

Le poids de la filière automobile française : 329 000 salariés et 1,1 % du PIB

Insee Première • n° 2083 • Décembre 2025



Organisée autour des activités de conception, de fabrication, de transformation et de recyclage de véhicules, la filière automobile se caractérise par une forte composante industrielle avec 77 % des emplois dédiés. Elle génère une valeur ajoutée de 31,2 milliards d'euros, soit 1,1 % du PIB français et est constituée d'environ 4 000 sociétés. Celles-ci emploient 329 000 salariés qui travaillent directement pour la filière, dont un quart dans la construction automobile.

Les coûts de production, la faible demande en France et, dans une moindre mesure, les difficultés de recrutement freinent l'activité dans un contexte de transition vers les véhicules électriques.

Concernant l'avenir de la filière en France, les enquêtés expriment leurs préoccupations face à l'augmentation des coûts de production, l'indécision des clients face à l'incertitude réglementaire sur l'abandon des moteurs thermiques, la pression concurrentielle venue de l'étranger et l'évolution de la demande.

La majorité des emplois de la filière (60 %) est concentrée dans le nord et l'est du pays.

En France, fin 2023, la filière automobile regroupe 4 080 **sociétés**, au sein desquelles 329 000 salariés travaillent pour l'automobile, soit 1,6 % de l'emploi salarié privé en France et 1,2 % de l'emploi salarié total. La filière automobile regroupe l'ensemble des sociétés qui participent à la conception, à la fabrication, à la transformation et au recyclage de véhicules circulant sur la voie publique. Elle englobe les constructeurs automobiles mais aussi l'ensemble des sous-traitants, fournisseurs et prestataires de services qui participent à la chaîne de valeur aboutissant à la production d'un véhicule automobile, quelle que soit la part de la filière dans leur activité. En revanche, les activités situées en aval de la production, telles que les concessions automobiles ou les auto-écoles, ne sont pas incluses dans le périmètre de l'étude.

Les **segments** industriels de la filière que sont la construction automobile, la fabrication d'équipements automobiles (pare-chocs, tableaux de bord, pneumatiques, etc.), la fabrication de biens intermédiaires (fonderie, revêtements, pièces de fixation, etc.) et la fabrication de biens d'équipements (machines-outils, chaînes de montage, etc.) représentent 77 % de l'effectif salarié de la filière. En particulier, la construction automobile regroupe 84 600 salariés, soit un quart des 329 000 salariés de la filière automobile

Les autres segments de la filière relèvent du tertiaire et regroupent des activités tels que l'ingénierie et la recherche et développement, le commerce intrafiliale ou encore les services de mobilité automobile (location courte durée, autopartage, etc.) proposés par les grands constructeurs.

En France, la filière automobile représente 1,1 % du PIB et se structure autour de multinationales

La filière automobile génère 31,2 milliards d'euros de valeur ajoutée, soit 1,1 % du PIB

et 1,9 % de la valeur ajoutée dégagée par l'ensemble des entreprises des secteurs non financiers. Les segments industriels en représentent la majeure partie (25 milliards), soit 11 % de la valeur ajoutée manufacturière française. La fabrication d'équipements automobiles arrive en tête (10,9 milliards), devant la construction automobile (10,3 milliards) et la production de biens intermédiaires (3,1 milliards).

La filière automobile française se structure principalement autour de multinationales, qu'elles soient sous contrôle étranger (concentrant 48 % de l'emploi et 53 % de la

► 1. Effectif salarié et valeur ajoutée par segment de la filière automobile

Fabrication d'équipements automobiles (pare-chocs, pneumatiques, tableaux de bord, etc.)		Construction automobile		Commerce intrafiliale	
123 210 salariés 10,9 M€ de VA		84 620 salariés 10,3 M€ de VA		21 750 salariés 1,8 M€ de VA	
Fabrication de biens intermédiaires (fonderie, revêtements, pièces de fixation, etc.)		38 850 salariés 3,1 M€ de VA		Ingénierie Conception R&D 19 850 salariés 1,4 M€ de VA	
				Autres ¹ 17 670 salariés 0,9 M€ de VA	
Transport Logistique 11 320 salariés 0,8 M€ de VA		Fab. de biens d'équipement 7 260 salariés 0,6 M€ de VA		Serv. de mobilité automobile 4 000 salariés 1,4 M€ de VA	

¹ : Services industriels, transformation et reconditionnement de véhicules, etc.

