

La filière automobile manufacturière en France entre 2010 et 2023 : entre recul et adaptation

Insee Analyses • n° 116 • Février 2026



Entre 2010 et 2023, l'emploi des sociétés appartenant à la filière automobile manufacturière, composée des constructeurs automobiles et de leurs fournisseurs industriels, a chuté de 33 %, alors qu'il a été quasi stable (-1 %) pour le reste de l'industrie manufacturière.

Ce recul de l'emploi est similaire chez les constructeurs (35 %) et les fournisseurs (32 %). Il touche l'ensemble des territoires, des secteurs et des métiers de la filière.

Les fournisseurs industriels les plus dépendants de la filière automobile en 2010 sont ceux qui ont perdu le plus de salariés et qui ont le plus souvent cessé leur activité. Parmi les sociétés fournissant la filière en 2010 comme en 2023, l'emploi recule moins fortement chez ceux ayant modernisé leur outil de production.

Au sein d'un sous-secteur industriel donné, les fournisseurs de la filière sont plus enclins à exporter et sont légèrement plus implantés dans les pays où les constructeurs français sont présents que les sociétés hors filière. Toutefois, depuis 2010, ces différences relatives ont cessé de s'accroître.

Enfin, en 2023, trois quarts des fournisseurs industriels de la filière concourent déjà à la chaîne de valeur des véhicules électriques, pour une partie de leur activité. L'emploi chez les fournisseurs producteurs de batteries a fortement progressé entre 2020 et 2023, gagnant 1000 équivalent temps plein (ETP), un niveau qui demeure toutefois modeste au regard de l'ensemble de la filière.

Entre 2010 et 2023, la vente de voitures neuves a reculé d'environ 20 % sur le marché français, et l'emploi dans le **secteur de la construction automobile** a chuté de 35 %, contre seulement 1 % dans le reste de l'industrie manufacturière.

Autour des constructeurs, acteurs centraux de la filière, se regroupent l'ensemble des sous-traitants et fournisseurs participant à la chaîne de valeur menant à la production d'un véhicule. L'analyse de l'impact économique des mutations actuelles du marché automobile doit donc couvrir l'ensemble de ce périmètre. Deux enquêtes identifiant les **sociétés** de la filière automobile en 2010 et 2023 sont mobilisées sur leur champ commun pour décrire les évolutions de la filière sur cette période ► **encadré ► méthodes**. Ainsi, cette étude porte sur ce champ commun de la **filière automobile manufacturière** que nous appellerons, par simplification « filière automobile ».

L'emploi chute de 33 % en 13 ans dans la filière automobile

Entre 2010 et 2023, l'emploi total des sociétés de la filière automobile est

passé de 425 500 à 286 800 équivalent temps plein (ETP), soit une chute de 33 %. Chez les constructeurs, cette baisse est de 46 000 ETP (-35 %), dont la majorité provient de la réduction d'effectifs au sein de sociétés pérennes (sociétés présentes dans la filière en 2010 et 2023) ► **figure 1a**.

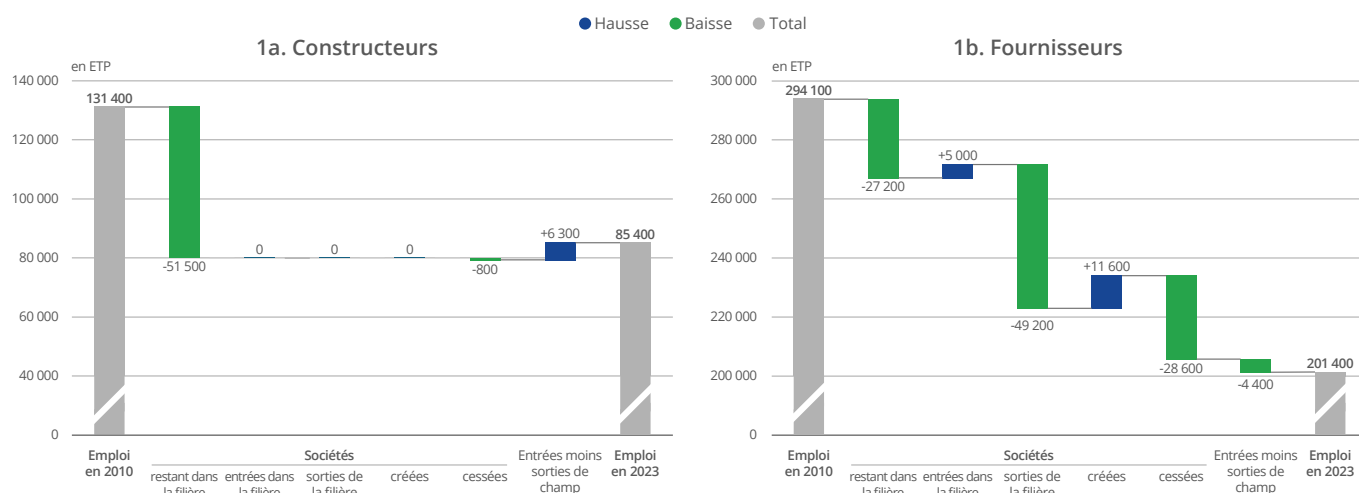
Chez les fournisseurs de la filière, le recul relatif de l'emploi est d'une ampleur comparable à celui qu'ont connu les constructeurs, avec une baisse de 32 % ► **figure 1b**. Ce repli s'explique d'abord par les sorties de filière : certaines sociétés impliquées en 2010 sont toujours actives en 2023, mais ne fournissent plus les constructeurs automobiles. Ces sorties représentent une perte de 49 200 ETP, loin d'être compensée par les rares entrées de sociétés industrielles dans la filière (+5 000 ETP). Ces pertes d'emplois sont particulièrement concentrées dans les secteurs de la métallurgie, de la chimie et des équipements électriques. Chez les fournisseurs, la cessation d'activité constitue la deuxième source de baisse de l'emploi (-28 600 ETP), loin d'être compensée par les créations de sociétés (+11 600 ETP). Chez les carrossiers et équipementiers, les cessations d'activité

