

Filière stratégique en pleine mutation, l'automobile doit faire face à une transformation technologique majeure liée à la fin programmée de la vente de modèles thermiques. En 2023, les 770 établissements de la filière implantés en Île-de-France emploient 64 000 salariés dédiés à l'automobile, ce qui en fait la première région employeuse de la filière. Elle est principalement implantée dans les Yvelines. Avec 9 milliards d'euros générés, soit 1,0 % du PIB francilien, la filière régionale se distingue de la filière nationale par une surreprésentation des emplois dans le tertiaire et la construction automobile et une forte dépendance à des entreprises donneuses d'ordre. Dans un contexte de forte transition, la moitié des établissements de la filière dépendent d'entreprises qui se diversifient et plus d'un tiers dépendent d'entreprises qui contribuent à la conception ou production de véhicules hybrides ou électriques.

À l'échelle européenne, la filière automobile s'inscrit dans une trajectoire de décarbonation visant la neutralité climatique à l'horizon 2050, avec notamment l'objectif de commercialiser une part limitée de véhicules thermiques neufs en 2035. Cette évolution s'accompagne de transformations technologiques, avec l'essor des motorisations électriques et hybrides, et d'une recomposition des chaînes de valeur, sur fond de concurrence internationale accrue.

En Île-de-France, comme en France, cette transition est soutenue par des politiques publiques structurantes telles que le plan France 2030, le contrat stratégique de la filière automobile 2024-2027 au niveau national, le Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation et la stratégie Impact 2028 au niveau régional. Ces dispositifs visent à renforcer la compétitivité de la filière et l'attractivité à l'international, à accélérer l'innovation et à accompagner l'évolution des compétences et des emplois.

Dans ce contexte, l'objectif de cette étude est de dresser un état des lieux de la filière automobile. Celle-ci regroupe l'ensemble des sociétés qui participent à la conception, à la fabrication, à la transformation et au recyclage de

► 1. Effectifs salariés dédiés à l'automobile et valeur ajoutée par secteur d'activité de la filière automobile en 2023 en Île-de-France

Industrie	Tertiaire
Construction de véhicules automobiles 26 190 salariés 4,7 Mds € de valeur ajoutée (VA)	Ingénierie, études techniques 10 180 salariés 0,7 Md € de VA
Fabrication de carrosseries et d'équipements automobiles 5 340 salariés – 0,6 Md € de VA	Activités informatiques 3 420 salariés – 0,3 Md € de VA
Autres industries 7 400 salariés 0,6 Md € de VA	Autres activités tertiaires 11 120 salariés 2,0 Mds € de VA

Note : Les rectangles sont proportionnels au nombre de salariés dédiés à l'automobile.

Lecture : En 2023, en Île-de-France, 26 190 salariés dédiés à l'automobile travaillent dans le secteur de la construction de véhicules automobiles. Ce secteur génère 4,7 milliards d'euros de valeur ajoutée dans la filière automobile.

Champ : Établissements employant au moins un salarié dépendant d'une unité légale de la filière automobile.

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

véhicules. 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.

Un emploi sur cinq dédié à l'automobile situé en Île-de-France

Fin 2023, en Île-de-France, 770 établissements comptent des effectifs dédiés à l'activité automobile ► **pour**

comprendre. Ces établissements emploient 91 000 salariés, dont 64 000 travaillent spécifiquement pour la filière automobile, soit près de 70 % des effectifs de ces établissements. La région concentre 19 % des emplois de la filière automobile française. Elle est ainsi la première région employeuse de la filière devant Auvergne-Rhône-Alpes (16 %). La filière automobile représente 1,0 % de l'emploi salarié régional, une part légèrement inférieure à la moyenne nationale (1,2 %).

La filière automobile francilienne génère 29 % de la richesse dégagée nationalement par la filière. Avec 9 milliards d'euros de valeur ajoutée, la filière automobile francilienne contribue à 1,0 % du produit intérieur brut (PIB) francilien, niveau proche de celui national (1,1 %). Cette contribution est la plus élevée en Bourgogne-Franche-Comté (2,8 %) et dans le Grand Est (2,1 %).