Lecture : En 2023, le segment relatif à la fabrication d'équipements automobiles regroupe 123 210 salariés dédiés à l'automobile et génère 10,9 milliards d'euros de valeur ajoutée (VA).

Champ : France hors Mayotte.

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

valeur ajoutée) ou français (respectivement 42 % et 41 %). Ainsi 94 % de l'activité économique de la filière est réalisée par des multinationales, c'est davantage que pour l'ensemble de l'industrie manufacturière (78 % de la valeur ajoutée réalisée par des multinationales). La chaîne de valeur de la filière présente donc un très haut degré d'internationalisation. À l'inverse, les sociétés implantées exclusivement en France, majoritaires en nombre (60 % des sociétés), ne représentent que 10 % de l'emploi et 7 % de la valeur ajoutée de la filière.

Les **grandes entreprises (GE)** concentrent 57 % de la valeur ajoutée totale de la filière, bien qu'elles soient peu nombreuses (au nombre de 68, elles rassemblent 5 % des sociétés de la filière). À l'inverse, les **petites et moyennes entreprises (PME)** représentent 73 % des sociétés de la filière, mais ne génèrent que 9 % de la valeur ajoutée. Enfin, les **entreprises de taille intermédiaire (ETI)** sont au nombre de 444 et rassemblent 21 % des sociétés ; elles assurent 34 % de la valeur ajoutée de la filière.

63 % de l'emploi des sociétés de la filière est dédié à l'automobile

Pour une partie des 4 080 sociétés intégrées à la filière, l'activité n'est pas exclusivement tournée vers l'automobile. Si l'emploi total de ces sociétés est de 523 000 salariés, l'**emploi dédié** à la filière automobile représente 63 % de l'effectif total de ces sociétés, soit 329 000 salariés ► **figure 2**. Cette proportion varie toutefois selon le secteur d'activité, défini comme un ensemble de sociétés exerçant la même activité principale.

Dans les secteurs de la métallurgie et la fabrication de produits métalliques, ainsi que dans la fabrication et le rechapage de pneumatiques, près d'un salarié sur deux des sociétés de la filière travaille pour l'automobile (respectivement 49 % et 45 % des effectifs). Ces sociétés diversifient donc leur activité vers d'autres marchés industriels, à la différence des constructeurs automobiles et des fabricants de carrosseries

et d'équipements automobiles, qui travaillent quasi exclusivement pour la filière.

Dans le secteur tertiaire, la part d'activité en lien avec la filière automobile est comparable à celle observée dans la métallurgie ou la

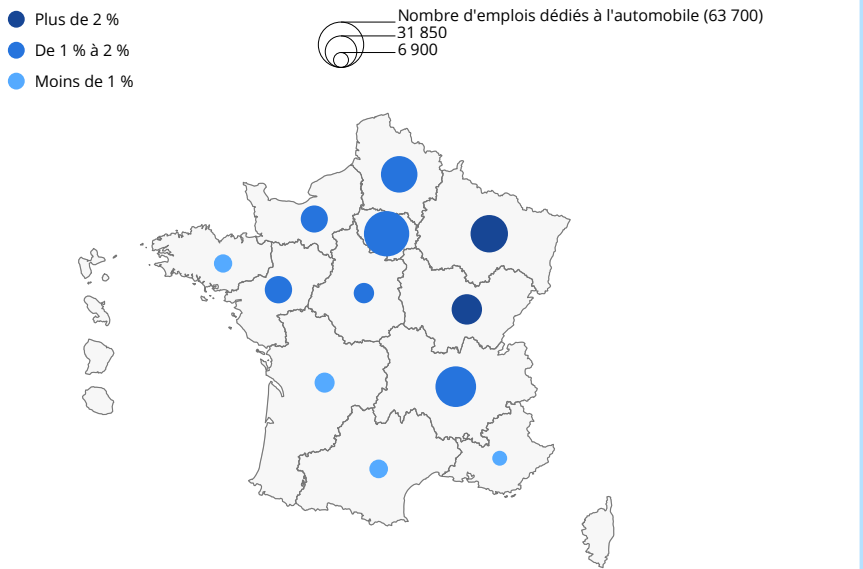
fabrication et le rechapage de pneumatiques (47 % en moyenne), traduisant un niveau de diversification similaire. Au sein du tertiaire, les sociétés de services informatiques se distinguent par une dépendance beaucoup plus faible (28 %), leur expertise

