



SECAFI
GROUPE ALPHA

Secafi SAS

SAS au capital de 3.785.440 €
*Société d'expertise comptable inscrite
au tableau de l'Ordre de la région
Grand Est*
*Organisme certifié « Expertises Santé au
Travail auprès des CSE », habilité IPRP et
membre de la FIRPS*

Bureau :

8 rue Lafayette • BP 70028
57003 Metz cedex 01
Tél. 03 87 56 20 00

Siège social :

20/24 rue Martin Bernard
75013 Paris • Tél. 01 53 62 70 00
312 938 483 RCS Paris
Numéro d'identification
intracommunautaire
FR 88 312 938 483

Une société du Groupe Alpha

BORDEAUX • LILLE • LYON
MARSEILLE • METZ
MONTPELLIER • NANTES
NOUMÉA • ORLÉANS
PARIS • ROUEN
SAINT-DENIS DE LA RÉUNION
TOULOUSE

Journée automobile CGT

UL Pays de Montbéliard

VOTRE CONTACT

Patrick Colnot
Tél. : 06 08 37 49 24
Patrick.colnot@groupe-alpha.com

VOTRE CONTACT

Nicolas Flye Saint Marie
Tél. : 06 22 05 82 40
nicolas.flye@groupe-alpha.com

SOMMAIRE



Partie 1 - La production automobile : Europe, France et locale	page 4
Partie 2 - Évolution réglementaire automobile et ses enjeux	page 17
Partie 3 - La dynamique de l'emploi observée	page 24
Partie 4 - Impact Emplois de la Transition énergétique et opportunités à concrétiser	page 35
Annexes	page 42

> Le cadrage était le suivant :

- Compréhension de la réglementation européenne et ses conséquences sur l'automobile
- Angles morts de la transition énergétique
- Opportunités de passerelles vers d'autres filières pour les salariés, détails des principales activités industrielles (autre que le secteur automobile) dans la région
- Principaux bassins d'emplois concernés par la filière automobile et évolution récente des emplois

> Mesdames Mélissa GUARINO, Chamila PUYLAURENT, Alexia VISCA et Éric ZAPP et ont également participé à la rédaction de ce document.

