

Une forte implantation de l'automobile, notamment dans le nord-est de la région

Insee Analyses Pays de la Loire • n° 133 • Septembre 2024



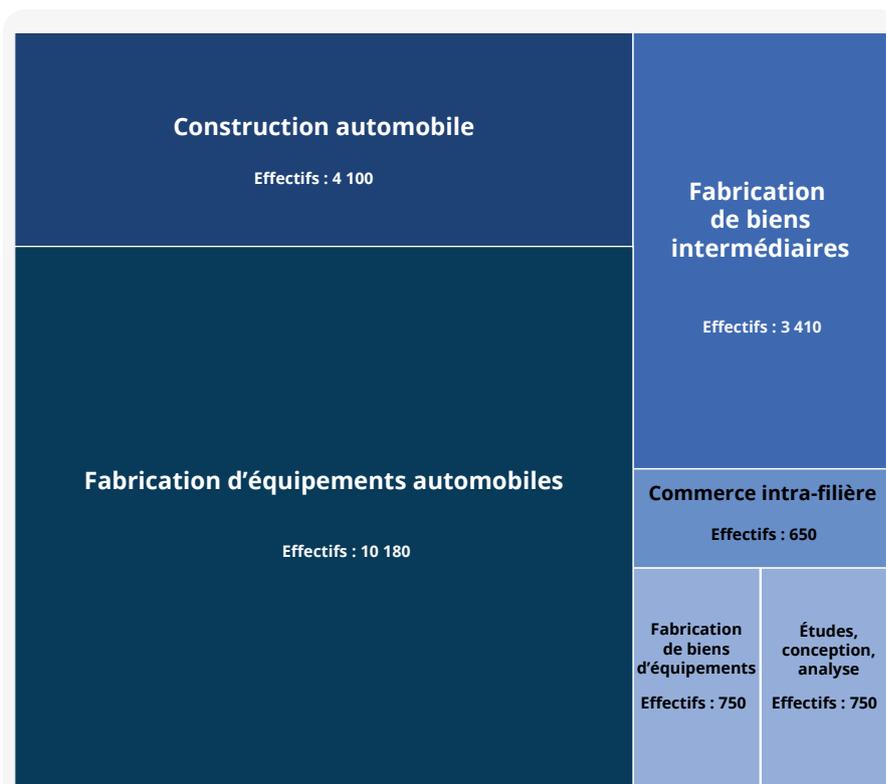
Dans les Pays de la Loire, les établissements de la filière automobile emploient 32 700 salariés, dont 19 900 sont dédiés à leur activité automobile (2,3 % des effectifs du secteur marchand non agricole). Ainsi, la filière est un acteur majeur de l'économie régionale. Plus particulièrement implantée dans le nord-est de la région, elle est toutefois présente dans tous les départements ligériens. La construction automobile et les équipementiers constituent le cœur de la filière de par leurs effectifs et leurs fortes spécialisations. Le recours à l'intérim est fort afin de prendre en charge des périodes de hausse de production. Par ailleurs, la filière offre des emplois permanents, le plus souvent en contrat à durée indéterminée avec des salaires horaires moyens plus élevés.

La **filière automobile** est un acteur majeur de l'économie des Pays de la Loire. Filière actuellement en pleine mutation, la transition est en cours vers des motorisations alternatives, telles que les véhicules électriques ou à hydrogène. Ces évolutions impactent particulièrement les sous-traitants qui doivent s'adapter à ces nouvelles technologies. En 2023, plus de 15 000 voitures électriques sont ainsi vendues dans la région, soit 18,5 % des ventes de voitures neuves, contre 14,3 % en 2022 et seulement 2,2 % en 2019. Parallèlement, la filière doit composer avec la montée en puissance de la concurrence chinoise dont les constructeurs proposent des prix très compétitifs sur les modèles électriques. Mesurer le poids économique de l'activité automobile dans la région et comprendre son organisation actuelle permet d'accompagner les transitions à venir.