nettes des créations expliquent environ 48 % des pertes d'emploi. Enfin, l'emploi des sociétés restées dans la filière manufacturière diminue de 27 200 ETP. Cette baisse masque toutefois des dynamiques hétérogènes. Pour 44 % de ces sociétés, les effectifs augmentent de 13 300 ETP. Ces sociétés en croissance dans la filière ne représentaient cependant que 19 % de l'emploi en 2010 des sociétés restées dans la filière. À l'inverse, 45 % de ces sociétés, concentrant 52 % de l'emploi initial, voient leurs effectifs diminuer de 29 600 ETP et tirent ainsi l'évolution agrégée. Le solde correspond à des sociétés contribuant toujours à la filière mais ayant connu des restructurations, catégorie pour laquelle l'emploi recule de 10 900 ETP.

Une chute de l'emploi spécifique à la filière dans tous les secteurs

L'emploi total des établissements industriels, fournisseurs de la filière automobile, a baissé fortement (-32 %) en 13 ans alors que celui des établissements appartenant aux mêmes secteurs d'activité mais n'ayant jamais travaillé pour cette filière reste stable ► **figure 2**.

► 1. Évolution de l'emploi chez les constructeurs et les fournisseurs de la filière automobile



Lecture : En 2010, les constructeurs emploient 131 400 salariés. Les constructeurs de 2010 qui ont cessé leurs activités entre 2010 et 2023 employaient 800 salariés en 2010.

Champ : France, fournisseurs et constructeurs de la filière automobile manufacturière appartenant aux secteurs industriels en 2010 ou en 2023.

Source : Insee, Base Tous salariés, Enquêtes automobile.

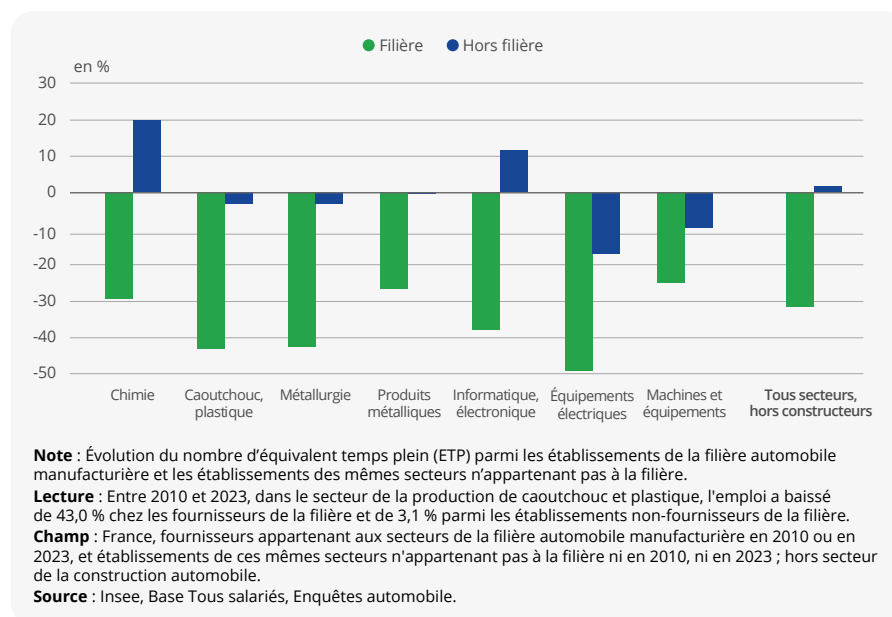
Ainsi, au sein du secteur de la production de produits métalliques, l'emploi a baissé de 27 % parmi les établissements de la filière, alors qu'il est stable dans les autres. La différence est également très marquée pour le secteur de la production de caoutchouc et plastique, avec une perte de 43 % des effectifs parmi les établissements de la filière et de seulement 3 % pour les autres. Enfin, dans les secteurs de la fabrication de produits informatiques et de la chimie, l'emploi augmente dans les établissements hors filière alors qu'il diminue fortement dans les établissements de la filière.

Une chute de l'emploi généralisée à tous les territoires

La filière est principalement implantée dans le nord et l'est de la France, notamment à proximité des sites des grands constructeurs ► [figure 3a](#). Parmi les territoires les plus employeurs figurent les Yvelines, qui accueillent les usines PSA-Stellantis à Poissy et Renault à Flins-sur-Seine, ainsi que plusieurs départements des Hauts-de-France, où se concentrent de nombreux sites d'assemblage, comme Hordain ou Onnaing dans le département du Nord. Ces territoires sont aussi ceux où la baisse de l'emploi est la plus forte. Cependant, l'emploi recule dans la quasi-totalité des départements ► [figure 3b](#). Ces baisses sont bien spécifiques à la filière, elles ne reflètent pas une diminution généralisée de l'emploi industriel local.

