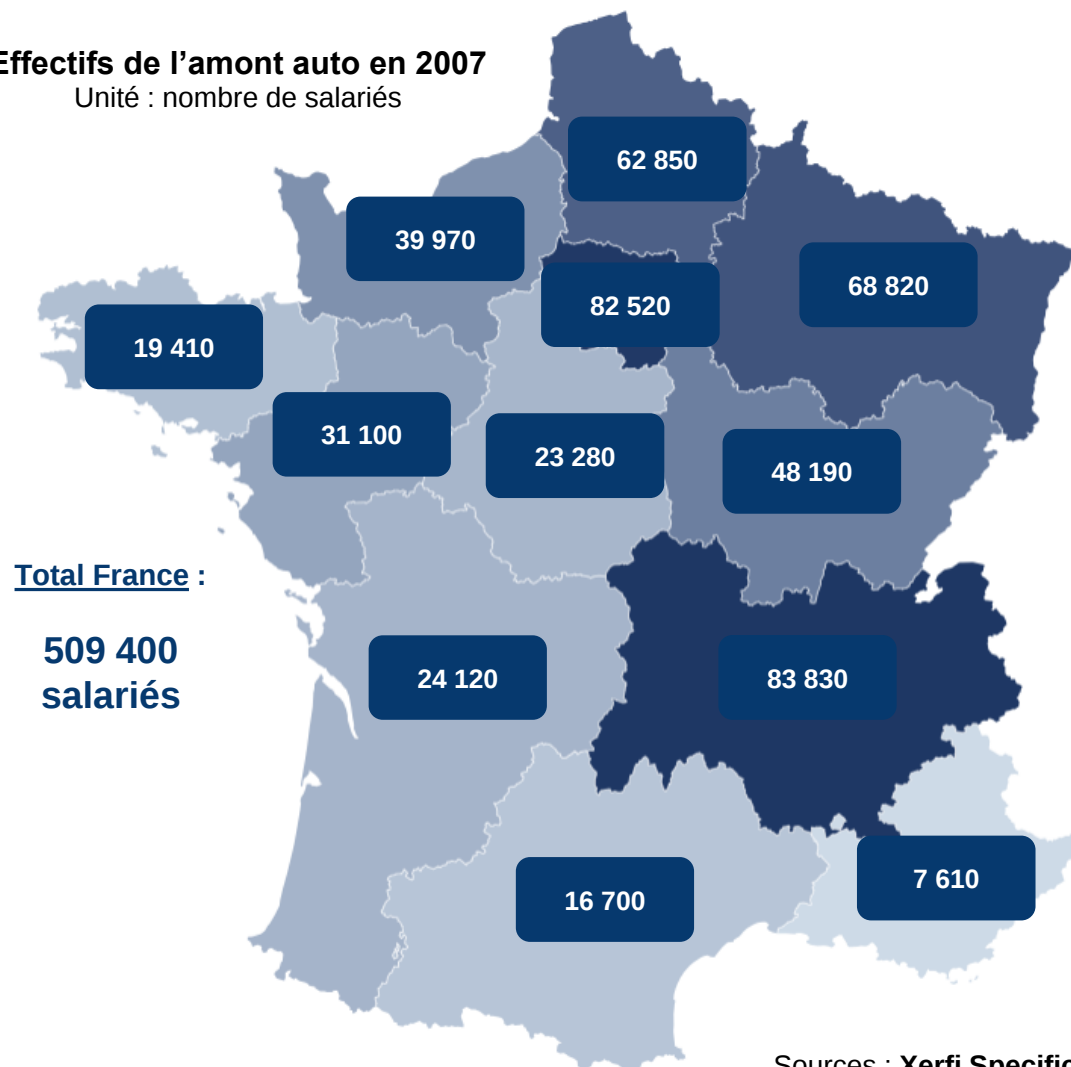


Panorama régional de l'emploi dans l'amont automobile

Des dynamiques régionales très contrastées

Effectifs de l'amont auto en 2007

Unité : nombre de salariés

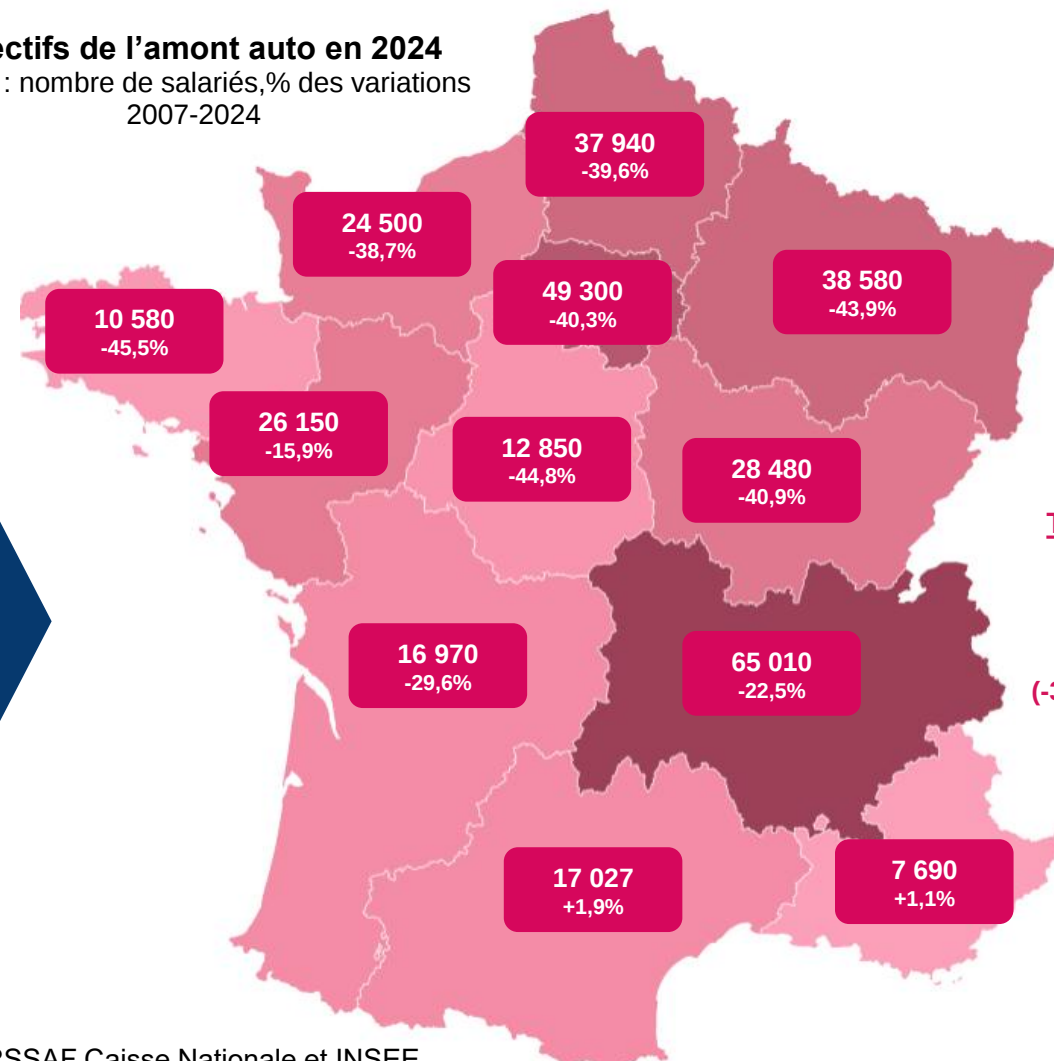


Total France :

509 400
salariés

Effectifs de l'amont auto en 2024

Unités : nombre de salariés, % des variations
2007-2024



Total France

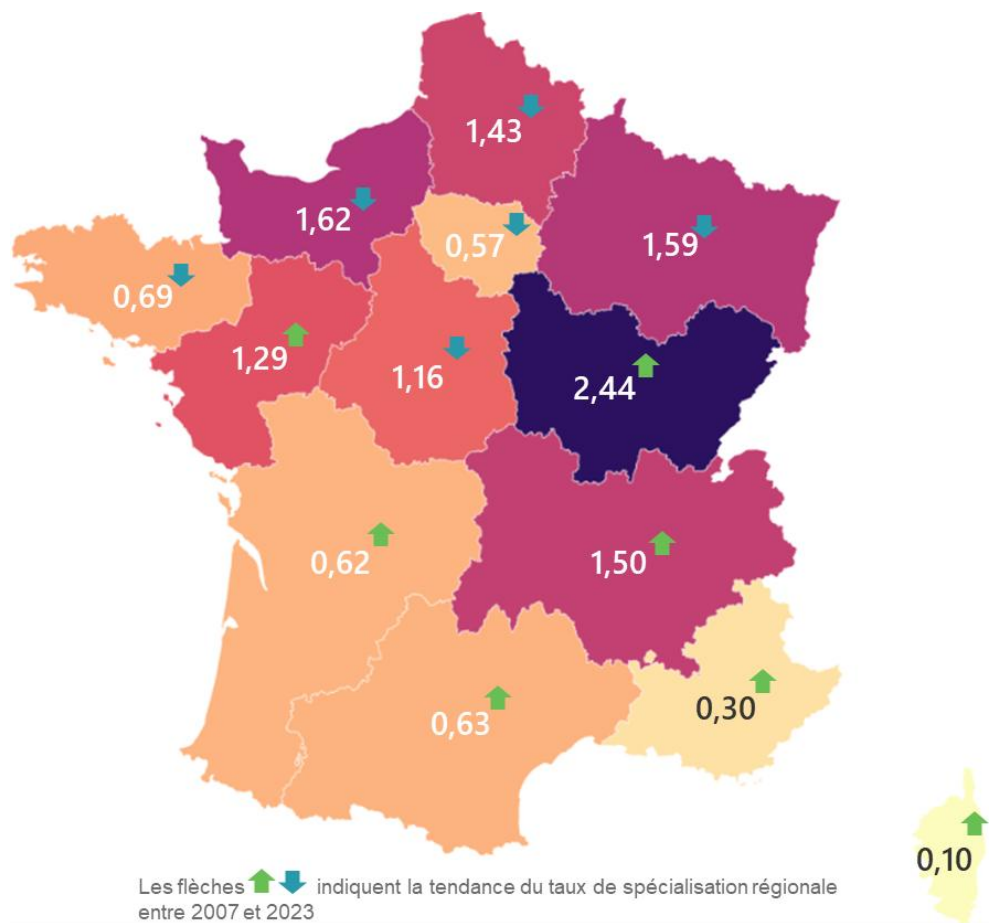
336 080
salariés
(-34,0% vs 2007)

Sources : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE

NB : intensité de la couleur proportionnelle au poids de chaque région dans l'évolution des effectifs sur la période étudiée

Panorama régional de l'emploi dans l'amont automobile

Bourgogne-Franche-Comté est de loin la région la plus dépendante de l'amont automobile



Degré de spécialisation régionale

Unité : indicateur de spécialisation (poids de l'automobile dans l'emploi total de chaque région)

- Cette carte renseigne les niveaux de spécialisation régionale, et donc les degrés d'exposition de chaque région à l'industrie automobile, sur l'ensemble du périmètre retenu.
- Plus cet indicateur est élevé au sein d'une région, et plus le poids de l'industrie automobile dans l'emploi régional total est important. À titre d'information, une spécialisation égale à 1 correspond à la moyenne de l'économie nationale.
- Lecture : avec un indice de 2,44, l'analyse révèle une dépendance très significative de l'emploi de la région Bourgogne-Franche-Comté à l'amont automobile.