Une filière bien implantée dans la région

Composée de 410 établissements, la filière automobile régionale emploie 32 700 salariés en **équivalent temps plein** (EQTP) hors intérim, soit 3,8 % de l'emploi salarié marchand non agricole régional ► **sources et champ**. Elle emploie plus de salariés que la filière aéronautique, filière structurante pour la région [Delhomme et Loizeau, 2021].

► 1. Répartition des effectifs salariés consacrés à la filière automobile par domaine dans les Pays de la Loire en 2022



Note : Estimation des effectifs consacrés à la filière, hors intérim en équivalent temps plein.
Lecture : La construction automobile compte 4 100 emplois salariés consacrés à la filière, soit 21 % des effectifs consacrés à la filière automobile dans la région.
Sources : Drees Pays de la Loire, enquête sur la filière automobile 2023 ; Insee, Flores 2021.

En partenariat avec :



Cette étude est issue d'un partenariat entre l'Insee des Pays de la Loire et la Direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités des Pays de la Loire (Dreets), en collaboration avec Solutions&Co et l'Observatoire régional des compétences industrielles.

Le domaine de la construction automobile, cœur de la filière, emploie 0,5 % des salariés de la région, ce qui place les Pays de la Loire à la sixième place des régions françaises, la Bourgogne-Franche-Comté étant à la première place (2,0 %).

Toutefois, une partie des salariés de la filière peut travailler pour d'autres domaines que l'automobile (aéronautique, défense, etc.). Ainsi, parmi les salariés de la filière, 19 900 sont des **effectifs dédiés** à la filière automobile, soit 2,3 % de l'emploi salarié marchand non agricole régional. Ces derniers se répartissent dans les six domaines autour desquels se structure la filière ► **figure 1**. La construction automobile et la fabrication d'équipements automobiles en constituent le noyau essentiel. Ces deux activités représentent 72 % des effectifs salariés consacrés à la filière. Viennent ensuite, d'aval en amont du processus de production, les domaines de la fabrication de biens intermédiaires, du commerce intra-filière, des études, de la conception et des analyses, et de la fabrication de biens d'équipements.

Une activité plus concentrée au nord-est de la région

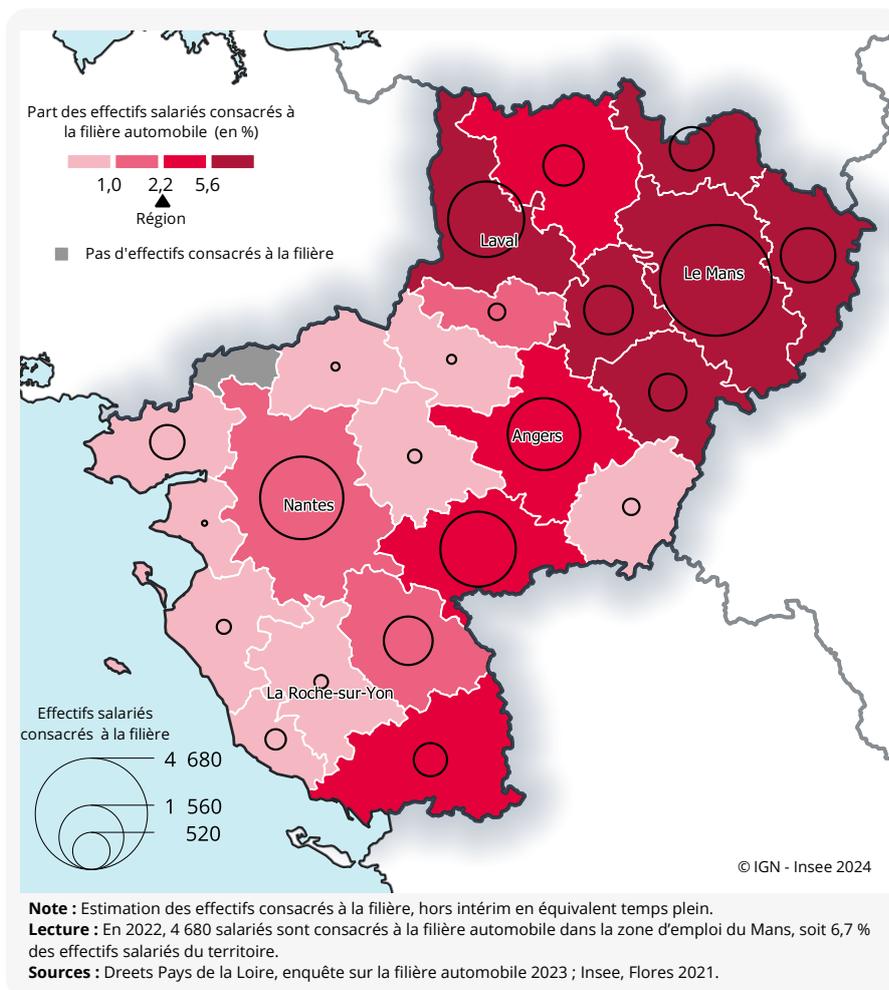
L'activité de la filière automobile est plus concentrée au nord-est de la région. La Sarthe constitue le pôle principal : 38 % des effectifs salariés régionaux consacrés à la filière, soit 6,8 % de l'emploi salarié marchand non agricole du département ► **figure 2**. La zone d'emploi du Mans, dans laquelle se situe le circuit automobile des 24 Heures, représente à elle seule près d'un quart des effectifs salariés régionaux consacrés à la filière. On y retrouve un grand nombre d'équipementiers implantés autour du constructeur Renault, premier employeur de la filière dans la région.