Dans plus de trente départements, la filière a perdu plus de 100 ETP via des établissements appartenant à

► 2. Évolution de l'emploi entre 2010 et 2023 par secteur, pour les établissements de la filière automobile manufacturière et ceux hors de la filière



Note : Évolution du nombre d'équivalent temps plein (ETP) parmi les établissements de la filière automobile manufacturière et les établissements des mêmes secteurs n'appartenant pas à la filière.

Lecture : Entre 2010 et 2023, dans le secteur de la production de caoutchouc et plastique, l'emploi a baissé de 43,0 % chez les fournisseurs de la filière et de 3,1 % parmi les établissements non-fournisseurs de la filière.

Champ : France, fournisseurs appartenant aux secteurs de la filière automobile manufacturière en 2010 ou en 2023, et établissements de ces mêmes secteurs n'appartenant pas à la filière ni en 2010, ni en 2023 ; hors secteur de la construction automobile.

Source : Insee, Base Tous salariés, Enquêtes automobile.

des sociétés dont l'activité a cessé, et même plus de 1000 ETP dans plusieurs départements, dont la Haute-Savoie. Ce département enregistre le plus grand nombre de fermetures, notamment dans la vallée de l'Arve, pôle historique du décolletage en France. Les sorties de filière ont par ailleurs concerné plusieurs centaines d'emplois dans plus de la moitié des départements. Les départements les plus touchés par les fermetures concentrent également un grand nombre d'établissements appartenant à des sociétés sortant de la filière, signe d'une profonde transformation de ces territoires sur la période.

Les ouvriers peu qualifiés sont plus concernés par la baisse de la filière

En 13 ans, la filière automobile industrielle a perdu davantage d'ouvriers peu qualifiés que d'ouvriers qualifiés et de cadres et ingénieurs, aussi bien chez les constructeurs que les fournisseurs.

Les ouvriers forment en effet le plus gros contingent des salariés de la filière automobile, et leur part dans son emploi total recule de 50 à 46 % entre 2010 et 2023 ► [figure 4](#). Si la part des ouvriers qualifiés est stable, autour de 32 % des effectifs salariés, celle des ouvriers non qualifiés baisse de 18 à 14 %. Sur la même

période, la hausse du recours à l'intérim ne compense pas cette chute de l'emploi des ouvriers non qualifiés. Ces derniers sont potentiellement davantage exposés à l'automatisation voire à la délocalisation des activités.

À l'inverse, la part des cadres dans le nombre de salariés et surtout des ingénieurs et cadres techniques a augmenté, passant de 16 à 23 % (12 à 18 % pour les seuls ingénieurs).

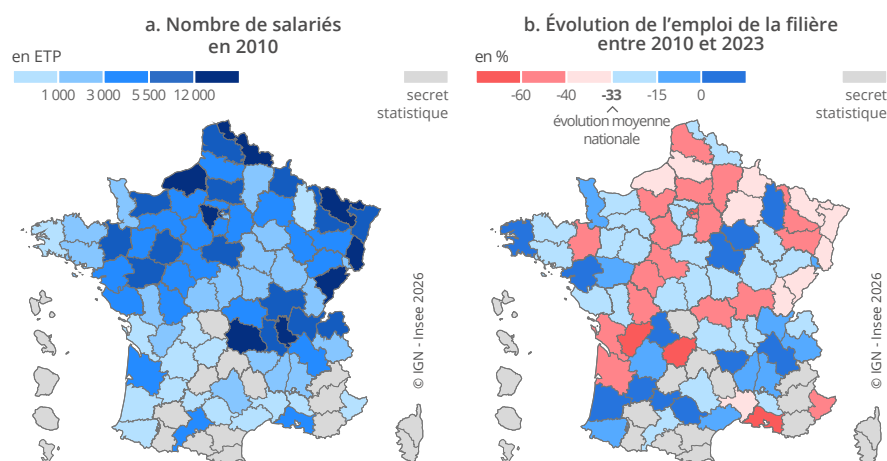
La dépendance aux constructeurs, facteur de fragilité pour les fournisseurs

Parmi les sociétés présentes dans la filière en 2010, 19 % ont cessé leur activité entre 2010 et 2023 (soit une sur cinq). À caractéristiques initiales comparables, cette probabilité est supérieure de 7 points de pourcentage pour les fournisseurs les plus exposés à la filière automobile (ceux tirant plus de 50 % de leur chiffre d'affaires de l'automobile en 2010) ► **figure 5a**, ► **méthodes**. S'agissant des sociétés actives en 2010 et qui le sont encore en 2023, une sur quatre ont quitté la filière ; cette probabilité est cependant quasi nulle pour les sociétés les plus exposées en 2010 ► **figure 5b**. Enfin, pour les fournisseurs de 2010 toujours impliqués dans la filière en 2023, ceux qui étaient les plus exposés à la filière en 2010 sont aussi ceux qui ont enregistré les plus fortes pertes d'emploi ► **figure 5c**.

Les fournisseurs les plus performants en termes de niveau de productivité du travail en 2010 ferment moins, témoignant d'une plus grande robustesse dans un environnement en pleine mutation. Lorsqu'ils maintiennent leur activité, ceux ayant investi le plus en 2010 en proportion de leur activité (ou chiffre d'affaires) dans la modernisation de leur outil de production voient leur emploi chuter moins fortement.