Sources : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE

Le scénario France à 2035

Récapitulatif des hypothèses économiques retenues dans le scénario tendanciel

Principales hypothèses économiques au niveau international

Prévisions 2025-2027

- Guerre commerciale États-Unis-Chine-Europe et rétrécissement des échanges mondiaux (mais pas d'escalade)
- Guerre des changes : volonté des États-Unis de faire baisser le dollar à tout prix
- Résistance des taux longs malgré la détente des taux d'intérêt directeurs (Fed, BCE)

Prévisions 2027-2030-2035

- Tension persistante entre la Chine et les États-Unis
- Perte d'influence de l'Europe
- Inflation stabilisée (en l'absence de flambée des prix des matières premières)
- Taux courts proches de la neutralité (c'est-à-dire de l'inflation, soit 2%)
- Aucun dérapage des taux longs

Principales hypothèses économiques au niveau national

- Maintien du AA de la France par les agences de notation
- OAT à 10 ans en hausse modérée (pas d'attaque des marchés financiers sur la France)
- Dynamique légèrement positive des gains de productivité, au détriment du marché du travail
- Maintien à haut niveau du surplus d'épargne financière accumulé par les ménages français depuis la crise Covid-19

- Absence de réformes structurelles majeures en France
- Croissance économique modérée, proche mais en deçà du potentiel de l'économie française (entre 1% et 1,5% sur la période)
- Inflation sous-jacente stable autour de 2%
- Gains de productivité relativement faibles (1% en moyenne)
- Maintien à haut niveau des taux d'intérêt de long terme (autour de 3,5%) et détérioration continue de la situation budgétaire

Le scénario France à 2035

Tableau récapitulatif de l'économie française à 2035 dans le scénario tendanciel

	2019-2025	2025-2027	2027-2030	2030-2035
ÉCONOMIE				
PIB (volume)	0,6%	0,9%	1,3%	1,0%
Consommation	0,7%	0,8%	1,3%	1,0%
Investissement	0,3%	0,8%	1,4%	1,1%
Exportations	0,6%	1,2%	2,1%	1,9%
Importations	0,8%	1,2%	2,1%	1,9%
PIB nominal	3,0%	2,6%	3,2%	3,0%
PIB par habitant	0,3%	0,7%	1,1%	0,8%
Productivité horaire	0,6%	1,1%	1,0%	0,8%
Rémunération nominale	3,4%	1,4%	2,9%	1,7%
Rémunération réelle	1,0%	-0,2%	0,1%	-0,3%
Pouvoir d'achat du salaire horaire	0,4%	1,1%	1,5%	0,8%
POPULATION ET EMPLOI				
Population totale	0,2%	0,2%	0,2%	0,1%
Population de 15 ans et +	0,4%	0,4%	0,4%	0,3%
Population de 15-64 ans	-0,1%	-0,1%	-0,1%	-0,2%
Population active	0,2%	0,3%	0,0%	0,1%
Emploi	0,3%	-0,1%	0,3%	0,2%
Volume d'heures	0,1%	-0,1%	0,3%	0,2%
Taux d'activité 15-64 ans (fin période)	72,1%	72,7%	72,9%	73,8%
Taux d'emploi (fin de période)	66,1%	66,1%	66,8%	67,8%
Taux d'emploi ETP (fin de période)	60,4%	60,3%	61,0%	61,9%
Taux de chômage (fin de période)	8,2%	9,0%	8,3%	8,0%
FINANCES PUBLIQUES (FIN DE PÉRIODE)				
Dépenses publiques (% PIB)	57,8%	57,5%	57,4%	55,9%
Déficit des administrations publiques	-6,0%	-4,4%	-5,6%	-4,1%
Dette publique (% PIB)	118,5%	121,3%	125,2%	126,0%

Sources : Xerfi Specific, d'après INSEE et DARES

Le scénario automobile à 2035

Présentation du cadre général

➤ Principes généraux

Le scénario de marché et de production automobile a été pensé à cadre réglementaire inchangé par rapport à ce qui a été acté en Europe. Cela suppose en particulier le maintien de la réglementation CAFE (Corporate Average Fuel Economy) actuelle, un protectionnisme très limité (hors voitures électriques chinoises) et l'absence de changements normatifs pour promouvoir des « kei cars » à l'européenne. Le but de cet exercice est de parvenir à quantifier les impacts sur l'emploi de la trajectoire de l'industrie automobile en France.

➤ Focus sur la réglementation CAFE

Dans le scénario retenu, la réglementation est maintenue en l'état, c'est-à-dire avec un lissage sur 3 ans de l'échéance 2025 et un maintien des objectifs prévus pour 2030 et 2035 (cf. tableau des objectifs européens de réduction des émissions de CO₂ par catégorie de véhicules plus loin). Pour rappel, la réglementation européenne CAFE fixe des objectifs contraignants de réduction des émissions de CO₂ pour l'ensemble des véhicules automobiles neufs, légers et lourds. Elle impose une trajectoire rapide de décarbonation avec des paliers clés en 2030 (réduction intermédiaire) et 2035. Des clauses de révision sont prévues, notamment en 2026, mais il n'est pas possible à ce stade de prendre parti sur d'éventuels aménagements.

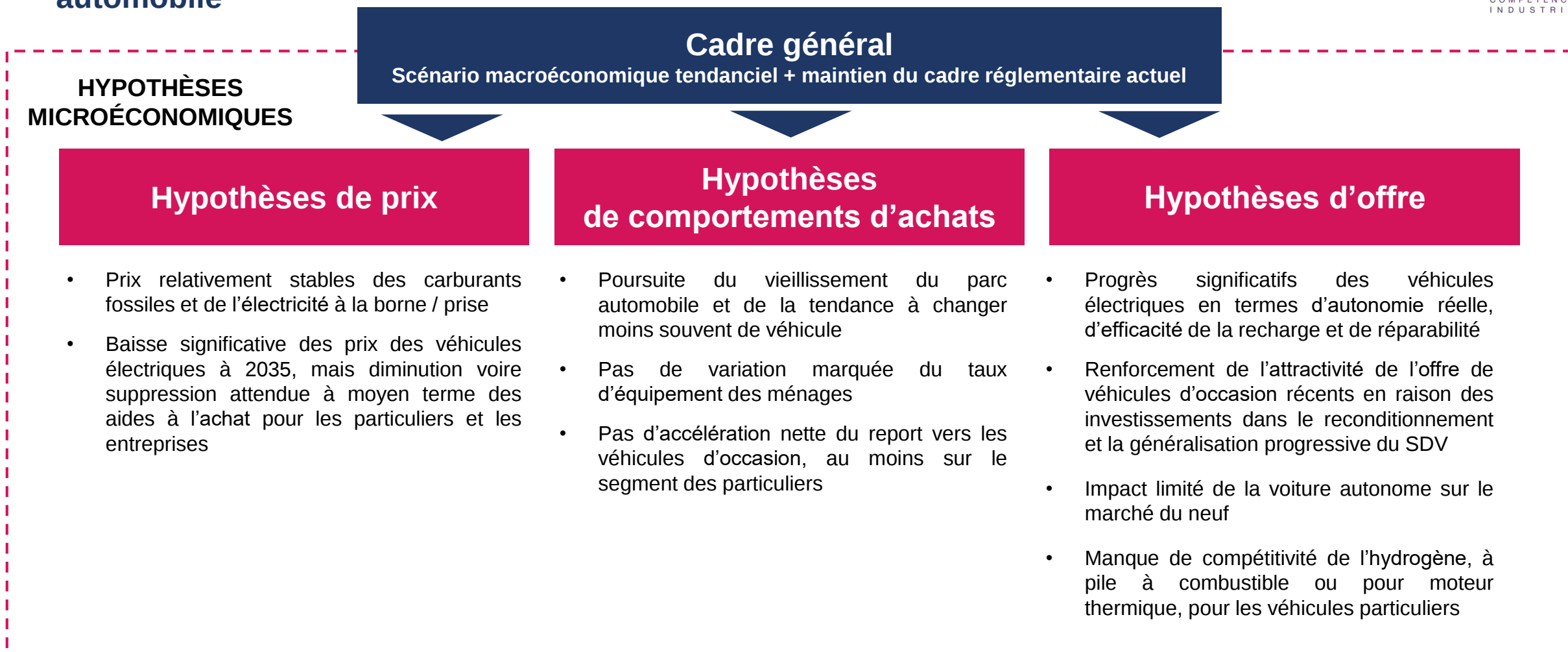
➤ Prise en compte du protectionnisme à un niveau européen

Là encore, le protectionnisme est pris en compte dans le cadre actuel. Cela suppose notamment :

- Ni baisse, ni hausse des droits de douanes à l'importation de véhicules et de pièces automobiles en Europe, et maintien de droits de douanes importants à l'exportation vers les États-Unis depuis l'Europe et la Chine ;
- Pas de texte sur le contenu local minimum des véhicules produits en Europe, et préservation d'un taux d'environ 80% de pièces fabriquées en Europe, hors batteries ;
- Maintien de la tendance des pays européens à cibler les aides à l'achat de véhicules électriques sur les modèles produits en Europe.

Le scénario automobile à 2035

Récapitulatif des principales hypothèses microéconomiques pour le marché et la production automobile



Le scénario automobile à 2035

La production de véhicules légers à 2035

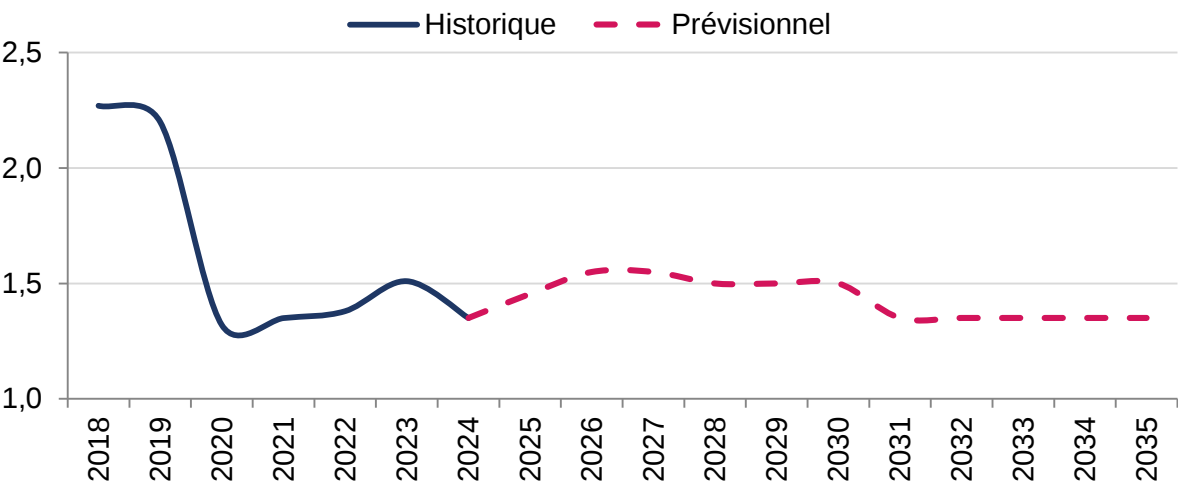
Après une année 2024 très difficile, la production française de véhicules automobiles légers (véhicules particuliers + véhicules utilitaires légers) se redressera en 2025 et à l'horizon 2027, revenant peu ou prou au niveau de 2023, soit entre 1,5 et 1,6 million d'unités. La tendance pour 2025 est à ce jour conforme à ce scénario, avec un rebond de la production de Stellantis et une montée en puissance de la production de voitures par Renault. Ce redressement resterait toutefois limité par la baisse de la demande de véhicules utilitaires légers, qui touche actuellement plusieurs usines françaises.

La production de véhicules devrait en revanche reculer à nouveau à l'horizon 2035, à la fois en raison de nouvelles pertes de positions face aux constructeurs chinois (dont les parts de marché pourraient atteindre environ 7% du marché européen) et du recul de la demande en véhicules neufs en France comme en Europe.

À noter : il a été fait le choix d'écarter toute hypothèse de construction en France d'une grande usine automobile par un nouvel entrant. Cette hypothèse est en effet jugée très improbable et, à ce stade, n'a pas été retenue dans le scénario de référence.