Bien que la Mayenne ne rassemble que 15 % des effectifs régionaux, elle se distingue par une spécialisation marquée avec 4,5 % des salariés du département qui sont consacrés à la filière, soit 2,2 points de plus que la moyenne régionale. L'activité est principalement concentrée dans la zone d'emploi de Laval où sont notamment présents de grands établissements de la fabrication d'équipements automobiles et de la fabrication de biens intermédiaires (Valeo, Gruau, etc.).

Le Maine-et-Loire regroupe 21 % des effectifs régionaux consacrés à la filière. Avec 2,6 % de l'emploi salarié départemental consacré, la spécialisation y est proche de la moyenne régionale. Les effectifs se concentrent principalement dans la zone d'emploi d'Angers, où la construction automobile est prépondérante, et dans celle de Cholet où l'on trouve notamment le fabricant de pneumatiques Michelin.

La filière est également implantée en Vendée et en Loire-Atlantique (respectivement

► 2. Effectifs salariés consacrés à la filière automobile par zone d'emploi dans les Pays de la Loire en 2022



10 % et 16 % des effectifs régionaux). Leur spécialisation dans l'automobile y est cependant moindre, avec 1,3 % et 0,9 % des salariés consacrés à la filière. La filière automobile est davantage présente dans la zone d'emploi de Fontenay-le-Comte où est implanté un pôle économique dédié à la recherche et à l'innovation dans le secteur automobile notamment.

Même s'ils sont implantés dans la région, 16 % des établissements de la filière dépendent d'une multinationale étrangère, ce qui représente près d'un tiers des emplois

salariés consacrés à la filière dans la région. Cette dépendance est plus marquée dans le domaine de la construction automobile où plus de 4 salariés sur 10 travaillent dans un établissement dépendant d'une multinationale étrangère.

La construction automobile, cœur de la filière

Le domaine de la construction automobile, qui regroupe la fabrication de véhicules divers, de moteurs et de châssis complets emploie

► Encadré 1 – Un réseau de sous-traitant local

Au sein de la filière automobile, 28 établissements sous-traitent une partie de leur activité, soit 7 % des établissements. Cette part atteint 45 % dans le domaine de la construction automobile. Les manques de savoir-faire ou de capacité de production incitent les entreprises à recourir à la sous-traitance. En effet, 61 % des établissements déclarent y recourir parce qu'ils n'ont pas le savoir-faire, 7 % parce qu'ils n'ont pas les moyens de production suffisants et 32 % pour ces deux raisons.