Montbéliard, le 22 octobre 2025

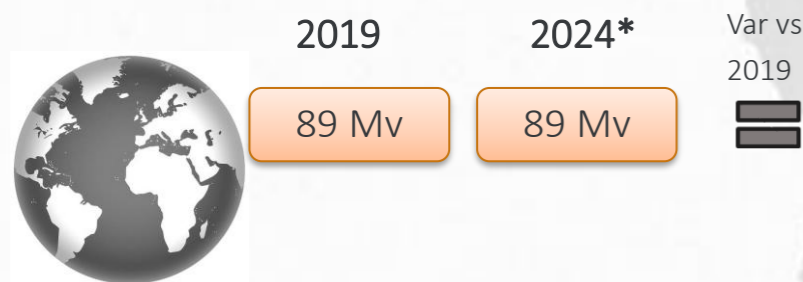
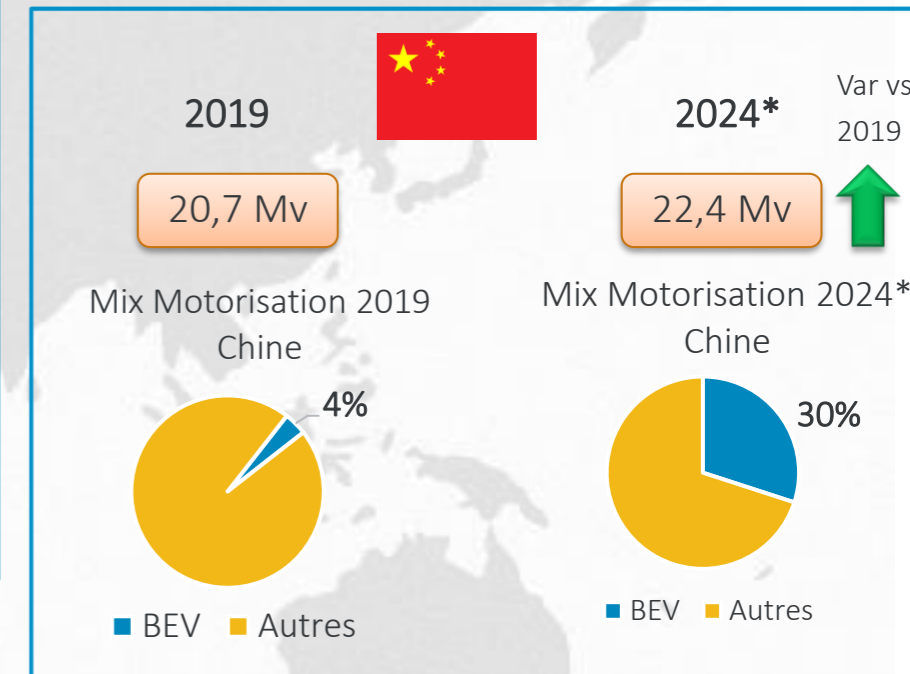