Production de véhicules automobiles légers en France (*)

Unité : million de véhicules



Production de véhicules automobiles légers

Unité : millier de véhicules

2019	2024	2025p	2027p	2030p	2035p
2 202	1 354	1 455	1 550	1 500	1 350

TCAM de la production de véhicules automobiles légers

Unité : TCAM en %

2011-2015	2015-2019	2019-2025	2025-2027p	2027-2030p	2030-2035p
-3,2%	2,8%	-6,7%	3,2%	-1,1%	-2,1%

(*) Véhicules particuliers + véhicules utilitaires légers / Source et prévisions : Xerfi Specific, d'après CCFA, OICA

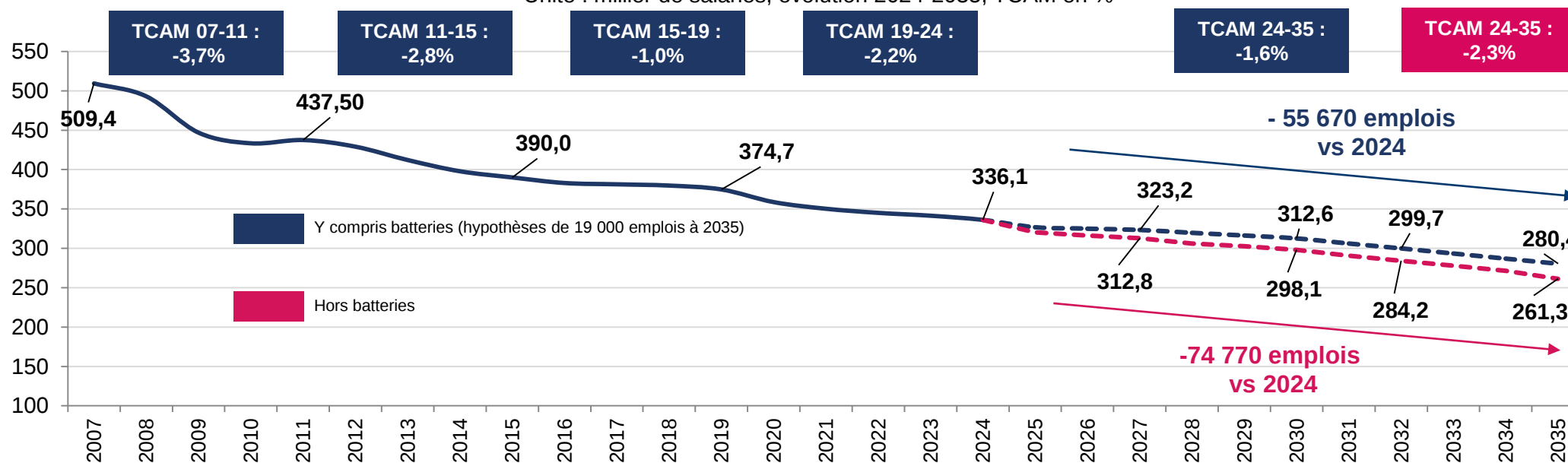
Les projections d'emploi au niveau national

L'emploi total dans l'amont automobile à 2035

L'emploi dans l'amont automobile devrait reculer d'environ 17% entre 2024 et 2035, soit une perte estimée à 55 670 postes, pour atteindre environ 280 400 emplois. Hors créations d'emplois dans les batteries et dans les composants clés (ex. : cathodes), estimées à environ 19 000 unités à horizon 2035 (dont 16 000 dans les Hauts-de-France), la chute pourrait être encore plus importante (-74 770 emplois, -22,3%). Un recul qui résulte de plusieurs facteurs conjoints : la baisse de la production de véhicules en France réduit les besoins en personnel dans les usines terminales ainsi que les niveaux des commandes adressées aux équipementiers et à la plupart des fournisseurs. À cela s'ajoute une automatisation croissante, touchant notamment les postes d'ouvriers et de techniciens. La pression sur les marges incite par ailleurs les entreprises à limiter les remplacements et recrutements y compris sur les effectifs administratifs et R&D. Enfin, la montée en puissance du véhicule électrique joue aussi un rôle majeur dans cette tendance : moins intensif en main-d'œuvre à l'assemblage, le véhicule électrique nécessite également moins de composants comme les pièces métalliques ou en caoutchouc.

Prévisions d'effectifs salariés dans l'amont automobile 2024-2035 (*)

Unité : millier de salariés, évolution 2024-2035, TCAM en %



(*) Périmètre EDEC / Sources et prévisions : Xerfi Specific, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE

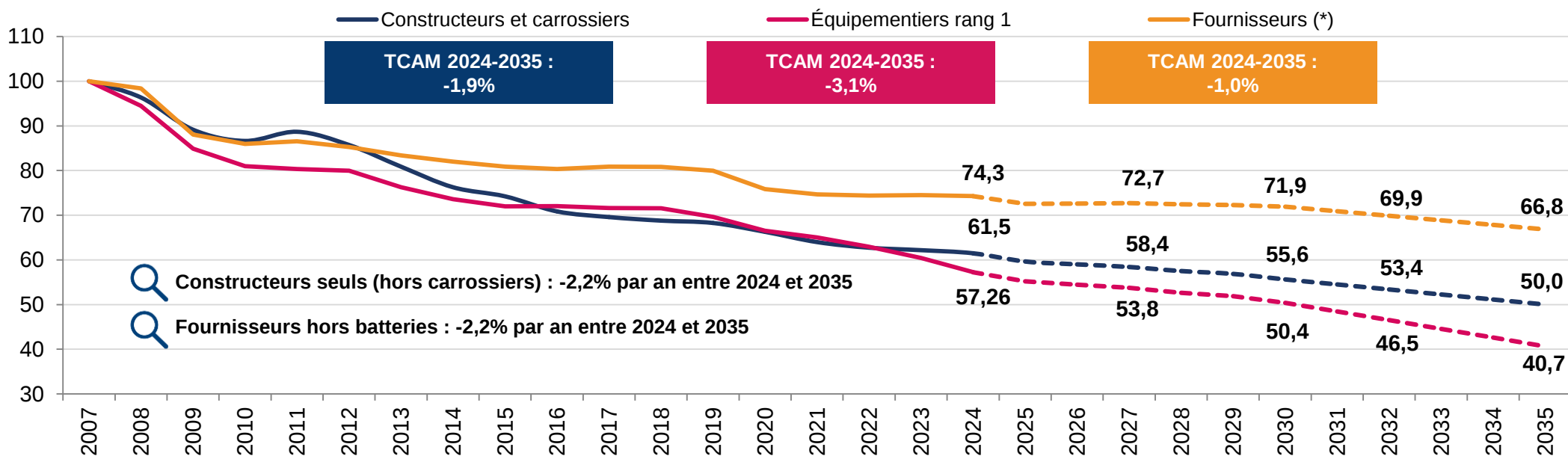
Les projections d'emploi au niveau national

L'emploi dans l'amont automobile par maillon à 2035

Les dynamiques d'emploi à l'horizon 2035 varient selon les maillons de la chaîne de valeur. Les équipementiers seront les plus fortement impactés, avec une baisse estimée à près de 30 % entre 2024 et 2035. Cette chute s'explique par la montée en puissance de la concurrence asiatique, notamment chinoise, favorisant l'outsourcing des constructeurs français, mais aussi par des réinternalisations de certaines lignes de production et une réduction des effectifs en R&D et fonctions support. Du côté des constructeurs et carrossiers, la baisse atteindra près de 2% par an (2,2% par an pour les seuls constructeurs), soit -18,6 % sur la période, conduisant à une division par deux des effectifs en 2035 par rapport à 2007. En revanche, la baisse chez les fournisseurs sera plus modérée (-10 %), mais ce chiffre global masque des situations contrastées selon le type d'activité concerné (poursuite de la tendance passée chez les fournisseurs dits « traditionnels » d'un côté, créations d'emplois attendues dans la nouvelle chaîne de valeur des batteries de l'autre).

Prévisions d'effectifs salariés dans l'amont automobile 2024-2035 par maillon

Unité : indice base 100 en 2007, TCAM 2024-2035 en %



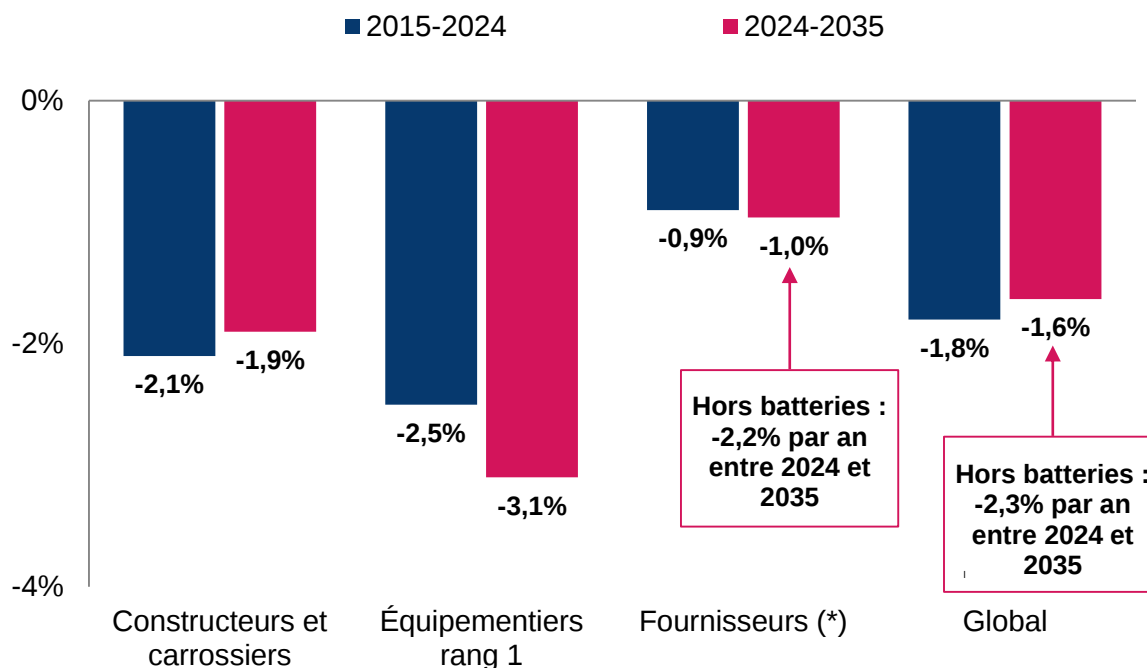
(*) Dont ingénierie, électrique / électronique et batteries / Sources et prévisions : Xerfi Specific, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE

Les projections d'emploi au niveau national

L'emploi dans l'amont automobile par maillon à 2035 (suite)

Prévisions d'effectifs salariés par maillon et leur évolution

Unités : TCAM en %, effectifs salariés, % des variations 2024-2035



Effectifs (nombre de salariés)	2024	2025p	2027p	2030p	2035p	Variation 2024/2035
Constructeurs et carrossiers	108 980	105 710	103 540	98 590	88 680	-20 300 (-18,6%)
Équipementiers rang 1	66 010	63 620	61 980	58 110	46 870	-19 140 (-29,0%)
Fournisseurs (*)	161 080	157 300	157 690	155 940	144 860	-16 230 (-10,1%)
TOTAL AMONT AUTO	336 080	326 630	323 210	312 640	280 410	-55 670 (-16,6%)