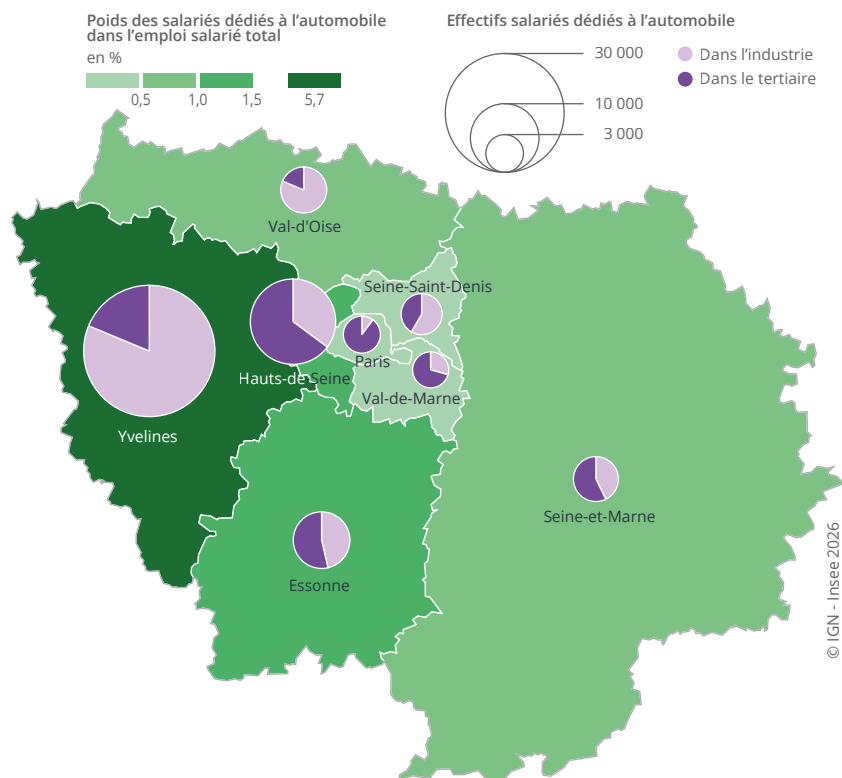
La filière régionale est principalement structurée autour de **grandes entreprises** et de grands établissements. En effet, les établissements dépendant de **petites et moyennes entreprises** n'emploient que 8 % des salariés de la filière alors qu'ils représentent près de la moitié des établissements. À l'inverse, les 22 % des établissements appartenant à une grande entreprise regroupent les deux tiers des emplois salariés dédiés à l'automobile. Cette concentration est liée aux 12 établissements franciliens sur 14 qui comptent 1 000 salariés ou plus dédiés à l'automobile et qui emploient au total 42 % des salariés de la filière automobile.

Les **grands constructeurs** tels que Renault ou Stellantis emploient 27 130 salariés dédiés, soit 35 % des salariés de la filière régionale. Ils génèrent à eux seuls 5 milliards d'euros de valeur ajoutée, soit plus de la moitié de celle produite par la filière régionale. Les **grands équipementiers** (Faurecia, Valeo ou Bosch par exemple) emploient quant à eux 6 % des salariés franciliens dédiés et produisent 5 % de la valeur ajoutée de la filière régionale.

Une filière régionale davantage tertiaisée

La filière automobile en Île-de-France se distingue par une forte concentration de fonctions stratégiques liées à la présence de sièges sociaux et d'activités tertiaires telles que la recherche et développement ou l'ingénierie. Parallèlement, les activités industrielles y sont sous-représentées : elles comptent 61 % d'emplois salariés dédiés et 65 % de la valeur ajoutée de la filière, contre 81 % au niveau national aussi bien pour l'emploi que pour la richesse.