► Encadré - Une filière principalement implantée au nord et à l'est de la France

Les 4 080 sociétés de la filière se répartissent en 5 770 établissements qui consacrent tout ou partie de leur activité à l'automobile. La première région employeuse de la filière est l'Île-de-France, avec 63 700 salariés dédiés à la filière ► **figure encadré**. Cette région comprend à la fois des sièges de grands groupes (Renault, Stellantis, etc.) mais également des sites de fabrication de véhicules, notamment dans les Yvelines. Viennent ensuite les régions Auvergne-Rhône-Alpes (51 300 salariés), Grand Est (43 500 salariés) et Hauts-de-France (41 400 salariés). Ces quatre régions regroupent environ 60 % des emplois dédiés à l'automobile, contre 50 % de l'emploi salarié total en France. L'industrie automobile est peu implantée dans les régions du sud de la France (Nouvelle-Aquitaine, Occitanie, PACA) avec moins d'un dixième des emplois de l'automobile, contre un quart de l'ensemble des salariés.

La Bourgogne-Franche-Comté se distingue comme la région où l'emploi dédié à l'automobile est le plus développé, occupant 3 % des salariés de la région. Le Grand Est, les Hauts-de-France et la Normandie sont également des régions où la filière emploie une proportion élevée de salariés. À l'inverse, l'Île-de-France, pourtant première région employeuse, est en dessous de la moyenne nationale.

Part d'emploi dédié à l'automobile dans l'emploi régional (en %)



Notes : Les données de Provence-Alpes-Côte d'Azur et de la Corse sont regroupées. Les données des DOM ne sont pas disponibles.
Lecture : En 2023, en Île-de-France, 63 700 emplois sont dédiés à l'automobile, soit 1,0 % de l'emploi salarié total de la région.
Champ : France hors Mayotte.
Source : Insee, enquête filière conception et fabrication de véhicules automobiles 2023.

► 2. Effectif dédié à l'automobile des sociétés travaillant dans la filière par secteur d'activité

Secteur d'activité	Nombre de sociétés dans la filière	Effectif salarié total	Effectif salarié dédié à l'automobile	Part de l'effectif automobile dans l'effectif total (en %)
Industrie	3 000	381 800	261 500	68,5
Construction automobile	188	88 200	87 400	99,2
Fabrication de carrosseries et d'équipements automobiles	1 339	82 600	75 900	91,9
Métallurgie et fabrication de produits métalliques	785	73 400	36 100	49,2
Fabrication et rechapage de pneumatiques	16	19 500	8 800	45,3
Autres secteurs industriels	672	118 100	53 200	45,1
Tertiaire	1 077	141 400	67 000	47,4
Ingénierie, études techniques	114	34 800	15 600	45,0
Activités informatiques	72	44 900	12 600	28,1
Commerce de gros d'équipements automobiles	598	10 900	10 200	93,1
Autres secteurs du tertiaire	293	50 800	28 600	56,3
Ensemble	4 077	523 200	328 600	62,8

Lecture : En 2023, 785 sociétés de la filière automobile travaillent dans la métallurgie et la fabrication de produits métalliques. Elles emploient 73 400 salariés, dont 36 100 dédiés spécifiquement à la filière automobile, ce qui représente 49,2 % des effectifs.
Champ : France hors Mayotte.
Source : Insee, enquête filière conception et fabrication de véhicules automobiles 2023.