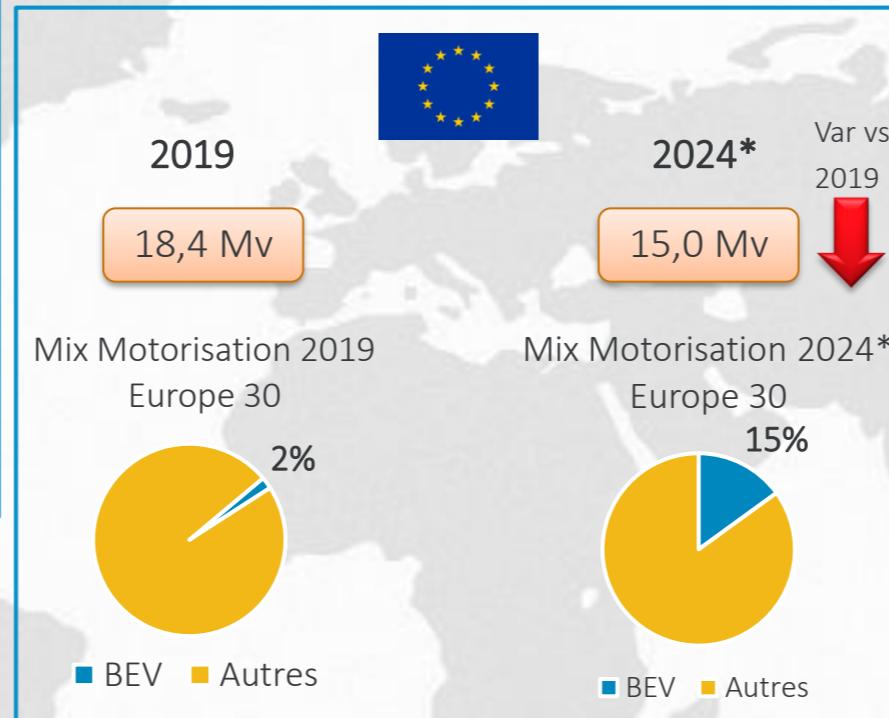
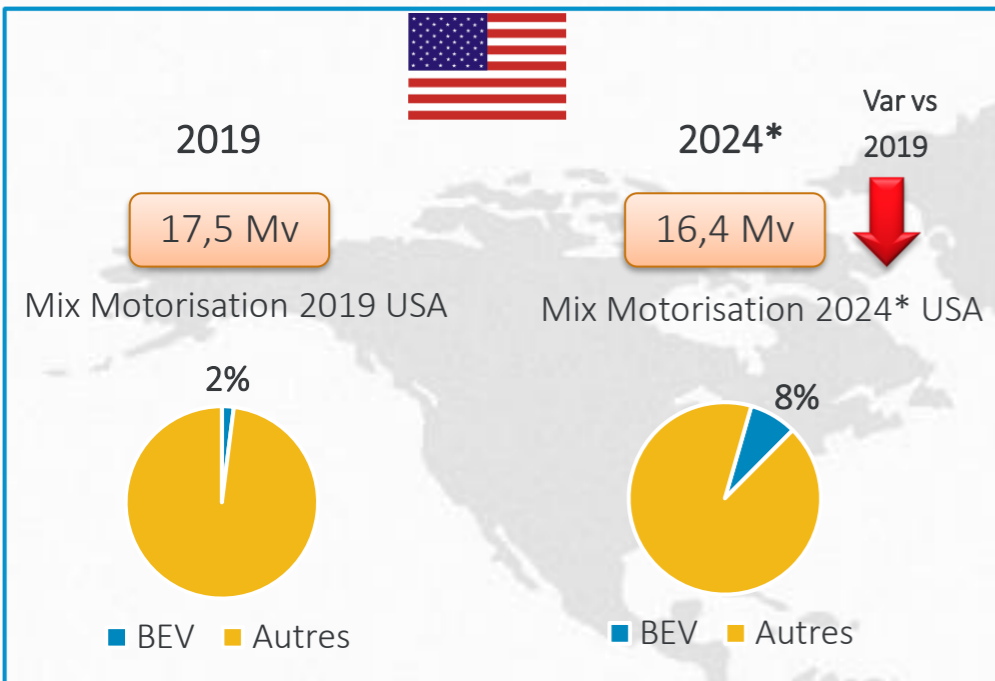
Patrick Colnot