► 2. Effectifs salariés dédiés à l'automobile par grand secteur dans les départements franciliens et part dans l'emploi salarié départemental



Lecture : 30 300 salariés dédiés à l'automobile travaillent dans les Yvelines, dont 24 630 exercent dans l'industrie et 5 670 dans le tertiaire. Ces 30 300 salariés représentent 5,7 % de l'emploi salarié du département.
Champ : Établissements employant au moins un salarié dépendant d'une unité légale de la filière automobile.
Source : Insee, enquête sur la filière conception et fabrication de véhicules automobiles 2023.

Dans l'industrie, l'Île-de-France est spécialisée dans la construction de véhicules automobiles, qui emploie 26 200 des 39 000 salariés dédiés du secteur industriel, soit 41 % des effectifs de l'ensemble de la filière (contre 25 % en France) ► **figure 1**. De plus, la région concentre près d'un tiers des emplois nationaux de cette activité et 41 % de la richesse qu'elle génère. A contrario, les autres secteurs industriels sont moins développés en Île-de-France. Ils ne représentent que 20 % des effectifs dédiés à l'automobile contre 55 % en France. En particulier, la fabrication de carrosseries et d'équipements automobiles n'emploie que 8,4 % des salariés de la filière contre 24 % au niveau national.

Parmi les activités tertiaires de la filière, l'ingénierie et les études techniques (16 % des effectifs automobiles dédiés contre 5,4 % en France) et l'informatique (5,4 % contre 1,8 %) sont surreprésentés en Île-de-France. Ces activités sont portées par les mutations technologiques telles que la digitalisation, l'intégration croissante de logiciels embarqués, le développement des aides à la conduite et fonctions autonomes ainsi que la transformation énergétique et écologique de la filière. En outre, les établissements franciliens de ces secteurs concentrent plus de la moitié des effectifs et de la valeur ajoutée nationale.

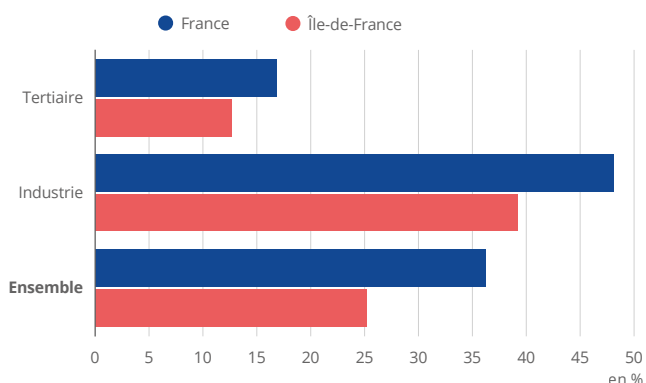
Une forte implantation dans les Yvelines

En Île-de-France, la filière automobile se concentre principalement dans les Yvelines (30 300 salariés dédiés, soit près de la moitié des effectifs régionaux) et, dans une moindre mesure, dans les Hauts-de-Seine (12 800 salariés) ► **figure 2**.

Dans les Yvelines, cette filière contribue plus sensiblement à l'emploi local qu'en Île-de-France. Ainsi, 5,7 % des salariés yvelinois en dépendent (contre 1,0 % dans la région) et la filière yvelinoise génère plus de la moitié de la valeur ajoutée de la filière régionale. Cette filière yvelinoise emploie plus de 80 % de ses salariés dans l'industrie, principalement dans la construction automobile. Plusieurs sites historiques majeurs, liés à de grands constructeurs, illustrent l'ancrage du département dans l'automobile comme le Technocentre, centre de recherche et de développement de Renault situé à Guyancourt, ou le site de Stellantis localisé à Poissy où se trouve la dernière usine de production de voitures en activité en Île-de-France. Certains sites évoluent vers de nouvelles activités afin de s'adapter aux mutations du secteur : économie circulaire dédiée à la mobilité pour l'ancienne usine de production de voitures de Renault située à Flins et, après 2028, le site de