étant mobilisée de manière transversale par plusieurs autres filières industrielles, notamment l'aéronautique, l'énergie ou le ferroviaire.

Les coûts de l'énergie et des matières premières freinent l'activité

Avec la reprise économique post-crise sanitaire puis la guerre en Ukraine, la facture énergétique des secteurs industriels a presque doublé entre 2019 et 2023 (+94 %) [Vuillemin, 2025]. Sur cette période, les matières premières ont également renchéri (+38 % pour les matières premières industrielles importées hors énergie). Dans ce contexte économique, plus d'un quart des sociétés de la filière automobile interrogées en 2023 déclarent que le coût des matières premières et le coût de l'énergie sont des freins importants à leur activité automobile, et plus d'un tiers qu'il s'agit de freins modérés

► **figure 3.** Six sociétés industrielles de la filière sur dix ont identifié ces deux facteurs comme des freins, contre quatre sur dix dans les sociétés du secteur tertiaire. En 2023, la moitié des sociétés de la filière estiment que la faible demande en France de véhicules neufs (baisse de 18 % des ventes entre 2019 et 2023) a un impact négatif sur l'activité. Enfin, quatre sociétés de la filière sur dix considèrent les difficultés de recrutement comme un frein important ou modéré à leur activité, en particulier dans les secteurs de la métallurgie et de la fabrication de produits métalliques, ainsi que de l'ingénierie et des études techniques (une société sur deux).

Plus de la moitié des sociétés déclarant rencontrer des difficultés de recrutement indiquent devoir faire face à un manque de candidatures ou un décalage entre les compétences des candidats et leur besoin. Ces deux facteurs révèlent un déséquilibre entre l'offre et la demande de travail dans la filière. Pour pallier ces difficultés, les sociétés concernées misent plutôt sur leurs ressources internes : 80 % d'entre elles

déclarent développer la polyvalence de leurs salariés ainsi que la formation interne. Toutefois, la moitié des sociétés ayant des difficultés de recrutement déclarent également avoir recours à l'alternance ou à l'intérim pour y faire face.

En 2023, une société sur six déclare avoir bénéficié d'aides publiques dans le cadre de son activité automobile. Ces sociétés emploient plus de la moitié des salariés dédiés à l'automobile. Parmi elles, 58 % bénéficient du crédit d'impôt recherche et 46 % de financements versés par des organismes publics nationaux (Agence Nationale de la Recherche, Ademe, Bpifrance, etc.). Les grandes entreprises bénéficient plus souvent de ces aides nationales que les entreprises de taille plus modeste, c'est l'inverse pour les aides provenant des collectivités territoriales.

Une société de la filière sur dix a une implantation à l'étranger

En 2023, 1 090 sociétés de la filière, soit 27 % de l'ensemble, sont donneuses d'ordre : elles sous-traitent une partie de leurs travaux à destination de la filière automobile. En moyenne, elles comptent plus de salariés que les autres et représentent 56 % des emplois dédiés à l'automobile. Les trois quarts des emplois dédiés aux segments de la construction automobile et de l'ingénierie sont situés dans ces sociétés donneuses d'ordre. Ces dernières déclarent sous-traiter une partie de leurs travaux pour bénéficier du savoir-faire de leurs sous-traitants (72 %) ou de leurs moyens de production (60 %). Un tiers sous-traite pour ces deux raisons à la fois.

Parmi les sociétés donneuses d'ordre, deux tiers sous-traitent des opérations uniquement en France, les segments du tertiaire (commerce intrafiliale, ingénierie, transports et logistique) étant les plus concernés. Les donneurs d'ordre qui

font appel à des sous-traitants localisés à l'étranger déclarent majoritairement le faire avec une société sous-traitante du même groupe (54 %). La sous-traitance étrangère permet également de bénéficier d'un savoir-faire existant (42 %) et de réduire le coût de la main-d'œuvre (41 %). Les sous-traitants étrangers sont principalement implantés dans l'Union européenne, en Chine, dans les autres pays d'Europe et au Maghreb.