Nicolas Flye Saint Marie



Partie 1 - La production automobile : Europe, France et locale

Le marché automobile mondial s'est profondément transformé depuis 2019 : dynamique baissière pour les USA et l'Europe, hausse en Chine. L'électrification est en cours partout



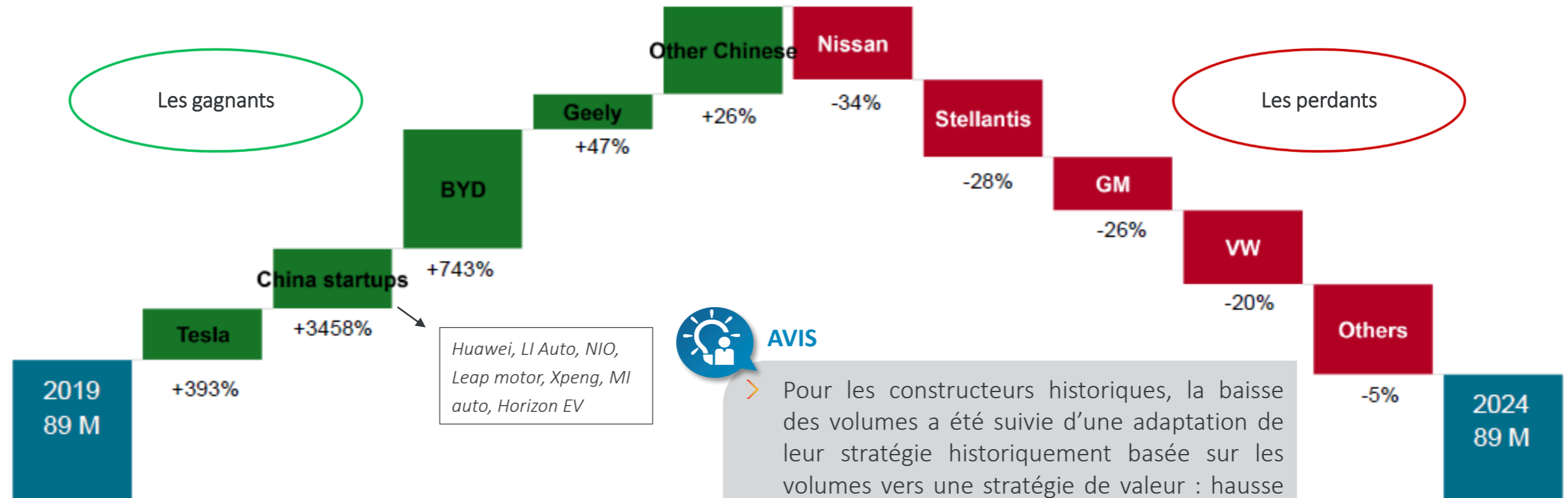
Légende : ventes de véhicules particuliers et utilitaires en millions de véhicules par zone géographique et la proportion des ventes en % en fonction de la motorisation (BEV = véhicule 100 % électrique à batterie). Variation des volumes entre 2019 et 2024

2024* : prévisions 2024 les plus récentes disponibles (S&P novembre 2024)

Sources : OICA, ACEA, CPCAuto, Cleantecnica, mise en forme SECAFI

Ces deux tendances (volume contrasté par zone et électrification) rebattent les cartes du positionnement des constructeurs dans un marché mondial qui est pourtant resté stable