L'appartenance d'un fournisseur à un groupe de constructeurs automobile, ou à un autre groupe, qu'il soit français ou étranger, ne semble en revanche pas liée de façon significative, à la cessation d'activité ou à l'évolution de l'emploi, toutes choses égales par ailleurs. Confrontées aux difficultés de la filière, de nombreuses sociétés cherchent à diversifier leur activité, à l'intérieur ou en dehors de l'automobile. En 2023, 45 % des fournisseurs présents en 2010 et 2023 déclaraient mener des projets visant à diversifier leur activité en dehors de leur filière, mais seule la moitié de ces projets avaient déjà abouti. Les plus exposés à la filière rencontrent davantage de difficultés. On peut penser que cette

► 3. Emploi dans la filière automobile par départements



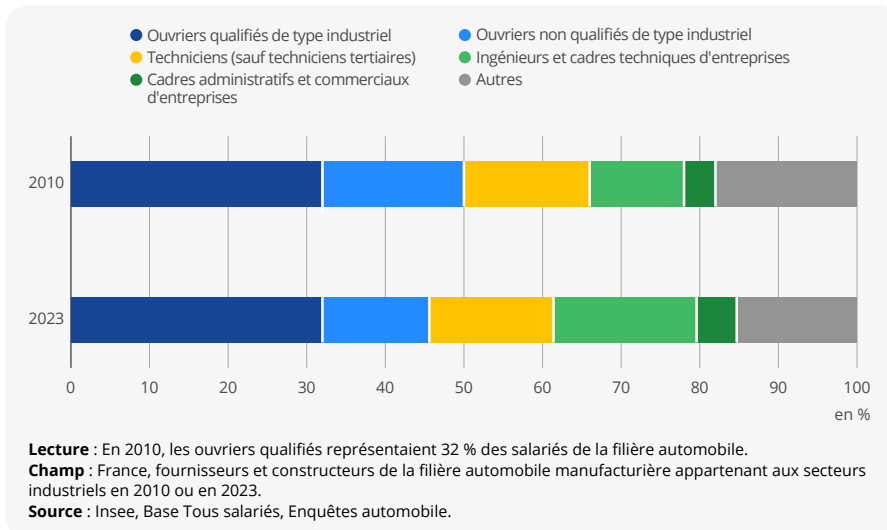
Note : Les départements en gris sont des départements pour lesquels il y a trois établissements de la filière ou moins, distinction nécessaire pour respecter le secret statistique.

Lecture : Le département du Nord employait 27 519 équivalent temps plein (ETP) de la filière en 2010. Le nombre d'ETP de la filière y a chuté de 25 %.

Champ : France, fournisseurs et constructeurs des secteurs industriels de la filière automobile en 2010 ou en 2023.

Source : Insee, Base Tous salariés, Enquêtes automobile.

► 4. Structure de l'emploi de la filière automobile manufacturière en 2010 et en 2023



► Encadré – Deux indicateurs distincts de l'emploi dans la filière automobile pour l'année 2023

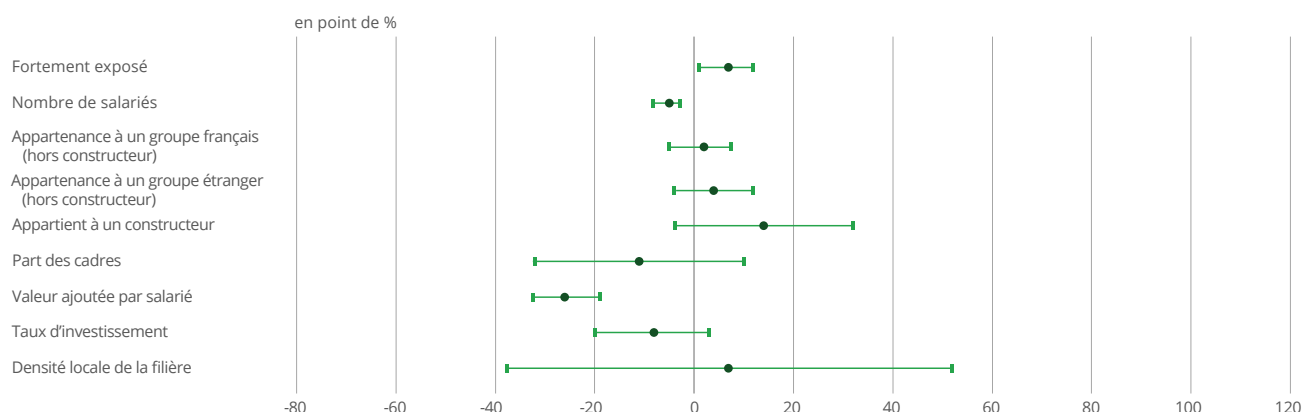
Pour permettre les comparaisons entre les enquêtes de 2010 et 2023, l'estimation de l'emploi dans la filière automobile dans cette publication n'est pas identique à celle de [Bouvier et Camille, 2025](#), où elle s'élève à 328 600 salariés dédiés en 2023 contre 286 800 ETP dans cette étude. Trois raisons principales expliquent ces différences :

