

# ÉQUIPEMENTIERS ET FOURNISSEURS INDUSTRIELS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

La construction automobile est une industrie structurante pour ses fournisseurs et pour l'économie française. Elle associe divers acteurs de taille, de métier et de rang différent. Elle entraîne le secteur des équipementiers et des autres fournisseurs, tels que la plasturgie, le caoutchouc industriel, la fonderie, les services industriels des métaux mais aussi de nouveaux acteurs en lien avec la transition énergétique (électronique de puissance, batteries, recyclage, rétrofit...). La construction automobile et l'ensemble de ses fournisseurs forment la filière automobile.

Le volet amont de la filière rassemble les constructeurs de véhicules légers, les équipementiers et fournisseurs

de rang 1, ainsi que de nombreux sous-traitants appartenant à des secteurs très divers (mécanique, plasturgie, caoutchouc, électronique) ; il comprend également les constructeurs de véhicules industriels et les carrossiers. Il emploie 330 000 salariés en France hors intérimaires (2019), a une valeur d'exportation de 58 milliards d'euros (2023) et une part de 9,5 % du chiffre d'affaires de l'industrie manufacturière française (Esane 2022).

Ces dernières années, faisant face à la concurrence internationale en matière de compétitivité, la filière a perdu 40 % de ses emplois entre 2006 et 2023, avec des impacts différents selon les régions et les

sous-traitants. La transition énergétique a aussi des nouvelles conséquences sur l'emploi, à la fois en termes de baisse des volumes, mais aussi de structure des emplois et des compétences. Les sous-filières liées aux moteurs thermiques et aux activités traditionnelles (mécanique) seront plus impactées en termes d'emplois, au profit des secteurs de l'informatique, de l'électronique, de la chimie (batteries) et de nouvelles activités liées au recyclage et à l'économie circulaire.

**Client majeur**

**l'industrie automobile française est un des premiers clients industriels de nombreux secteurs économiques**

## ► EFFECTIFS DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE PAR ACTIVITÉ

(EN MILLIERS D'ÉQUIVALENTS TEMPS PLEIN)

Filière	Effectifs en % du total
Constructeurs ou motoristes	29%
Équipementiers	15%
Produits métalliques	11%
Produits en caoutchouc et en plastique	11%
Métallurgie	9%
Produits informatiques, électroniques et optiques	6%
Pièces mécaniques	6%
Carrossiers ou aménageurs	4%
Équipements électriques	4%
Produits chimiques	4%
Produits en verre	1%
Textiles	0,5%
Produits pétroliers raffinés	0,3%
Articles en cuir	0%

Sources : DGE, enquête en 2012 auprès des entreprises de la filière automobile ; INSEE Clap 2011 ; calculs DGE

## ► LES SOUS-FILIÈRES DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE SELON L'IMPACT DE LA TRANSITION SUR LEURS EMPLOIS

Groupe à risque	Groupe intermédiaire	Groupe en croissance
Décolletage	Caoutchouc	Electronique / Electrique
Emboutissage	Fonderie / extrusion aluminium	ePowertrain
Fonderie fonte	Plasturgie	
Forge	Tissu/Textile	
Traitement des métaux	Fixation	

Source : Étude Alixpartner/PFA, novembre 2021

## ► CHIFFRE D'AFFAIRES, VALEUR AJOUTÉE ET TAUX D'EXPORTATION DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE

	Chiffre d'affaires HT (en milliards €)	Valeur ajoutée (en milliards €)	Taux d'exportation (%)
Noyau (1)	91	12	56
Périphérie (2)	52	12	35
Filière automobile	143	24	43
Rapport (Filière/Noyau)	1,6	2	-
Industrie manufacturière	900	215	34
Poids de la filière dans l'industrie manufacturière	16%	11%	-

(1) Constructeurs, équipementiers et carrossiers,

(2) Produits métalliques, produits en caoutchouc, métallurgie, produits informatiques, pièces mécaniques, produits en verre, textile, etc.