(*) Dont ingénierie, électrique / électronique et batteries /

Sources et prévisions : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE

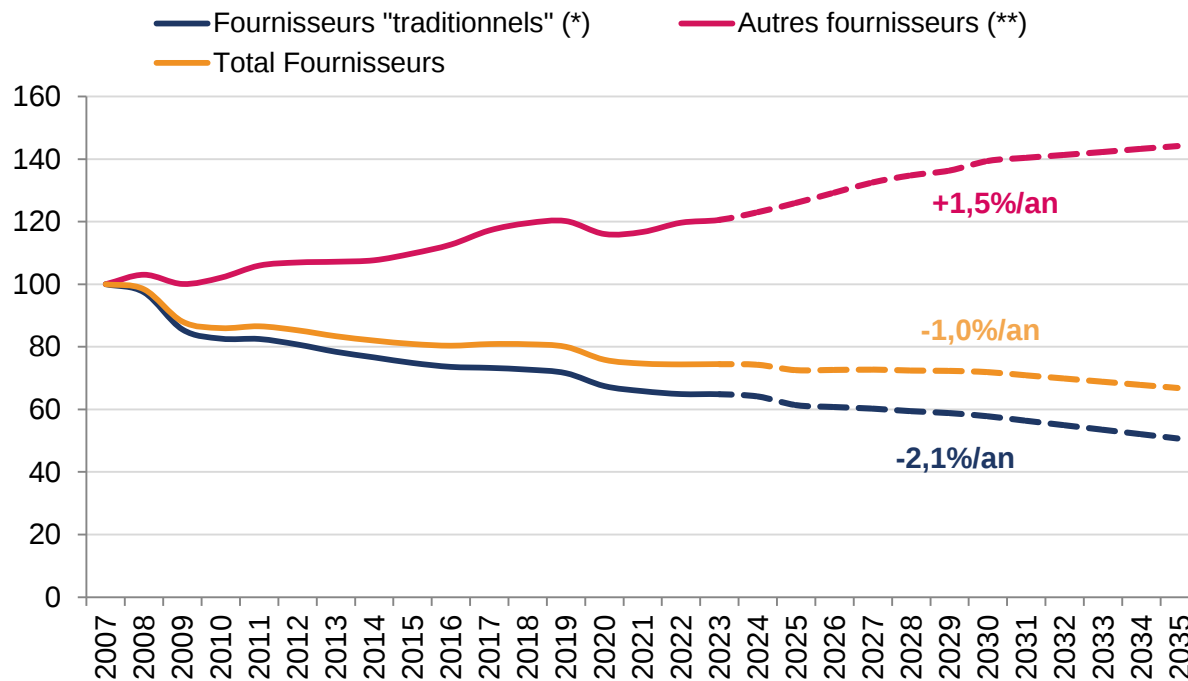
Les projections d'emploi au niveau national

Zoom sur l'emploi chez les fournisseurs à 2035

Parmi les fournisseurs « traditionnels » (pièces métalliques, spécialistes du caoutchouc ou de la plasturgie, etc.), l'emploi devrait reculer d'environ 2,1% par an entre 2024 et 2035 (soit près de 25 000 emplois détruits sur l'ensemble de la période), sous l'effet combiné de la baisse des commandes, de la concurrence étrangère et de la transition vers l'électrique. Cette dernière, si elle fragilise certains fournisseurs, profite en revanche à d'autres segments, notamment la nouvelle chaîne de valeur des batteries. Sous réserve que les projets en cours aboutissent, la France pourrait créer plus de 19 000 emplois directs d'ici 2035 grâce aux nouvelles grandes usines de batteries (gigafactories) et de composants clés.

Prévisions d'effectifs salariés parmi les fournisseurs

Unités : indice base 100 en 2007 et TCAM 2024-2035 en % (graphique) // effectifs salariés et % des variations 2024-2035 (tableau)



Effectifs (nombre de salariés)	2024	2025p	2027p	2030p	2035p	Variation 2024/2035
Fournisseurs « traditionnels » (*)	114 900	110 000	107 930	103 600	90 720	-24 190 (-21,1%)
Autres fournisseurs (**)	46 180	47 300	49 760	52 340	54 140	7 960 (17,3%)
TOTAL FOURNISSEURS	161 080	157 300	157 690	155 940	144 860	-16 230 (-10,1%)

(*) Dont fournisseurs de pièces métalliques, de produits en caoutchouc, de produits en plastique, de verre, de peinture, etc. / (**) Y compris ingénierie, électrique / électronique, et batteries /

Sources et prévisions : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE

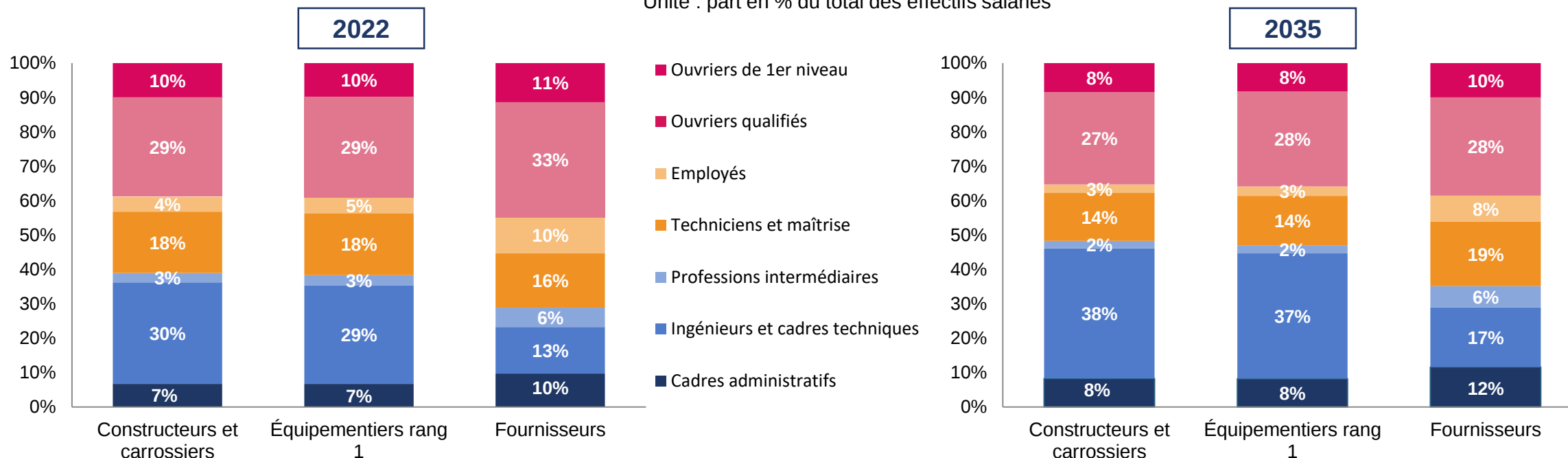
Les projections d'emploi au niveau national

L'évolution de la structure de l'emploi (PCS) à 2035

La structure de l'emploi dans l'amont automobile évolue nettement vers des profils plus qualifiés. Chez les constructeurs et équipementiers de rang 1, la part des ingénieurs et cadres techniques pourrait fortement progresser à 2035 (+8 à 9 points), portée par les besoins en innovation, R&D et électrification. L'augmentation du poids de ces PCS cache toutefois une stabilisation attendue des effectifs, liée à l'externalisation croissante de ces fonctions, y compris à l'international. En parallèle, la part des ouvriers continue de reculer, mais plus modérément que par le passé, reflet d'une demande accrue pour des compétences techniques pointues : maintenance industrielle, usinage de précision ou conduite de lignes automatisées figurent parmi les profils les plus recherchés. Du côté des fournisseurs, une montée en gamme se dessine, avec une progression des techniciens et, dans une moindre mesure, des cadres. À l'inverse, les fonctions administratives tendent à se replier, notamment chez les constructeurs.

Structure de l'emploi dans l'amont automobile par PCS – France entière

Unité : part en % du total des effectifs salariés



Sources : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE

Les projections d'emploi au niveau national

La pyramide des âges dans l'amont automobile

La pyramide des âges constitue un enjeu majeur pour l'amont automobile. D'ici 2030, ce sont 18 % des effectifs actuels qui auront atteint l'âge de la retraite, et ce chiffre grimpera à 29 % en 2035.

Cette évolution pose à la fois un défi de renouvellement des compétences et une opportunité de transformation des profils. Les nombreux départs à venir concernent en grande partie les ouvriers qualifiés et les techniciens, détenteurs d'un savoir-faire souvent difficile à transmettre rapidement.

Cette pression accentue ainsi la nécessité d'anticiper les recrutements, de renforcer les politiques de tutorat et de formation, et d'adapter les parcours d'intégration pour les jeunes recrues. À moyen terme, le renouvellement générationnel peut aussi favoriser une transition vers des métiers plus techniques et plus durables, à condition que cette dynamique soit accompagnée d'une revalorisation des filières industrielles.

Part des effectifs susceptibles de partir à la retraite d'ici...

2027
8%

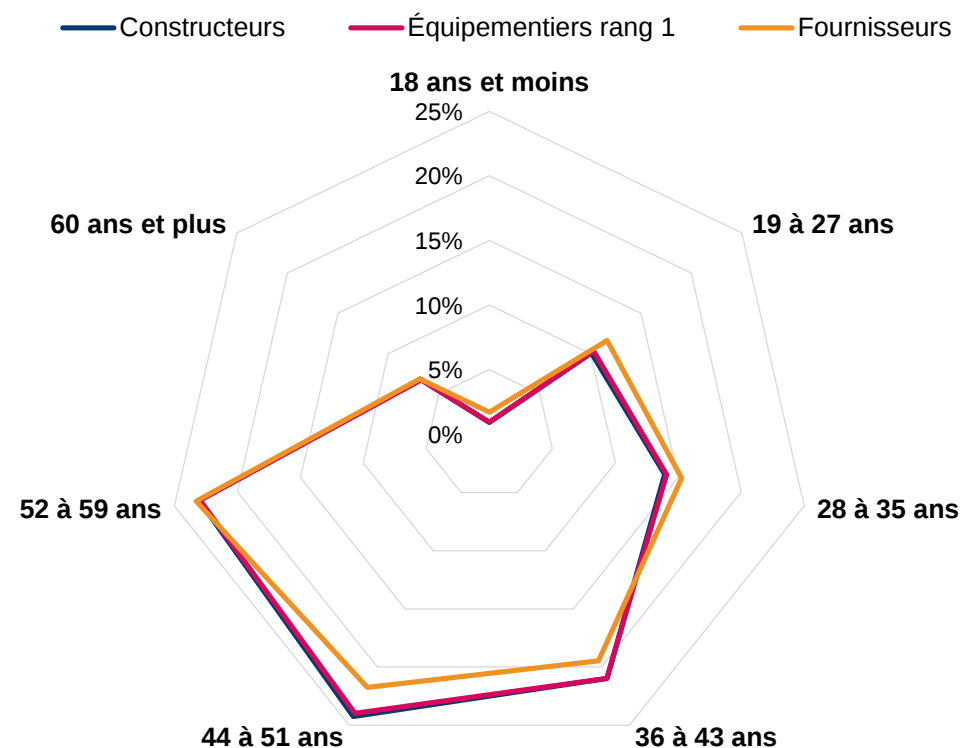
2030
18%

2035
29%

Pyramide des âges dans l'amont automobile

Unité : part en % des effectifs salariés en 2022

Dernières données disponibles : 2022



Sources et prévisions : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE

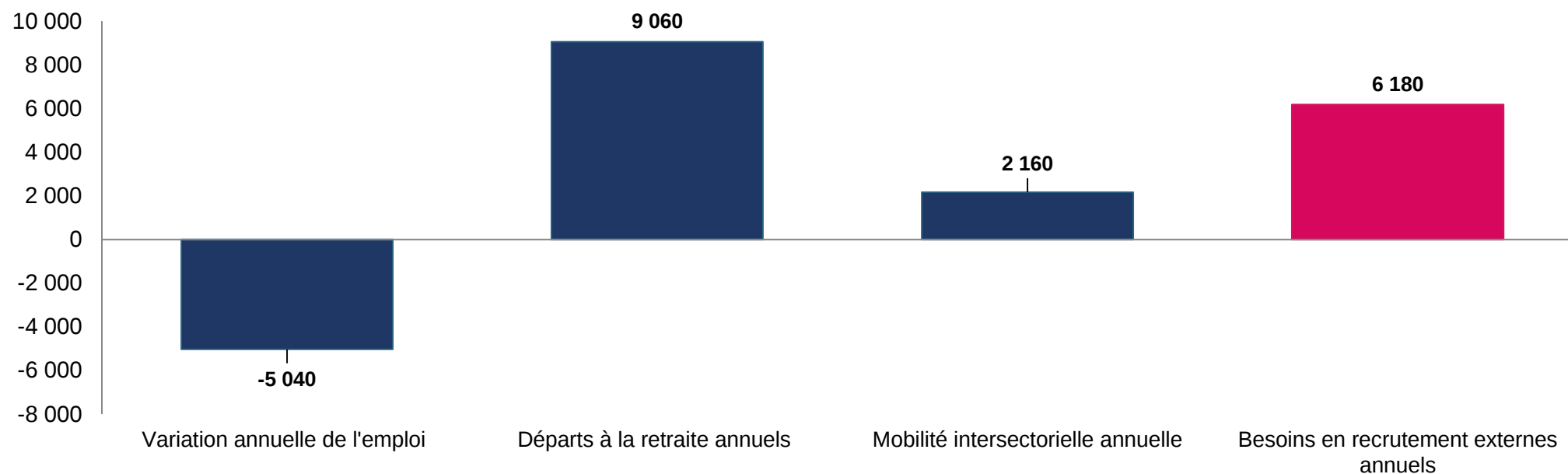
Les projections d'emploi au niveau national

Les besoins de recrutements à 2035

Entre 2024 et 2035, l'amont automobile en France devrait enregistrer une baisse nette de l'emploi estimée à 5 040 postes par an. Pourtant, les besoins de recrutement resteront significatifs : 9 100 départs à la retraite, cumulés aux 2 160 mobilités intersectorielles annuelles, vont créer un besoin brut de remplacement important. En tenant compte de ces flux sortants, ce sont en réalité près de 6 200 postes qu'il faudra pourvoir chaque année. Ce paradoxe apparent — baisse de l'emploi mais maintien d'un niveau élevé de recrutements — traduit le vieillissement des effectifs et la fluidité croissante du marché du travail industriel. Il souligne aussi la nécessité d'adapter les politiques de formation et d'attractivité de l'amont automobile pour répondre à des besoins structurels, malgré une trajectoire globale de contraction.