- **Cette étude se restreint au champ commun des deux enquêtes** : seule une partie des sociétés industrielles de l'enquête 2023 a pu être prise en compte. Pour permettre une comparaison avec l'enquête réalisée par la Direction Générale des Entreprises en 2010, ce travail se limite aux secteurs d'activité et tailles de sociétés présents dans les deux enquêtes ► **méthodes**. L'estimation passe de 286 800 à 361 000 ETP lorsqu'on retient toutes les sociétés industrielles de l'enquête 2023.
- **Cette étude porte sur l'emploi total en ETP** : [Bouvier et Camille, 2025](#) comptabilisent le nombre de salariés en fin d'année, en excluant, chez les fournisseurs, les salariés qui travaillent pour d'autres filières. Ce calcul étant impossible avec l'enquête de 2010, cette étude comptabilise l'emploi total des fournisseurs exprimés en ETP ► **méthodes**. Lorsqu'on adopte leur manière de compter l'emploi, l'estimation passe de 361 000 ETP totaux à 261 500 salariés dédiés à la filière.
- **Cette étude porte sur l'industrie** : lorsqu'on ajoute les sociétés de services fournissant les constructeurs automobiles, comptées dans [Bouvier et Camille, 2025](#), l'estimation de l'emploi passe de 261 500 à 328 600 salariés dédiés.

► 5. Facteurs influençant la trajectoire de vie des sociétés

● Coefficient moyen — Intervalle de confiance à 95 %

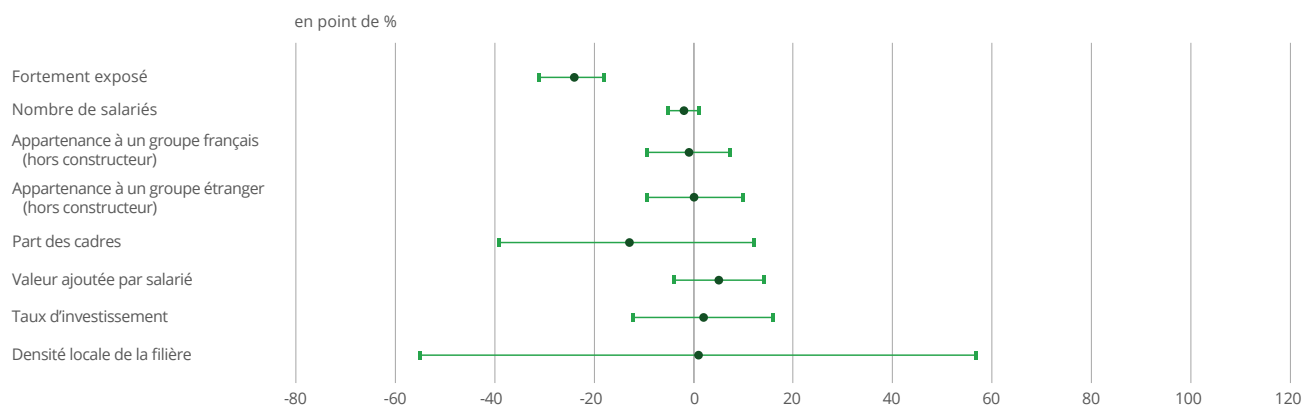
a. Probabilité de cesser son activité



Notes : Les coefficients correspondent à un modèle de régression linéaire reliant une variable binaire qui indique si la société a cessé son activité entre 2010 et 2023, à différentes caractéristiques de cette société en 2010. Un coefficient est statistiquement significatif si son intervalle de confiance (l'écart entre bornes haute et basse) n'englobe pas 0. Dans l'échantillon, la probabilité moyenne de cesser l'activité est de 19 %.

Lecture : Un fournisseur fortement exposé (dont la part du chiffre d'affaires dédié à l'automobile est supérieure à 50 % en 2010) a une probabilité de cesser son activité entre 2010 et 2023 plus élevée de 7 points de pourcentage que la moyenne des fournisseurs.

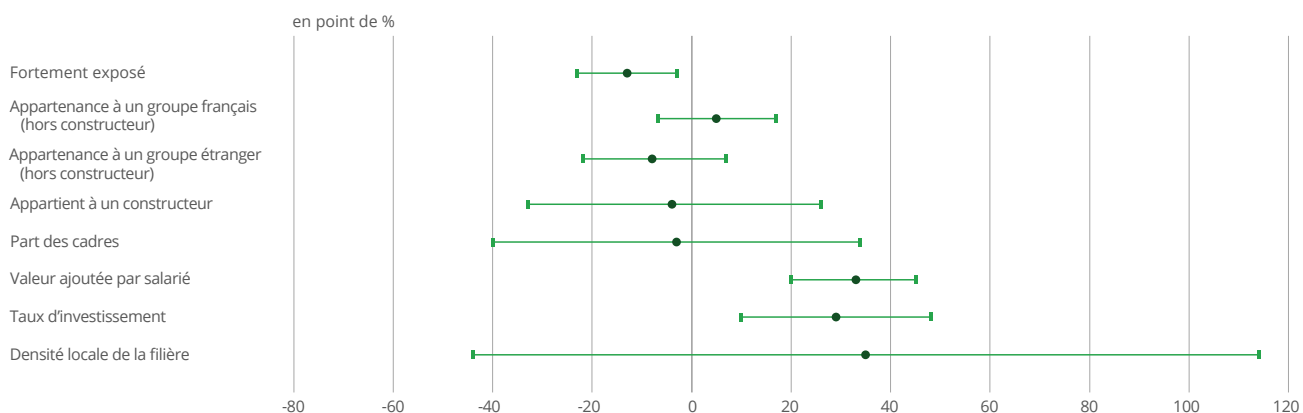
b. Probabilité de sortir de la filière conditionnellement à être toujours actif en 2023



Notes : Les coefficients correspondent à un modèle de régression linéaire reliant une variable binaire qui indique si un fournisseur en 2010 toujours actif en 2023, est sorti de la filière à cette date, à différentes caractéristiques de cette société en 2010. Un coefficient est statistiquement significatif si son intervalle de confiance (l'écart entre bornes haute et basse) n'englobe pas 0. Dans l'échantillon, la probabilité moyenne de sortir de la filière est de 25 %.