> Évolution des volumes par constructeur entre 2019 et 2024 (schéma issu d'une présentation S&P de septembre 2024)



Huawei, LI Auto, NIO, Leap motor, Xpeng, MI auto, Horizon EV



AVIS

> Pour les constructeurs historiques, la baisse des volumes a été suivie d'une adaptation de leur stratégie historiquement basée sur les volumes vers une stratégie de valeur : hausse du prix de vente, méga-plateforme, partenariat, plateforme multi-énergie, approvisionnement dans des pays à bas coût, rationalisation de leur empreinte industrielle

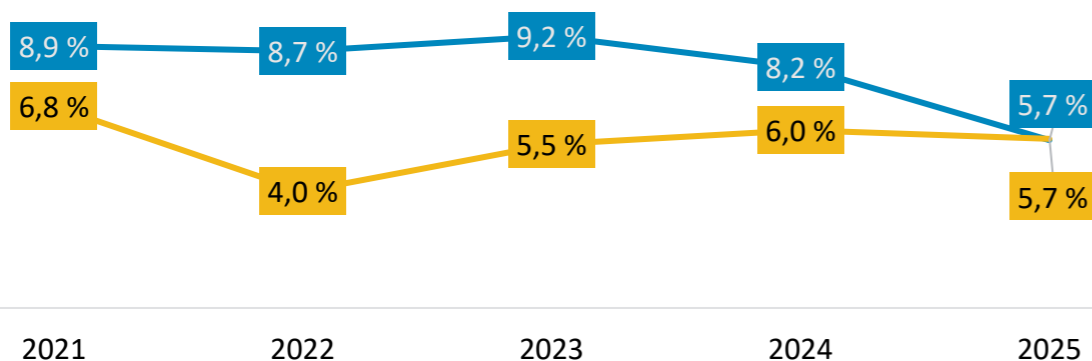
Data compiled September 2024.

China startups = Huawei, LI Auto, NIO, Leapmotor, Xpeng, MI Auto, Hozon EV

Source: S&P Global Mobility.

La pénurie avait généré un effet d'aubaine pour les constructeurs en termes de marge au détriment des équipementiers. Au 1^{er} semestre 2025, équipementiers et constructeurs se rejoignent

Taux d'EBIT moyen du premier semestre des constructeurs automobile mondiaux et des équipementiers mondiaux



Source : Refinitiv,

— Constructeur — Équipementier



AVIS

- > Les demandes de standardisation et de diminution du nombre de normes de la part des constructeurs auront un impact à la baisse sur l'activité de nombreux équipementiers (pièces sécurité active/passive, powertrain, émissions...), notamment sur la partie R&D (impact charge de travail) et en termes de marges.
- > Nous vous invitons à interroger les risques sur vos activités, ainsi que le plan d'action mis en œuvre face à ce risque : diversification pièces, constructeurs, voire hors auto.

- > La profitabilité en hausse des constructeurs avait été soutenue par une stratégie de valeur (accrue dans un contexte de pénurie) et les plans de réduction des coûts.
 - Les effets prix ou « pricing power » ont été moins forts dans les comptes 2024 et 2025, compte tenu de la pression concurrentielle et l'attentisme des consommateurs.
- > La bonne santé financière des constructeurs avait rebasé leur relation avec les équipementiers : cela leur a permis de se réinterroger sur leur politique « make or buy » et de réinternaliser certaines activités si les Capex ne sont pas prohibitifs.
- > En 2025, la dynamique est différente :
 - les politiques commerciales reprennent avec des effets prix négatifs ;
 - les principaux marchés présentent chacun une difficulté à surmonter :
 - droits de douane en Amérique du Nord,
 - guerre des prix en Chine,
 - stagnation du marché européen et incertitudes réglementaires,
 - l'enjeu de développement reste important sur l'ensemble des marchés.
- > Cette situation pourrait limiter les manœuvres de grande ampleur en termes de réinternalisation dans un arbitrage de la consommation de cash, mais les politiques de standardisation et resourcing low cost peuvent être plus intensément déployées.

Les tensions au sein de la filière automobile s'accroissent pour compenser le manque de volumes et les effets inflationnistes

Les tensions au sein de la filière automobile s'accroissent entre les fournisseurs et leurs clients tout au long de la chaîne de valeur



Équipementiers automobiles

Rang 1

Rang 2

...