Besoins de recrutements par an dans l'amont automobile - France entière

Unité : effectifs salariés / Source et prévisions : Xerfi Specific d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE



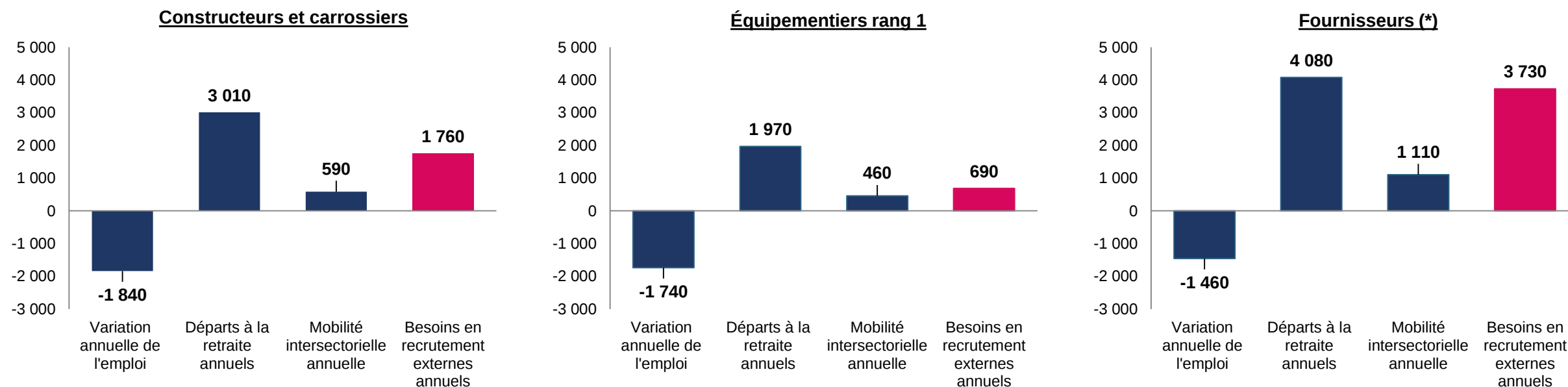
Les projections d'emploi au niveau national

Les besoins de recrutements par maillon à 2035

Les besoins de recrutement vont varier fortement selon le maillon de la chaîne de valeur automobile. Les fournisseurs concentrent l'essentiel des besoins avec 3 730 recrutements par an, portés par un volume élevé de départs à la retraite (4 080) et une forte mobilité intersectorielle. Cette dynamique reflète leur croissance relative, notamment avec l'essor des usines de batteries. Chez les constructeurs, malgré une forte baisse d'effectifs (-1 840 emplois/an), les besoins restent élevés (1 760/an), principalement en raison du vieillissement des effectifs et des départs à la retraite à venir. Les équipementiers de rang 1, en revanche, présentent des besoins bien plus limités (690/an), avec des départs moindres et une mobilité plus faible. Cette configuration suggère une stabilisation progressive de leur périmètre, voire un recul d'activité. En somme, les besoins de main-d'œuvre sont autant liés à l'évolution nette de l'emploi qu'aux profils démographiques et aux transitions professionnelles propres à chaque segment.

Besoins de recrutements par an dans l'amont automobile - France entière

Unité : effectifs salariés



(*) Dont ingénierie, électrique / électronique et batteries / Sources et prévisions : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE

Les projections d'emploi au niveau national

Les besoins de recrutements par PCS à 2035

Entre 2024 et 2035, les besoins de recrutement dans l'amont automobile se concentreront fortement sur les ingénieurs et cadres techniques, avec environ 2 500 recrutements en moyenne par an dont près de la moitié chez les constructeurs. Les profils de cadres administratifs et d'ouvriers qualifiés suivent parmi les PCS en croissance, illustrant une demande à la fois en compétences techniques de haut niveau et en savoir-faire industriel en fort renouvellement. À l'inverse, les employés vont accuser une baisse, signe d'une automatisation / rationalisation croissante des fonctions support. Cette évolution traduit la transformation technologique de la filière, qui exige une montée en compétences sur les fonctions stratégiques, d'ingénierie et d'encadrement technique, au détriment des métiers plus « standardisés ».

Besoins de recrutements externes (en moyenne et par an) par PCS – France entière

Unité : effectifs salariés

Effectifs (nombre de salariés)	Constructeurs et carrossiers	Équipementiers rang 1	Fournisseurs (*)	Total
Cadres administratifs	260	120	690	1 070
Ingénieurs et cadres techniques	1070	460	950	2 480
Professions intermédiaires	20	10	270	300
Techniciens et maîtrise	110	50	920	1 080
Employés	-100	-70	10	-160
Ouvriers qualifiés	350	110	670	1 130
Ouvriers de 1 ^{er} niveau	50	1	220	270
Toutes PCS	1 760	690	3 730	6 180

(*) Dont ingénierie, électrique / électronique et batteries / Sources : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale, INSEE et Dares

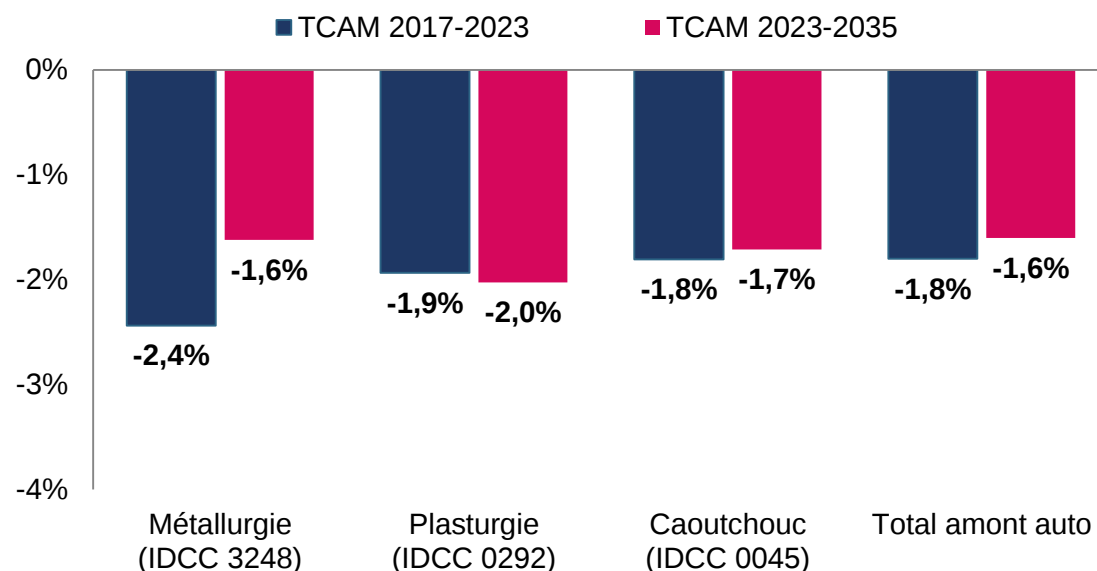
Les projections d'emploi par branche

L'emploi par branche à 2035 – ensemble des principales branches

Les projections d'emploi par branche reposent sur l'hypothèse d'une stabilité du poids relatif de chacune de ces branches dans les différents secteurs composant l'amont automobile. Dans ce cadre, les effectifs continueront de reculer d'ici 2035 à des rythmes globalement proches d'une branche à l'autre, et en ligne avec la tendance globale de l'amont automobile. Pour la branche Métallurgie, la baisse sera toutefois moindre que durant les années 2017-2023 (-1,6%/an contre -2,4 %) du fait notamment de la montée en puissance des usines de batteries dans les effectifs totaux. La branche n'échappera toutefois pas aux réductions de personnels à venir chez les constructeurs et équipementiers. Ses effectifs pourraient ainsi tomber à 171 000 salariés en 2035, soit un recul de 18% en 12 ans. Les branches Plasturgie et Caoutchouc devraient continuer à perdre des effectifs (-1,7% à -2 %/an) et passer quasiment sous le seuil des 20 000 salariés, sous l'effet de la baisse d'activité et des restructurations chez les équipementiers et fournisseurs traditionnels.

Prévisions d'effectifs salariés par branche et leur évolution

Unités : TCAM en %, effectifs salariés, % des variations 2023-2035



Effectifs salariés	2023	2025p	2027p	2030p	2035p	Variation 2023/2035
Métallurgie (IDCC 3248)	208 120	200 380	193 260	183 730	171 060	-37 060 (-17,8%)
Plasturgie (IDCC 0292)	25 820	24 740	23 730	22 310	20 200	-5 620 (-21,8%)
Caoutchouc (IDCC 0045)	23 700	22 600	21 790	20 810	19 270	-4 440 (-18,7%)
Autres	83 750	78 900	84 430	85 800	69 880	-13 860 (-16,6%)
TOTAL AMONT AUTO	341 387	326 630	323 210	312 640	280 410	-60 980 (-17,9%)

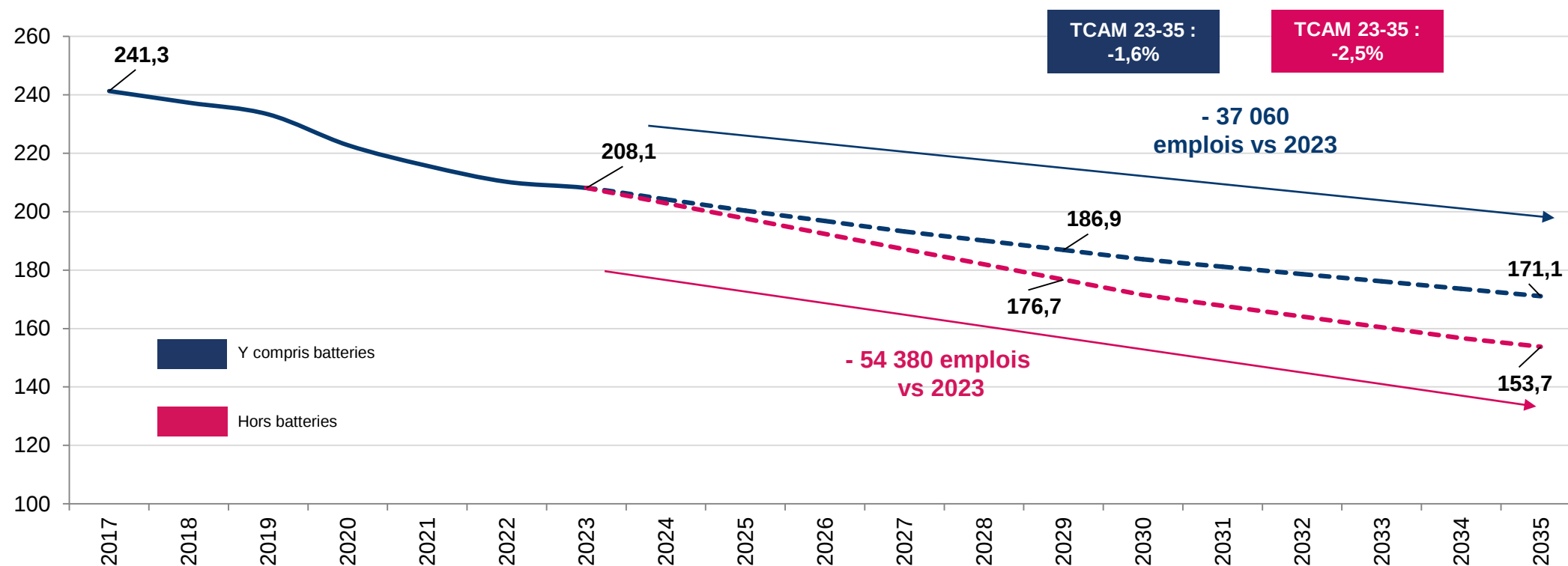
Sources et prévisions : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et Dares