► 3. Part des établissements de la filière dépendant d'une unité légale sous-traitante ou donneuse d'ordre

a - Unités légales sous-traitantes

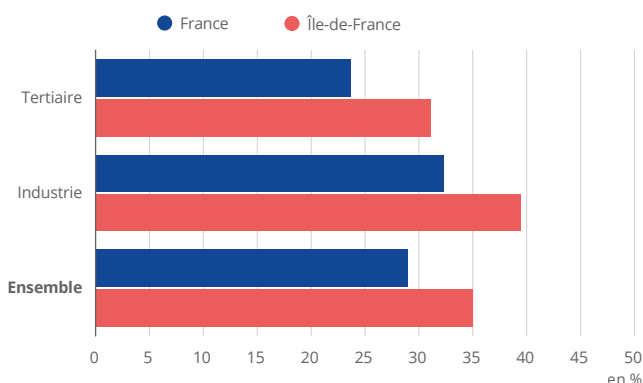


Lecture : 25,2 % des établissements de la filière automobile d'Île-de-France dépendent d'unités légales sous-traitantes. C'est le cas de 36,2 % des établissements au niveau national.

Champ : Établissements employant au moins un salarié dépendant d'une unité légale de la filière automobile.

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

b - Unités légales donneuses d'ordre



Lecture : 35 % des établissements de la filière automobile d'Île-de-France dépendent d'unités légales donneuses d'ordre. C'est le cas de 29 % des établissements au niveau national.

Champ : Établissements employant au moins un salarié dépendant d'une unité légale de la filière automobile.

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

Stellantis de Poissy s'orienterait également vers la production de pièces détachées et le reconditionnement de véhicules d'occasion.

Pôle historique de la filière avec notamment la présence du siège social de Renault à Boulogne-Billancourt, les Hauts-de-Seine ne sont plus un territoire industriel essentiel pour l'automobile depuis la fermeture en 1992 de l'usine Renault sur l'île Seguin à Boulogne-Billancourt. Près des deux tiers des salariés dédiés travaillent dans le tertiaire, notamment dans l'ingénierie et les études techniques (34 %) et les activités informatiques (16 %). Le département reste néanmoins le deuxième département francilien d'implantation de la filière automobile, regroupant 130 établissements et 20 % des effectifs dédiés régionaux. La filière automobile représente 1,1 % de l'emploi local.

Dans l'Essonne, troisième département d'implantation, les 5 600 salariés dédiés à l'activité automobile se répartissent

presque équitablement entre activités industrielle et tertiaire.

Dans les autres départements franciliens, l'activité automobile est moins présente. Elle est davantage tournée vers l'industrie dans le Val-d'Oise et en Seine-Saint-Denis, avec une forte présence d'équipementiers et de sous-traitants industriels. Enfin, les autres départements, en particulier Paris et le Val-de-Marne, sont majoritairement orientés vers le tertiaire.

Plus d'un tiers des établissements dépendent d'entreprises donneuses d'ordre

En Île-de-France, 35 % des établissements dépendent d'entreprises **donneuses d'ordre**, externalisant une partie de leurs activités (contre 29 % au niveau national). Cette pratique est plus marquée de manière générale dans l'industrie que dans le tertiaire (40 % des établissements contre 31 %). Le recours à la sous-traitance est particulièrement répandu dans la

construction de véhicules et, dans une moindre mesure, dans l'ingénierie et les études techniques. Les principales motivations pour sous-traiter mises en avant par les donneurs d'ordre résident dans l'amélioration de l'accès au savoir-faire et l'augmentation des capacités de production (70 % et 69 % des cas). Ces deux motifs sont combinés dans 41 % des cas. Par ailleurs, six établissements dépendant d'entreprises donneuses d'ordre sur dix dépendent elles-mêmes d'entreprises sous-traitant à l'étranger.

Parallèlement, un quart des établissements franciliens de la filière relèvent d'entreprises se déclarant **sous-traitantes**, une proportion sensiblement inférieure à la moyenne nationale (36 %) ► **figure 3**. Dans tous les secteurs d'activité hormis l'informatique, cette part est plus faible en Île-de-France qu'en France tout en étant plus élevée dans l'industrie (39 % dans la région, 48 % au niveau national) que dans le tertiaire (13 % contre 17 %).