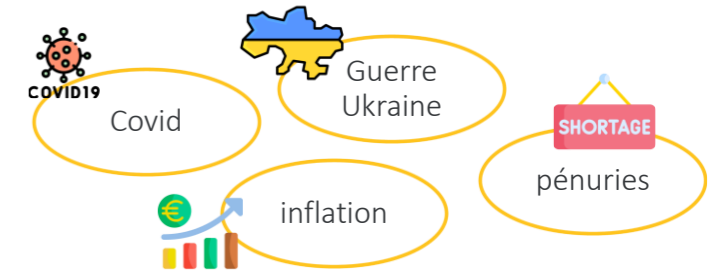
UN MARCHÉ AUTOMOBILE DURABLEMENT FAIBLE EN EUROPE



DES TENSIONS INFLATIONNISTES MAJEURES EN 2022/2023



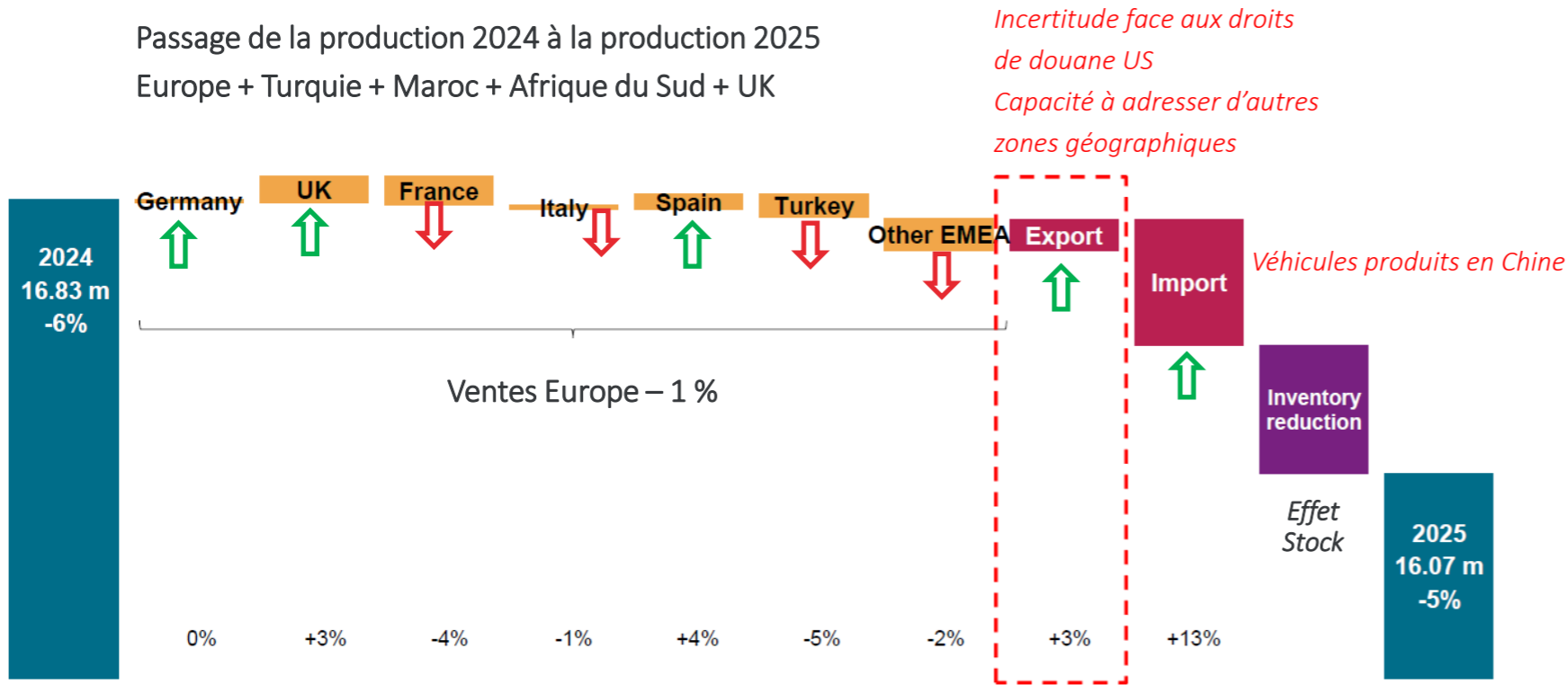
L'INSTABILITÉ DEVIENT LA NORME



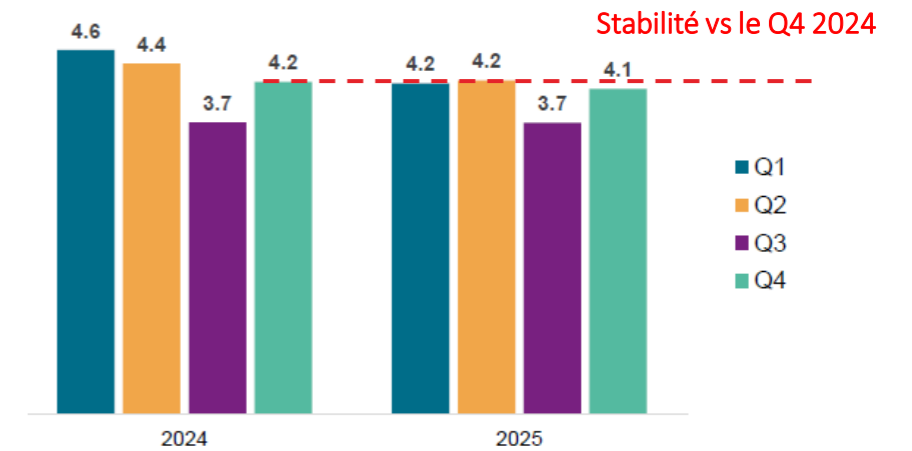
- > Les équipementiers automobiles se retrouvent pris en étau entre la baisse structurelle des volumes (socle de leur modèle économique) ET l'inflation de leurs coûts de production dans un environnement sous tension permanente.
- > Une situation qui fragilise tous les acteurs de la chaîne, d'autant que le marché automobile européen reste le plus concurrentiel au monde (avec les marges les plus faibles). Les marges des équipementiers ressortent sous pression, et les négociations entre les acteurs de la chaîne se tendent avec un double enjeu pour les équipementiers :
 - la compensation du manque de volumes par rapport aux contrats initiaux (les équipementiers ont engagé des investissements dont le coût était intégré dans les prix pièces sur la base de volumes qui ne seront pas tenus),
 - la compensation des effets inflationnistes (matière, énergie, composants...).
- > Avec des modalités et contreparties de négociation propres à chaque constructeur (hausse des prix, remboursement en cash, négociation décalée...).

La prévision de production en Europe pour 2025 est pénalisée par un niveau de stock important, des perspectives négatives sur les exports et un marché moins dynamique

Passage de la production 2024 à la production 2025
Europe + Turquie + Maroc + Afrique du Sud + UK