Sources : DGE, enquête en 2012 auprès des entreprises de la filière automobile ; INSEE Esane 2011 ; calculs DGE

Selon une étude de la Direction Générale des Entreprises publiée en 2024, le noyau de la filière (construction, carrosserie, équipement) rassemble 47 % des entreprises et 55 % des effectifs de la filière, contre 53 % et 45 % pour les sous-traitants (activités périphériques). Le noyau concentre 70 % du chiffre d'affaires des produits de la chaîne de valeur automobile et la périphérie les 30 % restants. L'étude montre que 42 % des sous-traitants hors équipementiers sont fortement dépendants de la filière avec plus de 50 % de leur chiffre d'affaires dans l'automobile ; 22 % ont même réalisé plus de 90 % de leur chiffre d'affaires dans l'automobile. Les secteurs de la périphérie qui ont des entreprises très impliquées dans l'automobile sont ceux de la fabrication de produits métalliques, de produits minéraux non métalliques, de machines et équipements, de la métallurgie, de textiles et de produits en caoutchouc.

Ces quinze dernières années, la filière automobile (périmètre DGE) a connu une baisse importante de ses effectifs, passant de 441 000 salariés en « équivalent temps plein » en 2012, à 400 000 en 2018, puis 350 000 en 2022.

Selon les données de la FIEV (Fédération des Industries d'Équipements pour Véhicules), les effectifs des équipementiers s'élevaient à 56 498 salariés au 31 décembre 2023, soit un repli de 18 % par rapport

à 2019. Le chiffre d'affaires poursuit sa hausse pour la troisième année consécutive et atteint 16,4 milliards d'euros (+9,4 %) en 2023, ce qui reste en retrait de 10 % par rapport à 2019. La part du chiffre d'affaires destinée à l'export s'élève à 56 %. Les équipementiers s'adressent à deux types de marché : celui de la première monte, dont les équipements sont destinés aux chaînes d'assemblage, et celui de la deuxième monte ou de rechange. La part du chiffre d'affaires réalisé auprès de la première monte en France représente 40 % de l'ensemble en 2021, soit plus de 80 % en ajoutant l'export. Le processus d'externalisation s'est traduit par un recours encore plus important aux fournisseurs, dont les prestations représentent une part élevée et en croissance du coût de revient de la fabrication d'un véhicule (autour de 85 % selon la FIEV). Mais un processus de ré-internalisation de certaines activités apparaît aujourd'hui.

L'industrie automobile française s'appuie toujours sur son socle industriel. Elle représente des parts significatives de l'activité des pièces techniques en matières plastiques, des marchés du caoutchouc industriel, de la fonderie, des services industriels des métaux (découpage, emboutissage, mécanique industrielle, décolletage, forge, estampage, matricage et revêtements des métaux) auxquels s'ajoutent les achats auprès des filières de la sidérurgie (25 %

des tonnages vers l'industrie automobile), de la chimie (10 % pour l'ensemble des matériaux des transports, ou encore des producteurs d'énergie. Près d'un cinquième des activités de la plasturgie et des équipements électroniques et 10 % du marché intérieur des industries mécaniques concernent l'automobile. En ce qui concerne la forge et la fonderie, cette part s'établit autour de 50 % et ce ratio s'élève à 70 % dans le secteur des polymères et des caoutchoucs.

Aujourd'hui, la filière est encore très dépendante de la production de véhicules thermiques. La transition énergétique a donc d'importantes conséquences pour l'ensemble de la filière et aura des impacts très différents selon les sous-filières considérées. Une étude d'Alix Partner / PFA (novembre 2021) a mis en évidence trois profils de sous-filières selon leur exposition au changement : un groupe de sous-filières à risque qui concerne les activités traditionnelles et celles liées au moteur thermique (décolletage, emboutissage, fonderie, forge...), un groupe intermédiaire (caoutchouc, plasturgie, textile...), qui sera moins impacté, et un groupe en croissance (électronique, ePowertrain), avec l'opportunité de création de nouvelles chaînes de valeur et donc d'emplois (chimie de la batterie, infrastructures de rechange...).