Enfin, en Île-de-France, 11 % des établissements dépendent d'entreprises à la fois donneuses d'ordre et sous-traitantes, une proportion proche du niveau national (12 %).

► Encadré - Forte contraction de l'emploi salarié de la filière automobile manufacturière dans tous les départements franciliens depuis 2010

De profondes mutations de la filière sont engagées depuis plusieurs années : baisse de la production nationale, réorganisation des chaînes de sous-traitance, automatisation accrue, transition vers le véhicule électrique et baisse de l'emploi.

Sur le champ restreint de la filière automobile correspondant aux sociétés de plus de 20 salariés de la filière automobile manufacturière, l'emploi salarié a fortement reculé entre 2010 et 2023. Cette baisse a été sensible partout, mais plus encore en Île-de-France qu'au niveau national (-41 % contre -33 %).

Les départements franciliens figurent parmi les territoires les plus touchés par cette baisse. Durant cette période, l'emploi de la filière automobile manufacturière a quasiment disparu à Paris. Les Hauts-de-Seine et la Seine-Saint-Denis ont perdu, quant à eux, les deux tiers de leurs emplois de cette filière. La fermeture de l'usine PSA d'Aulnay-sous-Bois ou encore celle du centre technique Renault de Rueil-Malmaison en 2014 y ont contribué. Le recul est également extrêmement marqué en Seine-et-Marne (-59 %) et dans le Val-de-Marne (-47 %). Il est un peu plus mesuré dans le Val-d'Oise (-26 %), l'Essonne (-22 %) et les Yvelines (-22 %).

La moitié des établissements dépendent d'entreprises qui se diversifient

L'industrie automobile connaît une mutation profonde portée par l'électrification, la numérisation et de nouveaux usages. Historiquement centrée sur la production de véhicules, elle s'étend désormais vers de nouveaux domaines comme les services de mobilité, l'énergie (batteries, recharge) ou l'économie circulaire (recyclage, reconditionnement).

Cette évolution pousse les acteurs de la filière à développer de nouvelles compétences et à explorer d'autres secteurs industriels. Les entreprises se diversifient dans le marché automobile ou dans d'autres secteurs, et cela impacte également, le cas échéant, l'activité de leurs sous-traitants. Comme au niveau national, la moitié des établissements de la région dépendent d'entreprises engagées dans une stratégie de diversification. Celle-ci concerne aussi bien les établissements du secteur industriel que du secteur tertiaire.

Cette évolution est moins marquée dans la construction de véhicules automobiles et la fabrication de carrosseries et d'équipements automobiles. Les entreprises de ces secteurs cherchent principalement à se diversifier au sein du marché automobile. À l'inverse, dans les autres industries, deux tiers des établissements dépendent d'entreprises qui élargissent leurs compétences, notamment dans l'aéronautique (pour 19 % d'entre eux) ou l'énergie (18 %). Dans le tertiaire, cette recherche d'évolution est

particulièrement marquée dans le secteur de l'ingénierie et des études techniques (66 % des établissements). Un tiers d'entre eux dépend d'entreprises qui cherchent à se diversifier dans l'aéronautique, mais aussi l'énergie (30 %) ou le ferroviaire (25 %).

L'électrification du parc automobile, accélérée par la réglementation européenne, constitue un virage stratégique pour les constructeurs français. Ceux-ci investissent massivement dans la recherche-développement, l'adaptation des chaînes de production ou les technologies de batteries. En Île-de-France, 34 % des établissements de la filière dépendent d'entreprises impliquées dans la conception ou production de véhicules hybrides ou électriques (contre 29 % au niveau national). L'industrie est particulièrement concernée, avec 44 % des établissements, notamment dans la construction de véhicules automobiles (57 % des établissements). Dans le tertiaire, cette part ne représente que 24 % des établissements, mais avec des disparités : 52 % des établissements en ingénierie et études techniques dépendent d'entreprises qui s'y sont engagées contre 19 % pour les autres secteurs tertiaires. Par ailleurs, 24 % des établissements franciliens dépendent d'entreprises en transition vers l'hybride ou l'électrique, aussi bien dans l'industrie (28 %) que dans le tertiaire (21 %).