Le lien de proximité est très marqué : pour 71 % des établissements donneurs d'ordre, le principal sous-traitant se trouve dans les Pays de la Loire, pour 18 %, dans une autre région française, et pour les 11 % restant, en Europe.

À l'opposé, plus d'un quart des sous-traitants sont particulièrement dépendants d'un seul donneur d'ordre, avec au moins 50 % de leur activité liée à la filière qui en dépend. Ces derniers se trouvent plus souvent dans une autre région française (42 %) ou dans les Pays de la Loire (37 %), les autres se situant quasi exclusivement en Europe.

4 100 salariés, soit 21 % des effectifs consacrés à la filière dans la région. La spécialisation du domaine y est forte avec 93 % de son chiffre d'affaires réalisé au sein de la filière ► **figure 3**. Si le constructeur français Renault et le constructeur de camions suédois Scania en sont les deux principaux employeurs, on y retrouve également des constructeurs de camping cars (Rapido, GP SAS Groupe Pilote, Fleurette), de véhicules de secours (SIDES), de voitures sans permis (Ligier) ou encore de véhicules militaires de transport (Arquus), etc. Seuls les véhicules de prestige (de sport ou de luxe) ne sont pas fabriqués dans la région.

Par ailleurs, la transition vers la production de véhicules plus propres se développe dans la région. En effet, plus de la moitié des constructeurs fabriquent des véhicules électriques, hybrides ou roulant au gaz naturel. Cependant, la motorisation thermique reste prédominante : 91 % des établissements en produisent. Interrogés sur l'évolution à court terme de leur production, 70 % des constructeurs automobiles considèrent que la production de motorisation thermique sera stable, quand celle de véhicules électriques ou hybrides, devrait augmenter ou au moins rester stable. La conjoncture économique peut avoir une influence sur l'activité de ces établissements. Ainsi, les fluctuations de la demande française, les difficultés d'approvisionnement et de recrutement impactent fortement l'activité pour une majorité des constructeurs automobiles interrogés. En revanche, la transition écologique, le turn-over du personnel et les coûts de l'énergie ont un impact plus faible sur leur activité.

Les équipementiers, second maillon de la filière

La construction automobile s'appuie sur les équipementiers qui produisent des composants internes ou externes essentiels à la production et directement intégrés dans le produit final. Le domaine de la fabrication d'équipements automobiles se compose de carrossiers et d'établissements qui produisent des pneumatiques, des transmissions, des phares, des systèmes de climatisation et de chauffage, des toits ouvrants, etc. Il emploie 10 180 salariés, soit plus de la moitié des effectifs consacrés à la filière. La spécialisation y est très marquée, puisque 63 % du chiffre d'affaires est réalisé au sein de la filière.

Les établissements du domaine de la fabrication de biens intermédiaires interviennent également dans la filière. Ils y réalisent un peu plus de la moitié de leur chiffre d'affaires et regroupent 17 % des effectifs salariés consacrés à la filière. Ces établissements fabriquent des produits moins finis plutôt destinés aux équipementiers. On y retrouve des établissements produisant des joints en caoutchouc, des systèmes de fixation ou des pièces mécaniques, etc.

Les trois autres domaines ont un poids plus faible et interviennent plus en amont du processus de production. La spécialisation est forte dans le domaine du commerce intra-filière : 58 % du chiffre d'affaires réalisé au sein de la filière. A contrario, les cabinets d'études, de conception et d'analyse ainsi que les fabricants de biens d'équipement sont moins spécialisés : environ un tiers de leur chiffre d'affaires est réalisé au sein de la filière automobile.