Les projections d'emploi par branche

L'emploi par branche à 2035 – ensemble des principales branches (suite)

Prévisions d'effectifs salariés dans l'amont automobile au sein de la branche Métallurgie 2023-2035

Unité : millier de salariés, évolution 2023-2035



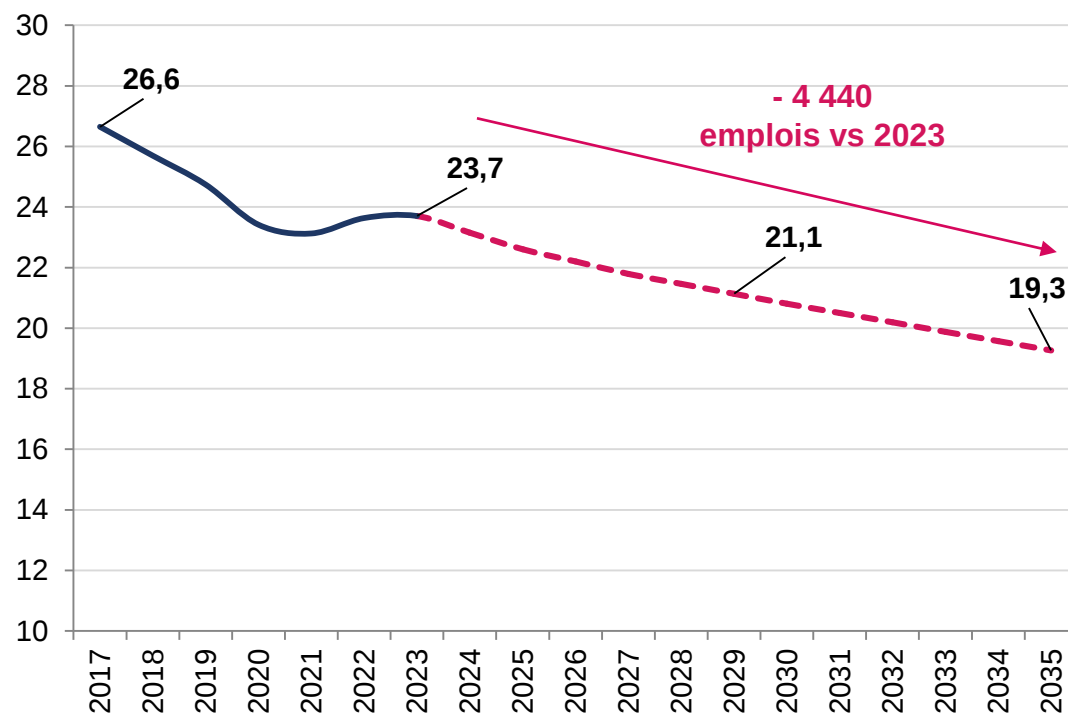
Sources et prévisions : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et Dares

Les projections d'emploi par branche

L'emploi par branche à 2035 – ensemble des principales branches (suite)

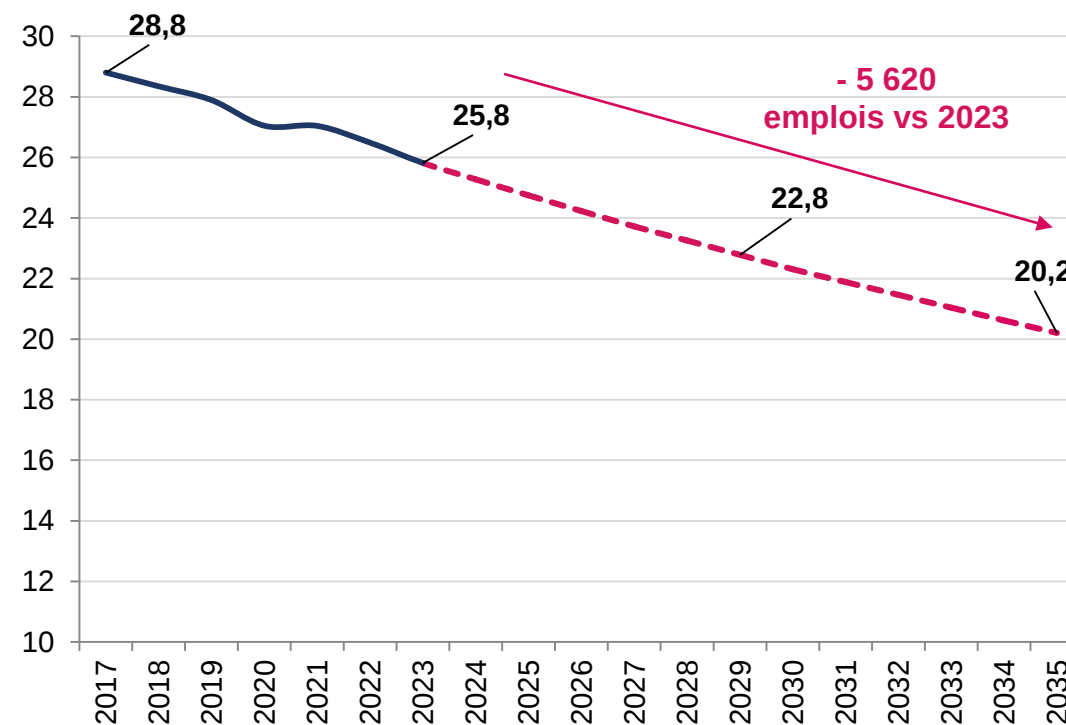
Prévisions d'effectifs salariés dans l'amont automobile au sein de la branche Caoutchouc - 2023-2035 (*)

Unité : millier de salariés, évolution 2023-2035



Prévisions d'effectifs salariés dans l'amont automobile au sein de la branche Plasturgie - 2023-2035 (*)

Unité : millier de salariés, évolution 2023-2035

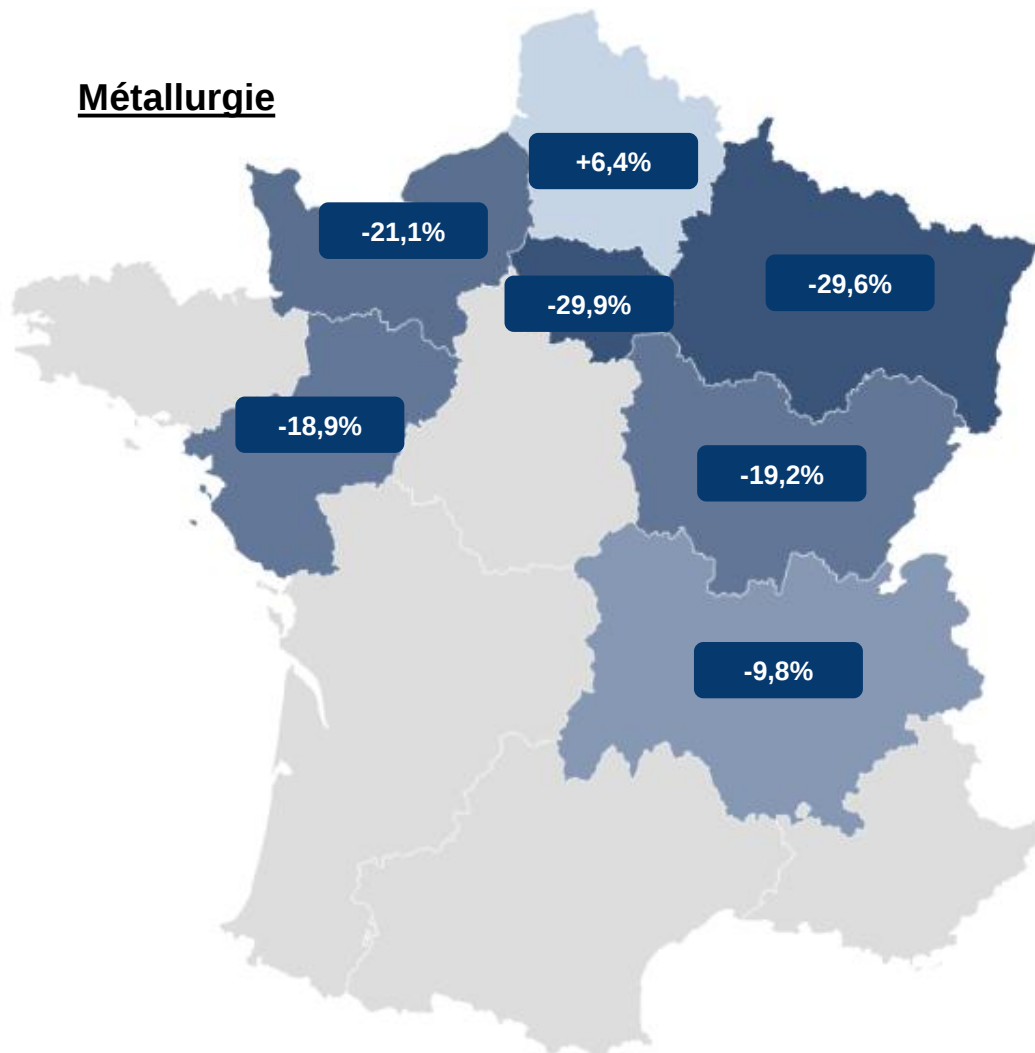


Sources et prévisions : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et Dares

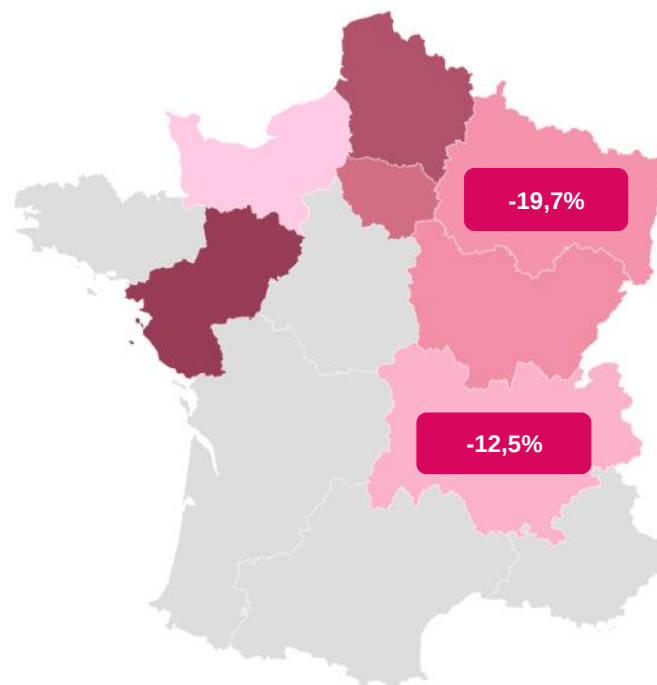
Les projections d'emploi par branche

L'emploi par branche à 2035 – ensemble des principales branches (suite)