Lecture : Un fournisseur fortement exposé (dont la part du chiffre d'affaires dédié à l'automobile est supérieure à 50 % en 2010) a une probabilité de sortir de la filière entre 2010 et 2023 plus faible de 24 points de pourcentage que la moyenne des fournisseurs.

c. Évolution de l'emploi conditionnellement à ce que les fournisseurs de 2010 le soient toujours en 2023



Notes : Les coefficients correspondent à un modèle de régression linéaire reliant la différence en logarithme de l'emploi d'une société pérenne dans la filière entre 2010 et 2023, aux caractéristiques de cette société en 2010. Un coefficient est statistiquement significatif si son intervalle de confiance (l'écart entre bornes haute et basse) n'englobe pas 0. Dans l'échantillon, l'évolution moyenne de l'emploi est de -7 %.

Lecture : L'évolution de l'emploi d'un fournisseur fortement exposé (dont la part du chiffre d'affaires dédié à l'automobile est supérieure à 50 % en 2010) est 13 points de pourcentage plus faible que celle des fournisseurs les moins exposés. Une augmentation de 1 % de la valeur ajoutée par salarié en 2010 est liée à une évolution de l'emploi de 0,3 point de pourcentage.

Champ : France, fournisseurs de la filière appartenant aux secteurs industriels de la filière automobile en 2010 ou en 2023.

Source : Insee, FARE, LiFi, Base Tous salariés, Enquêtes automobile.

implication plus forte dans la filière va de pair avec des investissements spécifiques réalisés au profit de la filière, plus difficiles à valoriser ailleurs. Parallèlement, 38 % de ces fournisseurs pérennes cherchent à renforcer ou développer leur activité au sein de la filière. Parmi les sociétés qui restent actives dans la filière en 2023, seules 9 % voient la part de leur chiffre d'affaires dans l'automobile passer sous le seuil de 50 %, tandis que 8 % voient au contraire l'automobile devenir leur débouché majoritaire. Enfin, une grande partie des sociétés dont l'exposition à la filière diminue correspond en réalité à des sociétés ayant quitté la filière : comme précisé ci-dessus, celles-ci représentent 25 % des fournisseurs de 2010 encore actifs en 2023.

Les fournisseurs délocalisent peu mais exportent vers les pays accueillant les sites des constructeurs français

Dans l'industrie automobile, les coûts de transport élevés conduisent généralement à produire les véhicules à proximité géographique du lieu de vente final : les constructeurs fabriquent ainsi majoritairement en Europe ou au Maghreb les modèles destinés au marché européen [Mayer et al., 2024]. Les constructeurs français ont ainsi progressivement développé des usines d'assemblage en Roumanie, en Slovaquie, en Turquie et en Espagne pour Renault ; au Maroc, au Portugal, en Slovaquie et en Espagne pour PSA-Stellantis

► [sources](#).

En 2011, 49 % de la production mondiale de Renault (31 % pour PSA-Stellantis) se situe dans ces pays et cette part augmente de 9 points entre 2010 et 2023 (13 points pour PSA-Stellantis entre 2010 et 2019). Pour les deux marques, on observe à la fois une chute de la production en France et une augmentation de la production dans les pays mentionnés.

Les fournisseurs apparaissent légèrement, mais significativement, plus ancrés dans ces pays que les sociétés des mêmes secteurs non impliquées dans la filière automobile : leur probabilité d'y être implantés est supérieure d'environ 1 point de pourcentage, avec un différentiel de deux points pour l'Espagne et la Roumanie. L'écart est en revanche nettement plus marqué en matière d'exportations. Au début des années 2000, les fournisseurs sont environ 10 points de pourcentage plus susceptibles d'exporter vers ces destinations ; cet avantage atteint 20 points en 2010, après avoir doublé au cours de la décennie précédente. Depuis 2010, toutefois, la dynamique s'est interrompue : sur la période 2010-2023, l'écart se stabilise et les exportations vers ces pays n'augmentent pas davantage que celles des sociétés situées hors de la filière automobile.

Les trois quarts des fournisseurs contribuent désormais à la production de véhicules électriques

Depuis 2010, la concurrence internationale s'est intensifiée avec l'émergence de la Chine comme exportateur de véhicules, en particulier dans le domaine des véhicules électriques. En Europe, la réglementation prévoit une réduction progressive des

émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves vendues sur le marché européen. La Commission européenne a proposé en décembre 2025 de modifier l'objectif de réduction en 2035 de 100 % à 90 %, par rapport au niveau de 2021.

