

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, le tertiaire (ingénierie, informatique), mais aussi de nouveaux acteurs en lien avec la transition énergétique (électronique de puissance, batteries, recyclage, retrofit...). 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, services) ; il comprend également les constructeurs de véhicules industriels et les carrossiers. Il emploie 329 000 salariés en France et génère une valeur ajoutée de 31,2 milliards d'euros, dont les deux tiers dans le noyau construction et fabrication d'équipements automobiles (Insee, Enquête filière 2023).

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

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 SECTEUR D'ACTIVITÉ

| Secteur d'activité | Effectif salarié dédié à l'automobile | Part de chaque secteur dans l'effectif total automobile (en %) | Part de l'effectif automobile dans l'effectif total (en %) |
|--|---------------------------------------|--|--|
| Industrie | 261 500 | 79,6 | 68,5 |
| Construction automobile | 87 400 | 26,6 | 99,2 |
| Fabrication de carrosseries et d'équipements automobiles | 75 900 | 23,1 | 91,9 |
| Métallurgie et fabrication de produits métalliques | 36 100 | 11,0 | 49,2 |
| Fabrication et rechapage de pneumatiques | 8 800 | 2,7 | 45,3 |
| Autres secteurs industriels | 53 200 | 16,2 | 45,1 |
| Tertiaire | 67 000 | 20,4 | 47,4 |
| Ingénierie, études techniques | 15 600 | 4,7 | 45,0 |
| Activités informatiques | 12 600 | 3,8 | 28,1 |
| Commerce de gros d'équipements automobiles | 10 200 | 3,1 | 93,1 |
| Autres secteurs du tertiaire | 28 600 | 8,7 | 56,3 |
| Ensemble | 328 600 | 100,0 | 62,8 |

Source : Insee, enquête filière conception et fabrication de véhicules automobiles 2023

► EFFECTIF SALARIÉ ET VALEUR AJOUTÉE PAR SEGMENT DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE

| Segment d'activité | Effectif salarié dédié à l'automobile | Valeur ajoutée dédiée à l'automobile (en milliards d'euros) |
|--|---------------------------------------|---|
| Construction automobile | 84 620 | 10,3 |
| Fabrication d'équipements automobiles (pare-chocs, pneumatiques, tableaux de bord, etc.) | 123 210 | 10,9 |
| Fabrication de biens intermédiaires (fonderie, revêtements, pièces de fixation, etc.) | 38 850 | 3,1 |
| Fabrication de biens d'équipement (machines-outils, chaînes de montage, etc.) | 7 260 | 0,6 |
| Commerce intrafiliaire | 21 750 | 1,8 |
| Ingénierie, conception, R&Dw | 19 850 | 1,4 |
| Transport et logistique | 11 320 | 0,8 |
| Services de mobilité automobile | 4 020 | 1,4 |
| Autres (services industriels, transformation et reconditionnement de véhicules, etc.) | 17 670 | 0,9 |

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. Selon l'étude INSEE publiée en 2025, 80 % des salariés de l'automobile sont dans l'industrie, les 20 % restant étant dans le tertiaire. Les secteurs de la périphérie qui ont des entreprises très impliquées dans l'automobile sont la métallurgie et la fabrication de produits métalliques (49 % des effectifs impliqués), la fabrication et le rechapage de pneumatiques (45 %), les autres secteurs industriels étant ceux de la fabrication de produits minéraux non métalliques, de machines et équipements et de textiles. Concernant les activités de services, l'implication de leurs salariés dans l'automobile est également importante (93 % dans le commerce de gros d'équipements automobiles, 45 % dans l'ingénierie, 28 % dans les activités informatiques).

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'élèvent à 58 042 salariés au 31 décembre 2024, soit un repli de 3,4 % par rapport à 2023, à périmètre comparable (le nouveau périmètre intègre 239 sociétés au lieu de 200 les années précédentes). Le chiffre d'affaires a chuté en 2024, après trois années de hausse, et s'élève à 17 milliards d'euros en 2024 (sur le nouveau périmètre). La part du chiffre d'affaires destinée à l'export reste stable 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, matriçage

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 recharge...). Ces évolutions dépendront également de l'intensité de la concurrence des acteurs extra-européens déjà matures (Chine).