Parmi les sociétés de la filière dont une partie de l'activité porte sur la construction automobile, la fabrication d'équipements ou de biens intermédiaires, 60 % se déclarent sous-traitantes, pour tout ou partie de leur production. Elles comptent en moyenne plus de salariés que les autres, et leurs activités sont moins dépendantes de la filière. La moitié des sous-traitants indiquent chercher à se diversifier vers d'autres marchés que l'automobile, et un quart déclare l'avoir fait avec succès, contre un dixième des sociétés n'étant pas sous-traitantes.

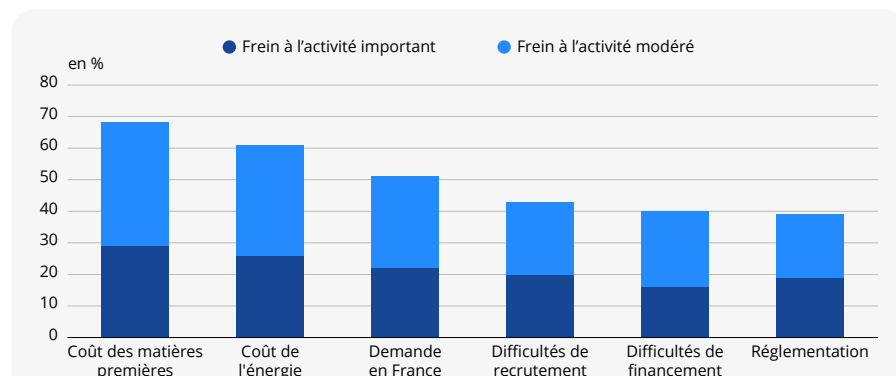
Une société de la filière sur dix déclare être implantée elle-même à l'étranger, que ce soit via une filiale ou un établissement localisé à l'étranger. Ces sociétés emploient 40 % des salariés dédiés à l'automobile de la filière en France. La raison principale de l'implantation à l'étranger est le rapprochement des sites de leurs clients (65 %), devant l'implantation sur le marché étranger (40 %) et la réduction du coût de la main-d'œuvre (37 %). Ces implantations interviennent dans un contexte de concurrence internationale croissante, la vente de voitures assemblées en Chine sur le marché européen ayant fortement augmenté ces dernières années [Mayer et al., 2024].

Quatre sociétés sur dix font évoluer leur activité pour s'adapter à l'électrique

Les ventes de voitures électriques, quasi inexistantes au début des années 2010, atteignent 17 % des ventes de voitures neuves en France en 2023 [Sdes, 2025], avec des perspectives de progression à la suite de l'adoption définitive du règlement européen interdisant la vente de véhicules thermiques d'ici 2035. D'après l'enquête sur la filière automobile, 70 % des sociétés contribuant à la fabrication de véhicules thermiques participent également à la fabrication de véhicules électriques ou à hydrogène ; c'est en particulier le cas de celles qui fabriquent des pièces pouvant servir indifféremment dans les deux types de véhicules.

La filière s'adapte à l'électrification : 40 % des sociétés déclarent avoir fait évoluer leur activité en 2023 pour concevoir ou produire des véhicules électriques. Enfin, parmi les sociétés déclarant avoir mis en place des projets visant à améliorer la performance environnementale de leurs produits, un tiers l'ont fait pour s'adapter aux véhicules électriques, hybrides ou à hydrogène.

► 3. Principaux freins à l'activité au sein de la filière automobile



Lecture : En 2023, 29 % des sociétés de la filière considèrent que le coût des matières premières a été un frein important à leur activité. 39 % considèrent qu'il s'agit d'un frein modéré.

Champ : France hors Mayotte.