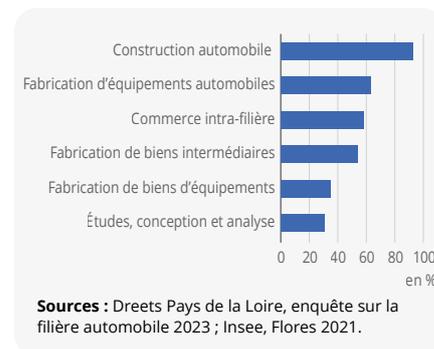
La filière recourt davantage à l'intérim

L'emploi intérimaire permet de s'adapter aux hausses ponctuelles de besoins de production. Son recours est fortement mobilisé par la filière : en 2021, les deux tiers des établissements font appel à 3 790 intérimaires EQTP. Ainsi, le **taux de recours à l'intérim** est de 10,6 %, nettement supérieur à celui du secteur marchand non agricole régional (6,1 %). La moitié des intérimaires travaille pour les équipementiers et un tiers pour la construction automobile. Toutefois, ce dernier domaine a le taux de recours le plus élevé : 22,1 %.

Ce fort recours à l'intérim n'est pas, pour autant, signe de précarité de l'emploi dans la filière. En effet, hors intérim, 94 % des salariés sont en contrat à durée indéterminée (CDI), contre 83 % en moyenne dans le secteur marchand non agricole régional. Le recours au temps partiel y est également faible : 3 %, contre 8 % en moyenne dans la région. Par ailleurs, la filière recrute. Les acteurs de la filière déclarent avoir embauché 5 930 salariés en 2022, dont 89 % en CDI.

En 2022, 40 % des établissements de la filière automobile des Pays de la Loire, effectuent une demande d'**activité partielle** par anticipation. Une conjoncture économique future défavorable, marquée par des problèmes d'approvisionnement, notamment en composants électroniques et aux crises de la filière automobile et de l'aéronautique, pourrait rendre son utilisation nécessaire. Ces demandes concernent près de 20 000 salariés et représentent 6 500 EQTP. La moitié des demandes concerne six secteurs : la fabrication de carrosseries et de remorques, la

► 3. Part du chiffre d'affaires réalisé dans la filière automobile par domaine en 2022



mécanique industrielle, la fabrication d'autres équipements automobiles, la fabrication de pièces techniques à base de matières plastiques, l'ingénierie et les études techniques, la construction de véhicules automobiles.

Ces demandes, réalisées en prévision de difficultés à venir, peuvent être consommées en partie ou en intégralité. Ainsi, en 2022, dans la région, 12 000 salariés ont eu au moins une heure d'activité partielle, soit 200 000 heures consommées sur les 10 millions demandées. Avec une indemnisation de l'ordre de deux millions d'euros, les secteurs les plus consommateurs sont : la construction de véhicules automobiles, la fabrication d'autres équipements automobiles, la fabrication de pièces techniques à base de matières plastiques, la fabrication de carrosseries et remorques.

Une main-d'œuvre masculine, plus âgée et mieux rémunérée

À l'instar de l'ensemble du secteur industriel, la filière automobile est un secteur fortement genré : 78 % des salariés EQTP sont des hommes, contre 63 % des salariés du secteur marchand non agricole régional. Cette forte présence masculine est encore plus marquée dans le domaine de la construction automobile, où 84 % des salariés sont des hommes. Les ouvriers sont majoritaires : 54 % des salariés EQTP, contre 41 % dans le secteur marchand non agricole régional.

► Encadré 2 - Commerce et réparation automobile, des activités en aval de la filière

En aval de la filière, on retrouve les établissements du commerce et de la réparation automobile. Composés du commerce de véhicules neufs et usagés, de la réparation et de l'entretien des véhicules, du commerce de pièces et d'accessoires de véhicules automobiles (hors motocycles), le secteur est constitué de 3 610 établissements employeurs. Avec 22 840 salariés EQTP, le secteur emploie 2,7 % des salariés du secteur marchand non agricole régional, comme au niveau national. Il est principalement composé de petits établissements : 82 % ont moins de dix salariés.