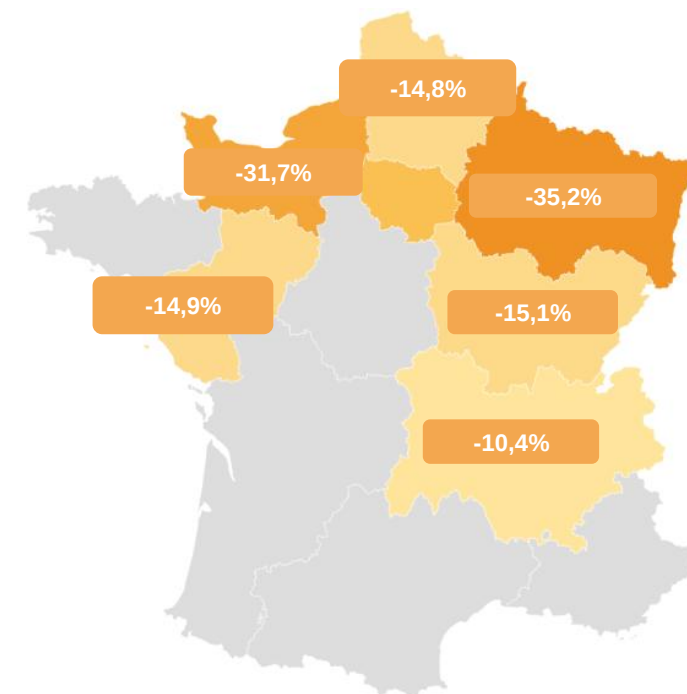
Métallurgie



Caoutchouc



Plasturgie



Sources et prévisions : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et Dares

NB : intensité de la couleur proportionnelle à l'évolution des effectifs sur les 2 périodes étudiées

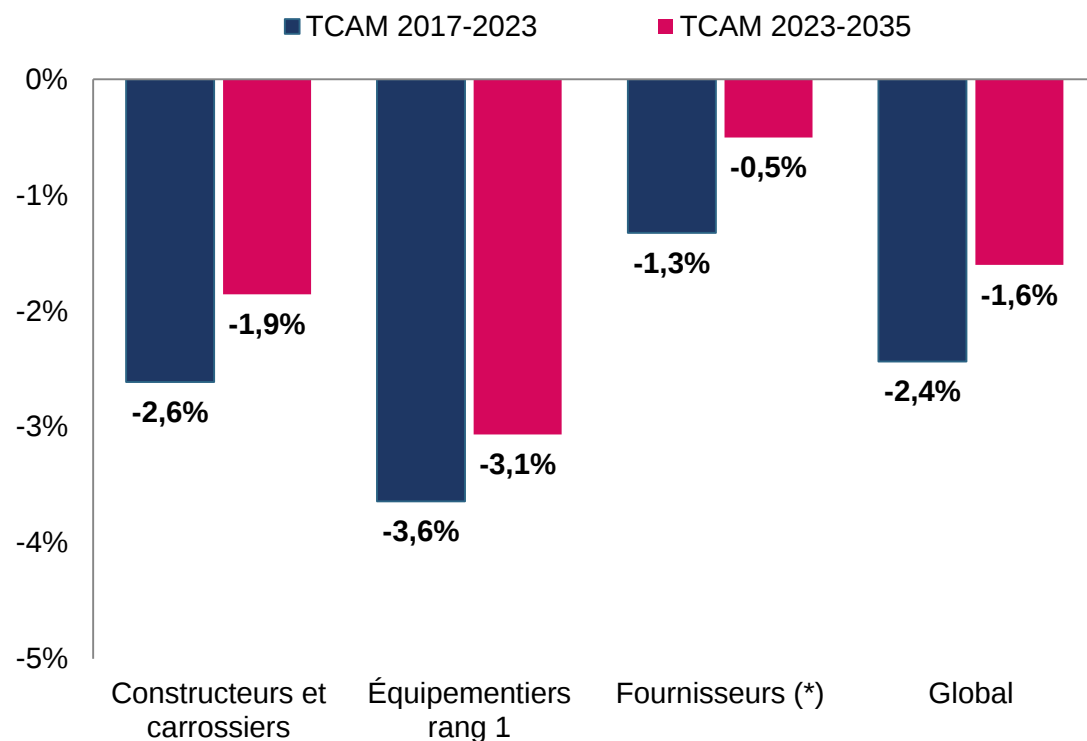
Évolution affichée uniquement pour les régions comptant plus de 2 000 salariés par branche, afin de limiter les biais liés aux effectifs de taille limitée

Les projections d'emploi par branche

L'emploi par branche à 2035 – Focus sur la branche Métallurgie

Projections d'emploi dans l'amont automobile – branche Métallurgie

Unité : TCAM en %, effectifs salariés, % des variations 2023-2035



Effectifs (nb de salariés)	2024	2025p	2027p	2030p	2035p	Variation 2023/2035
Constructeurs et carrossiers	93 550	90 100	86 790	82 040	74 700	-18 830 (-20,1%)
Équipementiers rang 1	45 440	42 700	40 120	36 550	31 280	-14 160 (-31,2%)
Fournisseurs (*)	69 130	67 570	66 340	65 140	65 080	-4 050 (-5,9%)
TOTAL Métallurgie (IDCC 3840)	208 120	200 370	193 250	183 730	171 060	-37 050 (-17,8%)

(*) Dont ingénierie, électrique / électronique et batteries / Sources et prévisions : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et Dares

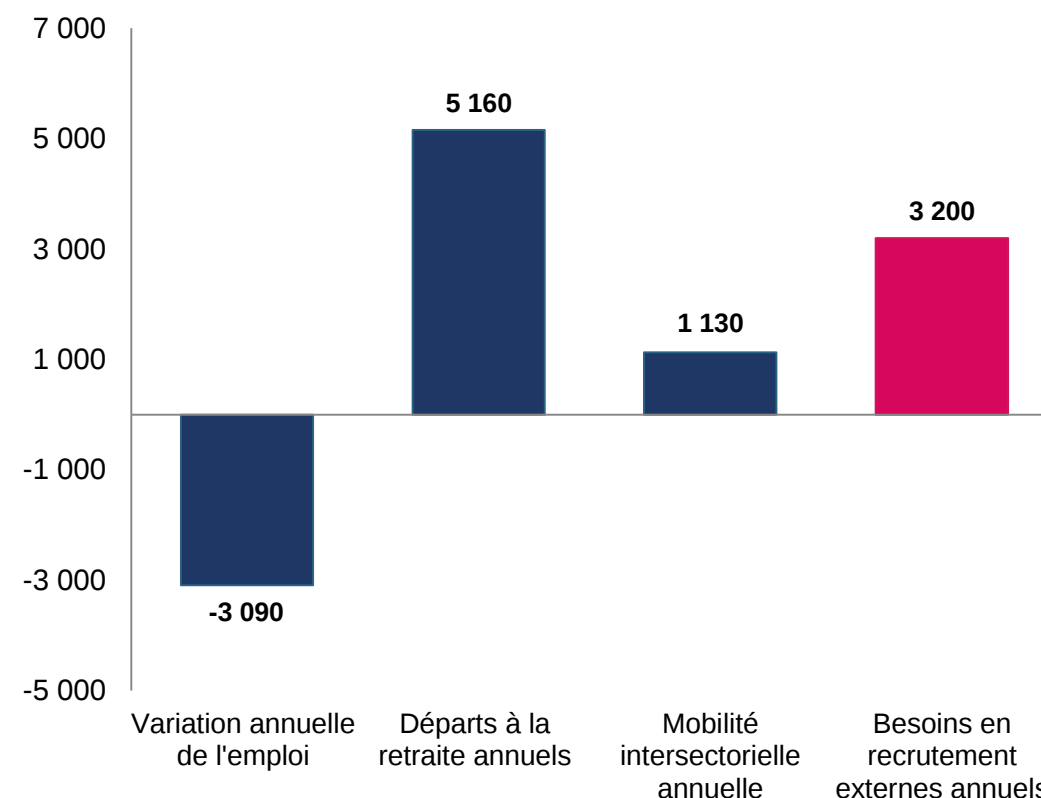
Les projections d'emploi par branche

L'emploi par branche à 2035 – Focus sur la branche Métallurgie

Besoins de recrutements dans l'amont automobile - branche Métallurgie

Unité : effectifs salariés

Effectifs (nombre de salariés)	Effectifs en 2024	Effectifs en 2035	Variation annuelle de l'emploi	Départs à la retraite annuels	Mobilité intersectorielle annuelle	Besoins en recrutement externes annuels
Constructeurs et carrossiers	93 550	74 700	-1570	2 320	430	1 180
Équipementiers rang 1	45 440	31 280	-1180	1 120	270	210
Fournisseurs (*)	69 130	65 080	-340	1 720	430	1 810
Global	208 120	171 050	-3 090	5 160	1 130	3 200



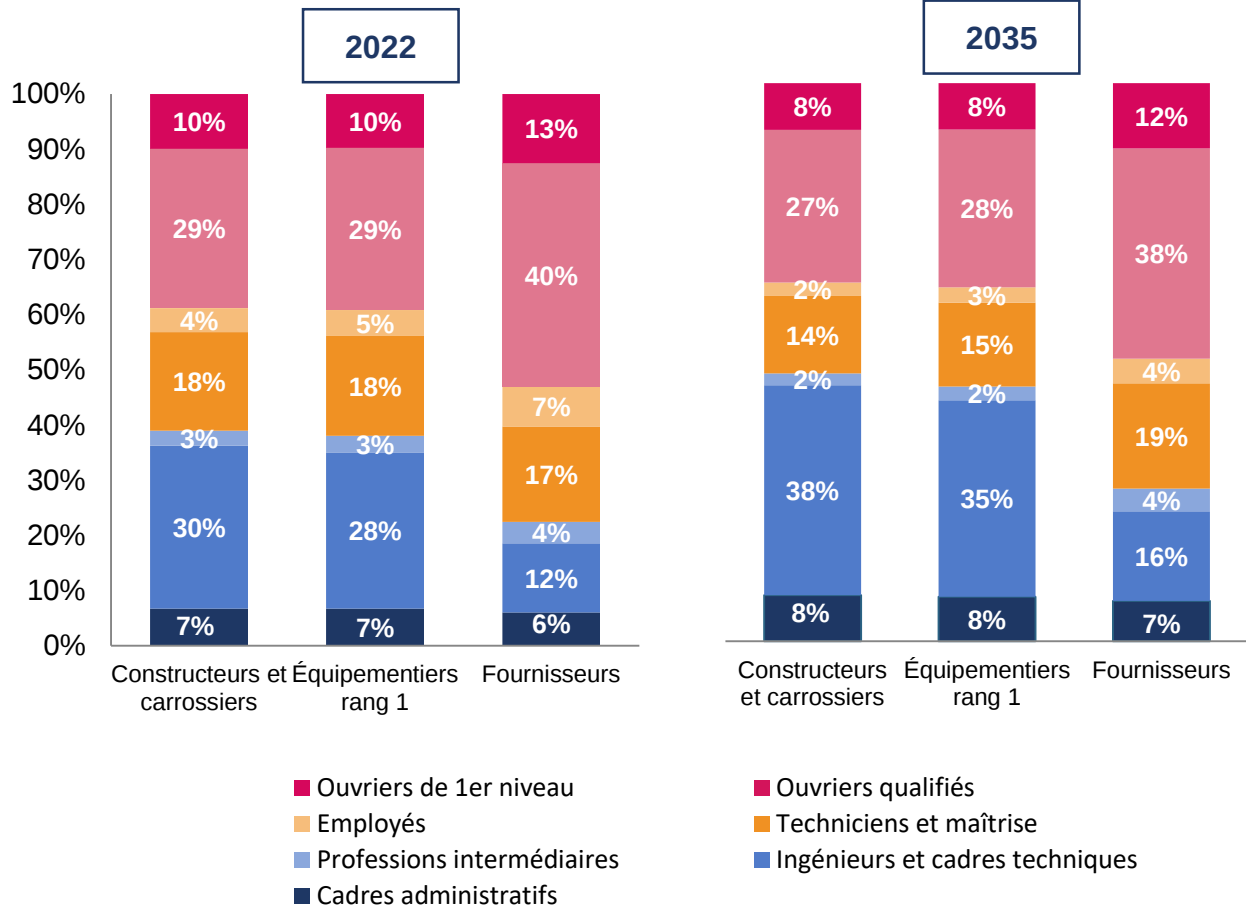
(*) Dont ingénierie, électrique / électronique et batteries / Sources et prévisions : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale, INSEE et Dares

Les projections d'emploi par branche

L'emploi par branche à 2035 – Focus sur la branche Métallurgie

Besoins de recrutements dans l'amont automobile par maillon et par PCS – branche Métallurgie (*)