La transition vers les véhicules électriques, soutenue par les politiques environnementales, transforme en profondeur l'ensemble de la chaîne de valeur automobile. En 2023, les trois quarts des fournisseurs déclarent être effectivement impliqués dans la conception ou la production de véhicules électriques. Parmi ceux initialement spécialisés exclusivement dans les véhicules thermiques, plus d'un tiers indiquent avoir fait évoluer leur activité afin de s'adapter à la conception ou à la production de véhicules électriques. Cependant, environ 15 % des fournisseurs ne produisent pas d'intrants destinés aux véhicules électriques, ce qui les expose de manière accrue aux risques économiques associés à cette transition technologique.

Cette mutation s'accompagne d'importantes créations d'emplois dans le secteur des piles et accumulateurs au sein de nouvelles entreprises de la filière entre 2010 et 2023, avec une croissance nettement plus élevée que celle observée dans le reste du secteur hors filière (1 000 ETP, +79 % contre 400 ETP, +14 %). Les données provisoires suggèrent que cette dynamique se prolonge en 2025. ●

Hugo Camille, Swann Chelly, Raphaël Lafrogne-Joussier (Insee)



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

► Sources

L'analyse s'appuie sur deux enquêtes auprès de sociétés implantées en France, interrogées sur leur appartenance à la filière automobile et leur exposition à celle-ci en termes de chiffre d'affaires.

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. L'enquête a ainsi interrogé environ 5 000 sociétés.

L'[enquête sur la filière automobile de 2024](#), portant sur l'année 2023, a été menée par l'Insee auprès de sociétés appartenant potentiellement à la filière, qu'elles soient industrielles ou bien qu'elles contribuent à la chaîne de valeur par des activités de service (R&D, logistique, etc.). Environ 14 000 sociétés ont été interrogées. Outre l'identification des sociétés appartenant à la filière en 2023 et leur positionnement dans celle-ci (activités concernées et poids dans le chiffre d'affaires), elle portait également sur les stratégies de diversification et l'adaptation vis-à-vis de l'électrification de la filière.

L'étude mobilise également la [Base Tous salariés](#) afin de connaître la décomposition de l'emploi dans les établissements sur la période 2010 et 2023, les données individuelles du dispositif « [Ésane](#) » de 2010 et 2023 pour décrire les données comptables des sociétés, ainsi que les données issues des formulaires des Douanes entre 2000 et 2023 et le fichier des [Liaisons financières \(Lifi\)](#) qui recense l'ensemble des liens de détention entre sociétés implantées en France et les détentions de sociétés situées à l'étranger. Enfin, les projections d'emploi sont effectuées grâce aux [FDT-Emploi](#), fichiers détaillés trimestriels des Estimations d'emploi, fournissant des estimations d'emploi jusqu'au premier trimestre 2025. Pour identifier les sites de productions étrangers de Renault et PSA-Stellantis, nous mobilisons les documents d'enregistrement universels de ces groupes sur la période 2008-2023 pour Renault et 2002-2019 pour PSA-Stellantis. Enfin, la [base E7 de l'Insee](#) est mobilisée afin d'associer à chaque société observée en 2010 son **successeur** et, réciproquement, à chaque société observée en 2023 son **prédécesseur**.

► Méthodes

Pour caractériser l'évolution de la filière sur le moyen terme, on mobilise deux enquêtes portant sur la filière automobile en 2010 et en 2023

► **sources.** Ces deux enquêtes identifient les sociétés de la filière automobile — constructeurs et fournisseurs — et en mesurent le poids économique. La comparaison entre les deux années 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.

Si l'enquête de 2023 porte sur l'ensemble des activités de la filière automobile (y compris celles des secteurs non industriels), celle de 2010 ne porte que sur des secteurs manufacturiers. Par ailleurs, l'enquête de 2010 est exhaustive pour les sociétés de 20 salariés ou plus, alors que celle de 2023 l'est au-delà d'un seuil spécifique à chaque secteur (0, 5, 10, 50 ou 100 salariés selon le code APE de la société) [Camille et al., 2026]. Enfin, quelques secteurs manufacturiers faisaient partie du champ de l'enquête en 2010, mais pas en 2023. Pour que les évolutions ne soient pas biaisées par ces différences de contour des enquêtes, les analyses sont restreintes aux sociétés des secteurs manufacturiers, de taille suffisante pour appartenir au champ de chacune des deux enquêtes, y compris celles cessées après 2010 et celles créées après 2010. Ainsi 206 sociétés, comptabilisant 35 600 ETP, faisaient partie du champ de l'enquête en 2010 mais pas de celle de 2023 (notamment parce qu'elles ont changé de secteur, ou parce que leur effectif salarié est sous le seuil d'interrogation de l'enquête de 2023) ; réciproquement, 349 sociétés manufacturières, comptabilisant 37 500 ETP, qui ont été interrogées en 2023 ne faisaient pas partie du champ de l'enquête de 2010. En matière d'emploi, ces entrées et sorties de champ se compensent globalement dans l'évolution des sociétés industrielles de la filière. Certaines sociétés industrielles dans la filière en 2010 peuvent continuer à fournir l'industrie automobile, mais en ayant changé d'activité principale (et inversement, des sociétés de service ayant une activité industrielle destinée à l'industrie automobile en 2010 sont devenues des sociétés industrielles en 2023). Ces sociétés ne sont pas dans le champ de cette analyse.