► Pour comprendre

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 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 aucune grande société de la filière dans l'échantillon.

L'enquête sur la filière automobile de 2012, portant sur l'année 2010, a été menée par la Direction Générale des Entreprises, auprès des sociétés industrielles de 20 salariés ou plus identifiées comme produisant des intrants pour la filière, c'est-à-dire entrant potentiellement dans l'élaboration d'un véhicule automobile. La comparaison entre les années 2010 et 2023 porte sur le champ commun aux deux enquêtes, à savoir les sociétés de la filière automobile ayant une activité principalement industrielle et une taille minimale fixée selon l'activité principale exercée par la société.

L'**effectif salarié dédié à la filière automobile** est estimé en appliquant à l'effectif salarié total de l'entreprise ou établissement 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 dédiée à la filière automobile. De plus, seuls les établissements employant au moins un salarié dédié à l'automobile ont été conservés dans le champ de l'étude.

La **valeur ajoutée dans l'automobile** de l'unité légale est obtenue par le pourcentage d'activité de l'unité légale dédiée à l'automobile. Cette valeur ajoutée est ensuite ventilée par établissement au prorata de la masse salariale automobile calculée, en multipliant la masse salariale de l'établissement par le pourcentage d'activité de l'établissement dédié à l'automobile ; à défaut, la ventilation se fait au prorata de l'effectif dédié à l'automobile.

► Définitions

Trois catégories d'entreprises sont définies :

- les **petites et moyennes entreprises** (PME), dont les microentreprises, sont celles qui, d'une part, occupent moins de 250 personnes et, 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 et, d'autre part, ont un chiffre d'affaires annuel n'excédant pas 1 500 millions d'euros ou un total de bilan n'excédant pas 2 000 millions d'euros ;
- les **grandes entreprises** (GE) sont des entreprises non classées dans les catégories précédentes.

Les constructeurs sont les établissements dépendant d'une entreprise ayant pour activité la construction de véhicules automobiles. Parmi eux, les **grands constructeurs** sont les établissements dépendant d'une grande entreprise.

Les équipementiers sont les établissements dépendant d'une entreprise ayant pour activité la fabrication de carrosseries, d'équipements automobiles ou la fabrication et le rechapage de pneumatiques. Parmi eux, les **grands équipementiers** sont les établissements dépendant d'une grande entreprise.

Les **donneurs d'ordre** sont les entreprises qui ont déclaré dans l'enquête avoir sous-traité tout ou partie de leur activité en lien avec la filière automobile.

Les **sous-traitants** sont les entreprises qui ont déclaré dans l'enquête avoir eu un ou plusieurs donneurs d'ordre en 2023. Certaines entreprises peuvent être à la fois sous-traitantes et donneuses d'ordre.

Xavier Gatepaille, Élisabeth Prévost
(Insee)



Retrouvez davantage de données associées à cette publication sur [insee.fr](https://www.insee.fr)

► Pour en savoir plus

- **Camille H., Chelly S., Lafrogne-Joussier R.**, « [La filière automobile manufacturière en France entre 2010 et 2023 : entre recul et adaptation](#) », *Insee Analyses* n° 116, février 2026.
- **Camille H., Chelly S., Lafrogne-Joussier R.**, « [La filière automobile entre 2010 et 2023 : Anatomie d'une chute](#) », *Insee, Documents de travail* n° 2026-04, février 2026.
- **Bouvier A., Camille H.**, « [Le poids de la filière automobile française : 329 000 salariés et 1,1 % du PIB](#) », *Insee Première* n° 2083, décembre 2025.
- **Direction générale du Trésor**, « [Étude comparative internationale – L'accompagnement de la filière automobile dans sa transition](#) », novembre 2023.