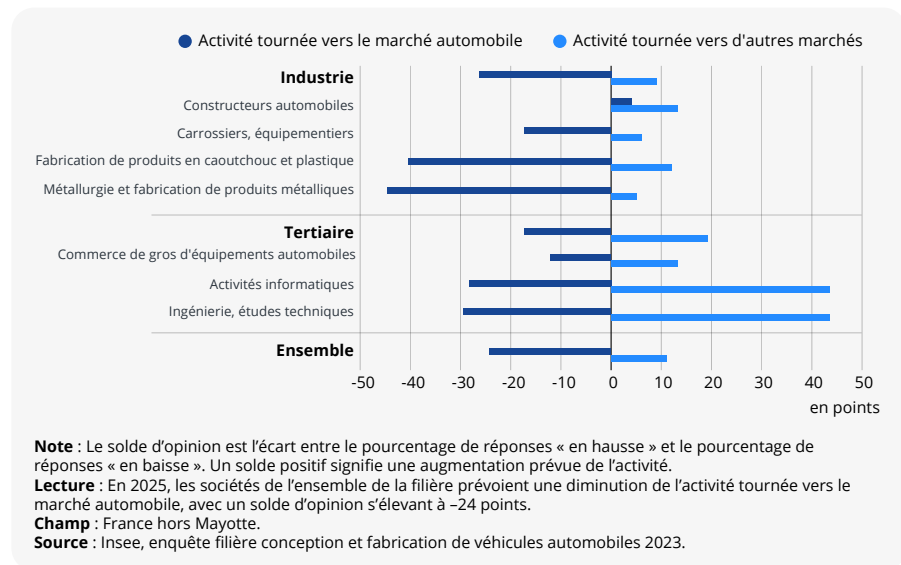
Source : Insee, enquête filière conception et fabrication de véhicules automobiles 2023.

Des prévisions d'activité moroses pour 2025 pour la filière automobile hors constructeurs

Interrogées sur les prévisions d'activité en 2025, les sociétés de la filière automobile estiment que leur activité à destination

du marché automobile va diminuer, le **solde d'opinion** s'établissant à -24 points ► **figure 4**. Les prévisions d'activité dans l'automobile sont particulièrement moroses dans le secteur de la fabrication de produits en caoutchouc et plastique (-40 points) ainsi que dans la métallurgie et la fabrication

► 4. Opinion des sociétés sur l'évolution de leur activité en 2025



de produits métalliques (-44 points). Le solde d'opinion est en revanche en légère hausse chez les constructeurs automobiles (+4 points). Dans ce contexte, les sociétés de la filière envisagent majoritairement d'accroître leur activité vers d'autres marchés que l'automobile, et ce quelle que soit leur taille. Cette réorientation s'explique sans doute par le manque de perspectives lié aux difficultés actuelles de la filière.

Seules 15 % des sociétés déclarent n'avoir aucune inquiétude concernant l'avenir de leur activité automobile. Plus de quatre sociétés sur dix s'inquiètent de l'évolution des coûts de production, de l'incertitude des clients face à la réglementation sur la fin du moteur thermique, de la concurrence étrangère ou de l'évolution de la demande. Ces préoccupations sont plus fréquemment exprimées par les sociétés des secteurs industriels de la filière, tandis que celles du commerce et des services déclarent plus souvent ne pas avoir d'inquiétude particulière. Dans l'industrie, 71 % des sociétés mentionnent au moins deux motifs d'inquiétude liés à l'avenir de la filière et 45 % en évoquent trois. ●

Anthony Bouvier, Hugo Camille (Insee)

Retrouvez davantage de données associées à cette publication sur insee.fr

► Méthodes

Pour les secteurs d'activité (activité principale exercée ou APE) dont l'appartenance à la filière est avérée (industrie automobile, fabrication de pneumatiques et rechapage), l'interrogation est exhaustive. Pour les autres secteurs (dits « potentiels »), l'interrogation est exhaustive au-dessus de seuils d'effectifs salariés, propres à chaque secteur, augmentant au fur et à mesure que la probabilité d'appartenance à la filière diminue. Des sources externes ont été utilisées pour s'assurer de n'omettre dans l'échantillon aucune grande société de la filière.