Le suivi de l'emploi au niveau individuel entre 2010 et 2023 est compliqué par l'existence de restructurations telles que les fusions, scissions ou acquisitions (qui conduisent à modifier leur numéro d'enregistrement, ce qui peut laisser croire à tort à des cessations ou des créations de sociétés). La base E7 de l'Insee est utilisée pour associer à chaque société observée en 2010 un successeur en 2023 et, réciproquement, à chaque société observée en 2023 un prédécesseur ► **sources.** Ainsi, les sociétés concernées par des restructurations sont les sociétés qui ont un successeur ou un prédécesseur ou qui sont des successeurs ou des prédécesseurs.

Les sociétés qui sont dans le champ commun des deux enquêtes, qui déclarent être dans la filière automobile en 2010, mais pas en 2023, sont analysées ici sous le terme « sortie de filière ». Symétriquement, les sociétés du champ commun déclarant fournir la filière en 2023 mais pas en 2010 sont qualifiées d'entrées dans la filière. Au total, les sociétés retenues dans le champ de cette étude représentent en 2023 80 % de l'emploi total des sociétés appartenant à la filière automobile manufacturière telle que définie chez Bouvier et Camille, 2025.

En 2023, les sociétés sont interrogées sur la part de chiffre d'affaires automobile réalisé dans le chiffre d'affaires total, ce qui permet d'estimer l'emploi dédié (en appliquant à l'effectif salarié total de la société la part du chiffre d'affaires automobile réalisé dans le chiffre d'affaires total) [Bouvier, Camille, 2025]. En appliquant cette méthode sur notre champ, l'emploi dédié total de la filière représente environ 215 000 emplois. Les fournisseurs concentraient en 2023 les trois quarts des emplois salariés industriels de la filière, et deux tiers de ses emplois industriels dédiés. En 2010, l'exposition à la filière n'est connue qu'en tranches (moins de 20 %, entre 20 et 50, supérieur à 50 %), ce qui ne permet pas d'estimer de manière précise l'emploi dédié à la filière – les analyses sont donc menées en prenant en compte l'emploi total en équivalent temps plein, hors intérim. Les sociétés exposées à moins de 20 % représentaient 15 % des emplois de 2010 contre 10 % en 2023. Les sociétés exposées entre 20 et 50 % comptaient 10 % des emplois de 2010 et 15 % de ceux de 2023. Enfin, en 2010 comme en 2023, les trois quarts des emplois de la filière se trouvent dans des sociétés exposées à plus de 50 %.

Des modèles linéaires sont utilisés sur l'échantillon des fournisseurs pour analyser la probabilité de cesser l'activité, celle de sortir de la filière, et l'évolution de l'emploi parmi les sociétés qui continuent d'exister et qui restent dans la filière avec un ensemble de caractéristiques de la société en 2010. Le fait d'être fortement exposé correspond à une part du chiffre d'affaires liée à l'automobile supérieure à 50 %. Le nombre de salariés est modélisé par une variable qui est le logarithme de l'effectif de la société mesuré en équivalent temps plein. L'appartenance à un groupe français ou étranger est donnée par la nationalité du groupe issue de LiFi en 2010 ► **sources.** La part des cadres est mesurée comme la part des cadres dans la masse salariale de la société. La valeur ajoutée par salarié est modélisée par le logarithme du ratio entre la valeur ajoutée et le nombre de salariés mesuré en équivalent temps plein. Le taux d'investissement est le ratio entre la somme des investissements corporels et incorporels et la valeur ajoutée de la société. La densité locale de la filière est la part de l'emploi de la filière dans l'emploi de la zone d'emploi où est située l'unité légale, calculée à partir de la masse salariale.

► Définitions

Le **secteur de la construction automobile** désigne dans l'étude l'ensemble des unités légales (sociétés) implantées en France dont l'activité principale est "Construction de véhicules automobiles" dans la nomenclature d'activités française (NAF).

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.

La **filière automobile manufacturière** regroupe l'ensemble des unités légales (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 et fournisseurs de l'industrie manufacturière qui participent à la chaîne de valeur aboutissant à la production d'un véhicule automobile (y compris recyclage), 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.

Une société observée en 2023 est considérée comme le **successeur** d'une société observée en 2010 lorsqu'elle regroupe des établissements issus de cette dernière représentant plus de 70 % de son emploi total en 2010. Symétriquement, une société observée en 2010 est définie comme le **prédécesseur** d'une société observée en 2023 lorsqu'elle comprend des établissements représentant plus de 70 % de l'emploi total de la société de 2023.

► Pour en savoir plus

- 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.
- Mayer T., Vicard V., Wibaux P., "Will Chinese Auto Export Boom Transform into Local Production in Europe?", CEPII Policy Brief n° 45, juin 2024.
- Corberand J., Fogelman M., Vatimbella B., Molière Q., « Portrait de la filière automobile à l'heure de sa transition vers l'électrique », Thèmes de la DGE n° 22, octobre 2024.
- Head K., Martin P., Mayer T., « Les défis du secteur automobile : compétitivité, tensions commerciales et relocalisation », Notes du conseil d'analyse économique n° 58, juillet 2020.

Direction générale :
88, avenue Verdier
92541 Montrouge Cedex

Directeur de la
publication :
Fabrice Lenglar

Rédaction en chef :
H. Michaudon,
S. Papon

Rédaction :
A. Évrard,
F. Lucas

Maquette :
A. Bathias,
L. Lamy-Verdin

✉ @insee.fr
✉ @InseeFr
www.insee.fr

Code Sage : IA26116
ISSN 2416-7851
© Insee 2026
Reproduction partielle
autorisée sous réserve de
la mention de la source et
de l'auteur



Insee