Unités : effectifs salariés, part des effectifs salariés dans l'amont automobile au sein de la branche



Effectifs (nombre de salariés)	Constructeurs et carrossiers	Équipementiers rang 1	Fournisseurs	Total
Cadres administratifs	190	70	330	590
Ingénieurs et cadres techniques	800	240	450	1 490
Professions intermédiaires	10	0	130	140
Techniciens et maîtrise	50	-20	430	460
Employés	-100	-50	10	-140
Ouvriers qualifiés	210	20	340	570
Ouvriers de 1 ^{er} niveau	30	-20	100	110
Toutes PCS (*)	1 180	210	1 810	3 200

(*) Écarts possibles en raison de chiffres arrondis à la dizaine / Sources et prévisions : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE

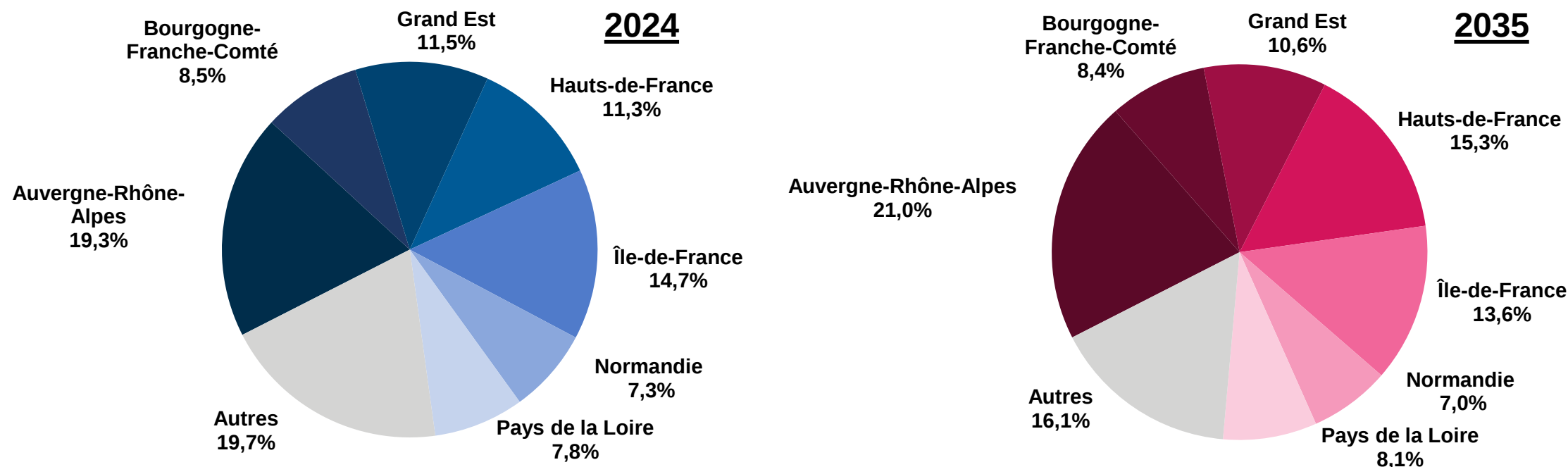
Les projections d'emploi par région

Les projections d'emploi à 2035 par région : zoom sur les 7 régions leaders

La structure régionale des effectifs salariés de l'amont automobile évoluera de manière contrastée dans les 10 années à venir. Les Hauts-de-France se démarquent nettement avec une progression de 4 points (de 11,3% à 15,3%), confirmant leur rôle pivot dans la réindustrialisation et l'implantation de nouveaux projets, notamment dans l'électromobilité. À l'inverse, le poids de la région Île-de-France devrait continuer de reculer (−1,1 point), poursuivant une tendance de délocalisation des fonctions industrielles vers des territoires plus productifs ou spécialisés. L'Auvergne-Rhône-Alpes renforce également sa position dominante (+1,7 point), tandis que le Grand-Est perd du terrain (−0,9 point). Les autres régions connaissent des évolutions marginales, avec notamment une bonne résistance des régions Bourgogne-Franche-Comté et Normandie.

Répartition des effectifs salariés dans l'amont automobile par région en 2024 et 2035

Unité : part en % de l'emploi salarié total de l'amont automobile



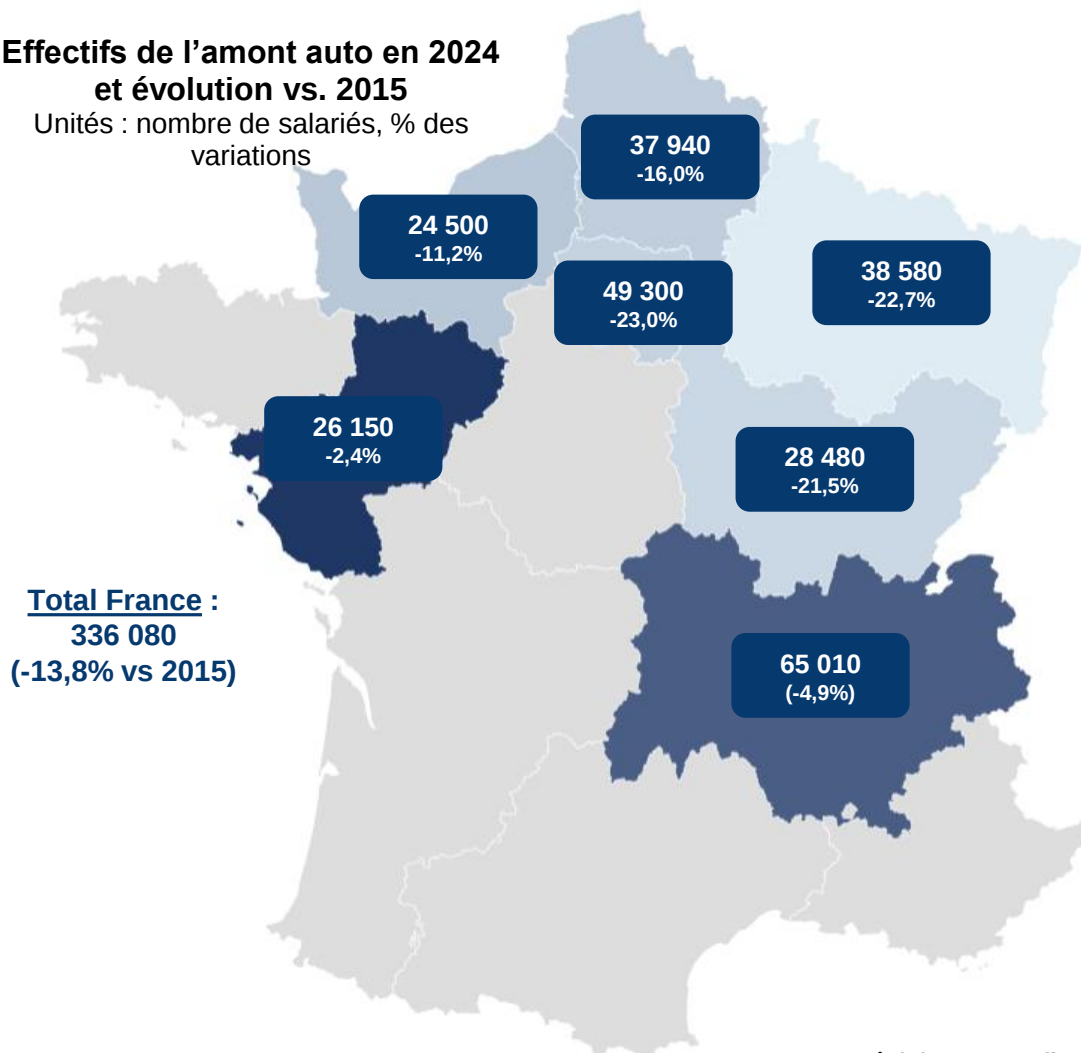
Sources et prévisions : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE

Les projections d'emploi par région

Les projections d'emploi à 2035 par région : zoom sur les 7 régions leaders

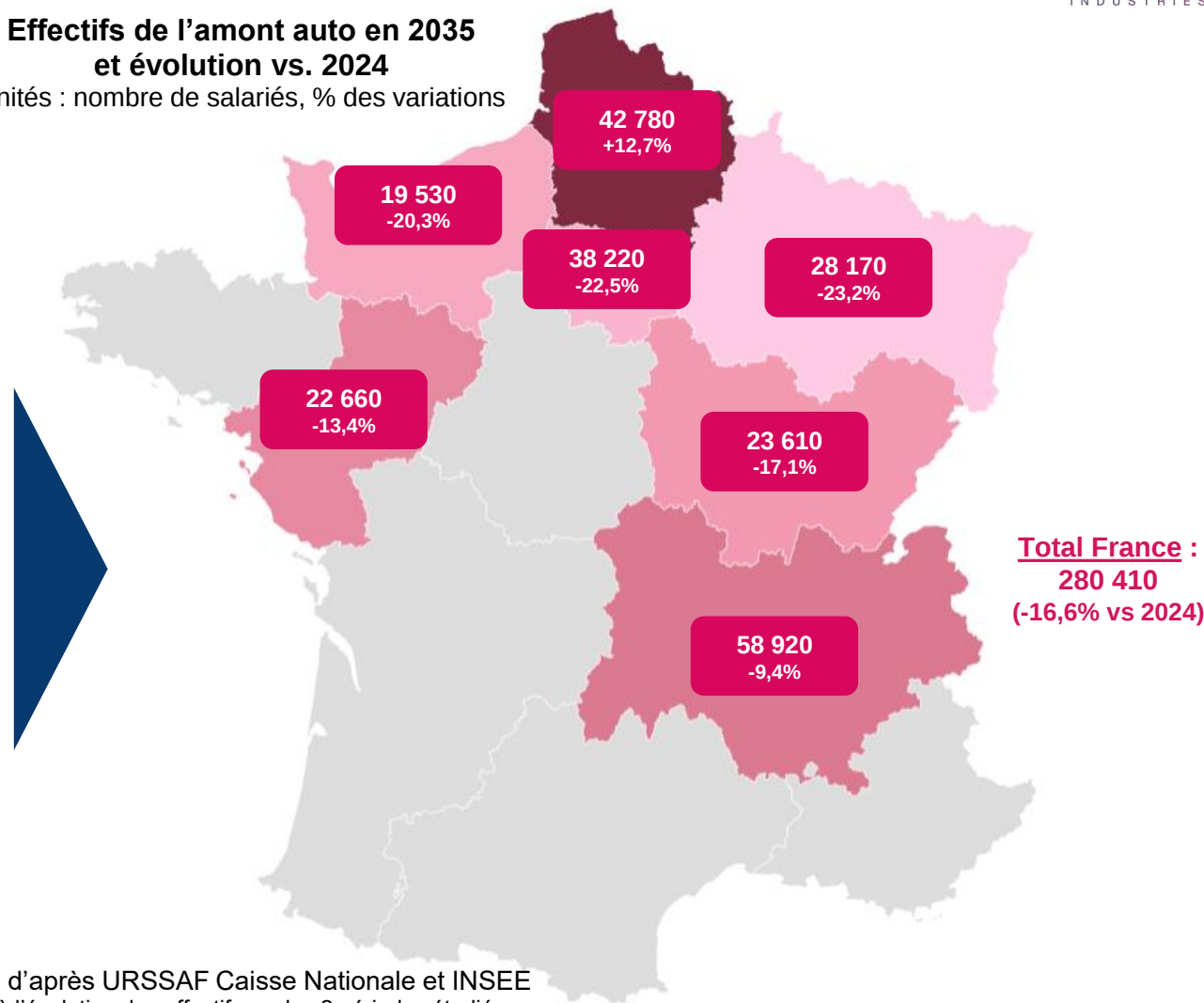
Effectifs de l'amont auto en 2024 et évolution vs. 2015

Unités : nombre de salariés, % des
variations



Effectifs de l'amont auto en 2035 et évolution vs. 2024

Unités : nombre de salariés, % des variations



Sources et prévisions : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE
NB : intensité de la couleur proportionnelle à l'évolution des effectifs sur les 2 périodes étudiées