► Définitions

Une **société** est une forme d'unité légale, entité juridique immatriculée sous un numéro Siren et pouvant correspondre à un ou plusieurs établissements. L'enquête interroge uniquement des sociétés. Pour les analyses en catégorie de taille, les catégories sont celles des entreprises au sens de la Loi de modernisation de l'économie, auxquelles appartiennent ces sociétés.

Un **segment** est l'une des activités productives de la chaîne de valeur automobile (recherche et développement, fabrication d'équipements, etc.). Dans l'enquête, une même société peut déclarer plusieurs segments d'activité. Cette notion se distingue de celle de secteur d'activité, qui correspond à l'activité principale d'une société.

Les **grandes entreprises (GE)** sont des entreprises qui occupent au moins 5 000 salariés, ou réalisent un chiffre d'affaires annuel supérieur à 1,5 milliard d'euros avec un total de bilan supérieur à 2 milliards d'euros.

Les **petites et moyennes entreprises (PME)** sont des entreprises qui, d'une part, occupent moins de 250 personnes, d'autre part, ont un chiffre d'affaires annuel n'excédant pas 50 millions d'euros ou un total de bilan n'excédant pas 43 millions d'euros.

Les **entreprises de taille intermédiaire (ETI)** sont des entreprises qui n'appartiennent pas à la catégorie des PME et qui, d'une part, occupent moins de 5 000 personnes, d'autre part, ont un chiffre d'affaires annuel n'excédant pas 1,5 milliard d'euros ou un total de bilan n'excédant pas 2 milliards d'euros.

L'**effectif salarié dédié** à la filière automobile est estimé en appliquant à l'effectif salarié total de la société la part du chiffre d'affaires automobile réalisé dans le chiffre d'affaires total. On procède de la même façon pour déterminer la valeur ajoutée d'une société dédiée à la filière automobile.

Le **solde d'opinion** est défini comme la différence entre la proportion de répondants ayant exprimé une opinion positive et la proportion de répondants ayant exprimé une opinion négative.

► Sources

L'enquête sur la filière automobile est une enquête nationale organisée par l'Insee. L'enquête millésimée 2023, sur laquelle s'appuie cette étude, a été menée de septembre à décembre 2024 auprès de 13 500 unités légales.

► Pour en savoir plus

- « [En juillet 2025, les prix des énergies et des matières premières alimentaires diminuent](#) », Informations Rapides n° 209, Insee, août 2025.
- Vuillemin T., « [Consommation d'énergie dans l'industrie en 2023](#) », Insee Première n° 2038, février 2025.
- « [Données 2024 sur les immatriculations de véhicules](#) », SDES, février 2025.
- Mayer T., Vicard V., Wibaux P., « [Will Chinese Auto Export Boom Transform into Local Production in Europe?](#) », CEPII Policy Brief n° 2024-45, juin 2024.
- Bourgeois M., Ovieve F. (Insee), Dubois S., Rouot C., Vivas É. (Dreets), « [La filière automobile amorce le virage vers l'électrique](#) », Insee Analyses Bourgogne-Franche-Comté n° 120, mai 2024.
- Fogelman M., Didioui A., « [Transformations et défis de la filière automobile](#) », Les Thémas de la DGE n° 4, octobre 2022.

Direction générale :
88, avenue Verdier
92541 Montrouge Cedex

Directeur de la
publication :
Fabrice Lengart

Rédaction en chef :
H. Michaudon,
S. Papon

Rédaction :
F. Lucas

Maquette :
L. Lamy-Verdier

✉ @insee.fr
✉ @InseeFr
www.insee.fr

Code Sage : IP252083
ISSN 0997-6252
© Insee 2025
Reproduction partielle
autorisée sous réserve
de la mention de la
source et de l'auteur



Insee