Le secteur de la réparation et de l'entretien des véhicules qui emploie 1,1 % des salariés du secteur marchand non agricole régional pourrait être le plus impacté par la transition en cours et l'essor des voitures électriques. Les établissements devront réaliser des investissements afin de s'équiper pour répondre aux besoins de ces types de motorisation et former les salariés à ces nouvelles technologies.

Cette surreprésentation est liée à la forte présence d'ouvriers qualifiés (40 % des salariés de la filière, contre 30 % en moyenne dans la région). Ces derniers sont particulièrement présents dans la fabrication de biens intermédiaires (55 %) ainsi que dans la fabrication d'équipements automobiles (44 %) où les pièces et composants produits nécessitent de plus en plus de compétences techniques particulières. En revanche, ils sont moins nombreux dans le domaine de la construction automobile (37 %). Dans ce domaine, une partie de la fabrication des véhicules est confiée à des sous-traitants pour se concentrer sur l'assemblage qui repose sur une main-d'œuvre moins qualifiée.

Par ailleurs, les salariés de la filière, comme dans l'industrie en général, sont également plus âgés : 32 % d'entre eux ont 50 ans ou plus, soit 7 points de plus qu'en moyenne régionale. Seul le domaine des études, de la conception et des analyses se démarque avec davantage de jeunes : 18 % des salariés ont 50 ans ou plus. D'ici 2035, un tiers des salariés de la filière pourrait être parti à la retraite, laissant présager un enjeu de renouvellement de la main d'œuvre.

Le niveau de rémunération net moyen des salariés de la filière est supérieur à celui des salariés du secteur tertiaire marchand non agricole régional. D'une part, les conventions collectives appliquées dans l'industrie assurent des minimas plus élevés à une grande partie des salariés de la filière automobile. D'autre part, l'âge moyen plus élevé des salariés de la filière tire les rémunérations vers le haut du fait de la présence de primes d'ancienneté. Ainsi, le salaire moyen s'établit à 15,6 € de l'heure, soit 1,3 € de plus qu'en moyenne régionale. Le domaine des études, de la conception et des analyses est le plus rémunérateur (17,3 € de l'heure). Si les salariés de ce domaine sont les plus jeunes de la filière, ils sont également plus souvent cadres ou professions intellectuelles supérieures (60 %).

Une filière face aux enjeux énergétiques et de modernisation

Avec trois projets de recherche et développement (R&D) engagés en moyenne en 2023, les établissements de la filière automobile travaillent majoritairement sur la modernisation des produits (19 % des projets) et l'amélioration énergétique des sites de production (16 % des projets). Ainsi, 45 % des établissements engagent des dépenses de R&D en 2023 et 36 % ont dédié du personnel à cette activité. Parmi eux, les équipementiers sont les plus nombreux : 56 % des établissements engagent des dépenses et 45 % dédient du personnel.

► Encadré 3 – Le soutien de l'État dans la filière automobile

La filière automobile bénéficie d'un soutien fort de l'État dans le cadre du plan France 2030, à travers plusieurs appels à projets. En 2022, huit projets ont été lauréats de l'appel à projets « Soutien aux projets de diversification des sous-traitants de la filière automobile » dans les Pays de la Loire pour 19 millions d'euros de subventions. Puis en 2023, « Construire en France le véhicule de demain et ses composants », a récompensé 8 des 22 projets déposés dans la région. Cet appel à projets, ainsi que celui du « Comité d'Orientation pour la Recherche Automobile et Mobilité », ont vocation à être renouvelés chaque année jusqu'en 2026.

Sur le volet des ressources humaines, plusieurs entreprises de la filière automobile ont bénéficié du FNE-Formation en 2023, afin d'adapter les compétences de leurs salariés aux évolutions technologiques dans le contexte de transition écologique, énergétique et numérique. Une entreprise a également mobilisé le dispositif Transitions Collectives, dans un contexte de baisse d'activité. Il permet aux employeurs d'anticiper les mutations économiques de leur secteur et d'accompagner leurs salariés dans une reconversion encadrée vers un métier porteur dans leur bassin de vie.

Par ailleurs, 60 % des établissements de la filière envisagent de se diversifier vers de nouveaux marchés dans les trois années à venir, notamment vers l'aéronautique et les véhicules électriques. Pour faire face aux enjeux futurs de la filière, 78 % des établissements pensent avoir les compétences nécessaires. ●

Isabelle Delhomme, Yohann Rivillon (Insee),
Élisabeth Gallard, Raphaëlle Marie (Dreets
Pays de la Loire)

Retrouvez les données en téléchargement
sur www.insee.fr

► Sources et champ

L'étude mobilise le fichier Flores (Fichier localisé des rémunérations et de l'emploi salarié) ainsi que l'enquête sur la filière automobile dans les Pays de la Loire réalisée par la Dreets des Pays de la Loire en 2023, avec l'appui méthodologique de l'Insee.

Le périmètre de la filière automobile est issu d'une sélection d'établissements participant à la fabrication de véhicules automobiles destinés au transport de passagers ou de marchandises. Sont inclus les poids-lourds, camping-cars, voitures sans permis, camions de pompiers, matériel militaire de transport. Sont exclues la fabrication de motocycles, de tracteurs agricoles et les activités de commerce et réparation automobile.

Une enquête régionale a été réalisée par la Dreets auprès de ces établissements afin d'aboutir au contour de la filière. Afin de rester sur un champ industriel et non artisanal, seuls les établissements employeurs de plus de 10 salariés ont été interrogés. Les établissements réalisant moins de 1 % de leur chiffre d'affaires dans la filière en 2022, ont été retirés du champ. Seuls les établissements des Pays de la Loire ont été enquêtés, ce qui ne permet pas de comparaisons avec les autres régions, excepté sur le domaine de la « construction automobile », complètement intégré à la filière. Pour information, l'Insee lance une enquête nationale fin 2024, qui permettra de faire un état des lieux sur l'ensemble des régions.

► Définitions

La **filière automobile** est composée de six domaines : construction automobile ; fabrication d'équipements automobiles ; fabrication de biens intermédiaires ; commerce intra-filière ; études, conception et analyse ; fabrication de biens d'équipement. Le détail des spécificités de chaque domaine est disponible dans le fichier des données de l'étude.

L'emploi peut se mesurer en nombre de personnes ayant travaillé, même pendant une durée limitée. On peut aussi mesurer les emplois en **équivalent temps plein** (EQTP). C'est le nombre total d'heures travaillées dans l'activité considérée divisé par la moyenne annuelle des heures travaillées dans des emplois à plein temps sur le territoire économique.

L'**effectif salarié dédié** à la filière automobile est estimé en appliquant à l'effectif salarié total de l'établissement la part du chiffre d'affaires relevant de la filière réalisée dans le chiffre d'affaires total.

Le **taux de recours à l'intérim** est la part des salariés EQTP ayant un contrat intérimaire.

L'**activité partielle** est un outil au service de la politique publique de prévention des licenciements économiques qui permet à l'employeur en difficulté de faire prendre en charge une partie du coût de la rémunération de ses salariés.

► Pour en savoir plus

- **Fogelman M., Didioui A.**, « Transformations et défis de la filière automobile », Les Thémas de la DGE n° 4, octobre 2022.
- **Delhomme I., Loizeau P.**, « Une forte implantation de l'aéronautique, une sortie de crise difficile », Insee Analyses Pays de la Loire n° 100, décembre 2021.
- **Lachaux A.**, « Localisation de la production automobile : quels enseignements sur l'attractivité des pays et la compétitivité des entreprises », France stratégie, Document de travail, septembre 2021.