Production Europe + Turquie + Maroc + Afrique du Sud
trimestrielle en Mu

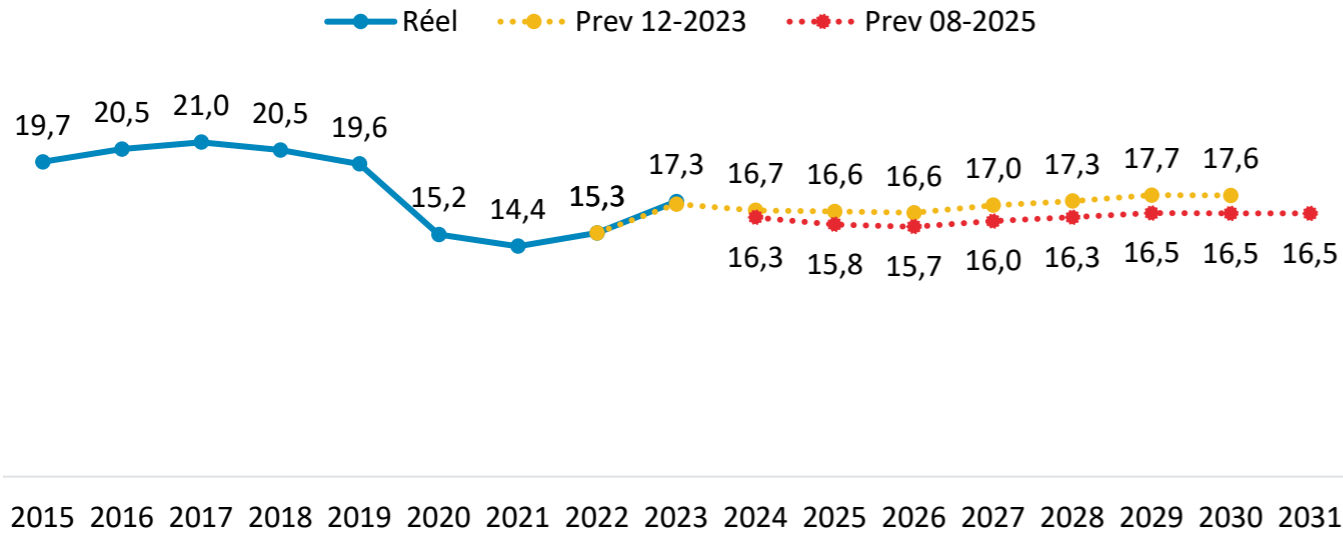


Data compiled March 2025.
EMEA = EU27 + UK + Turkey + Morocco + South Africa. Excludes Russia and Iran.
Source: S&P Global Mobility.

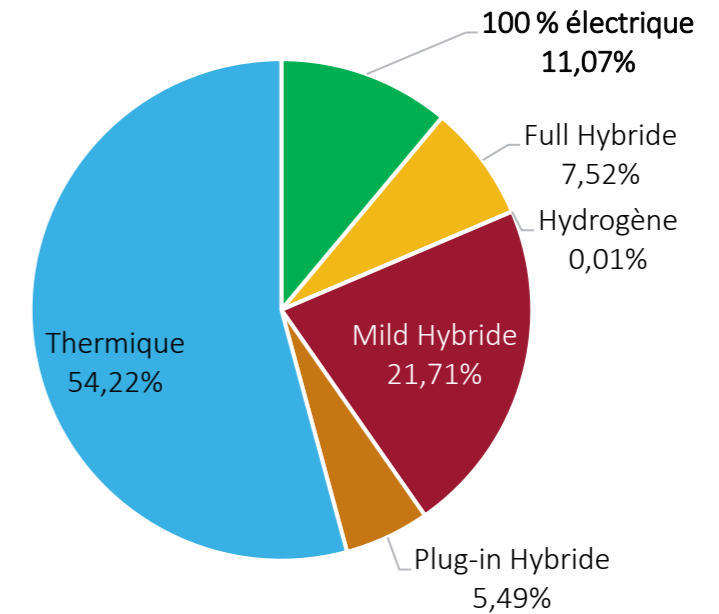
- > La production Europe 2025 est attendue en **baisse de 5 %**, dans un contexte de stock encore élevé et de ventes en baisse de 1 %.
- > La réduction devrait être portée par les constructeurs historiques (Stellantis -6 %, VW -4 %), mais pourrait varier en fonction des stratégies commerciales et des inflexions sur le pricing power (stratégie de valeur).
- > Notons que 6 % de la production en Europe est vendue à l'Export aux USA (0,9 Mu) dont 0,2 Mu pour chaque constructeur allemand (BMW, Mercedes, VW) et 0,1 Mu pour Volvo et JLR.

Les prévisions de production n'augurent aucun rebond de production en Europe

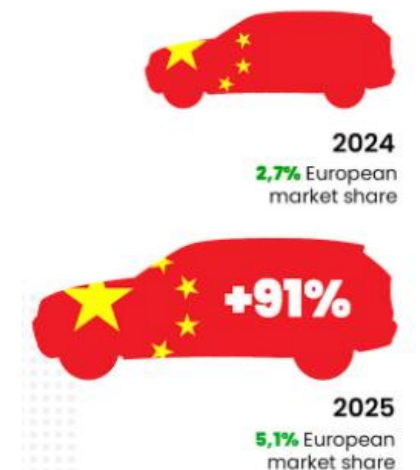
Evolution de la production automobile européenne (Europe 30 + Turquie + Maroc) en millions de véhicules (VP+VUL) - source S&P



Motorisation - répartition de la production européenne (Europe 30 + Turquie + Maroc) - source S&P, Août 2025

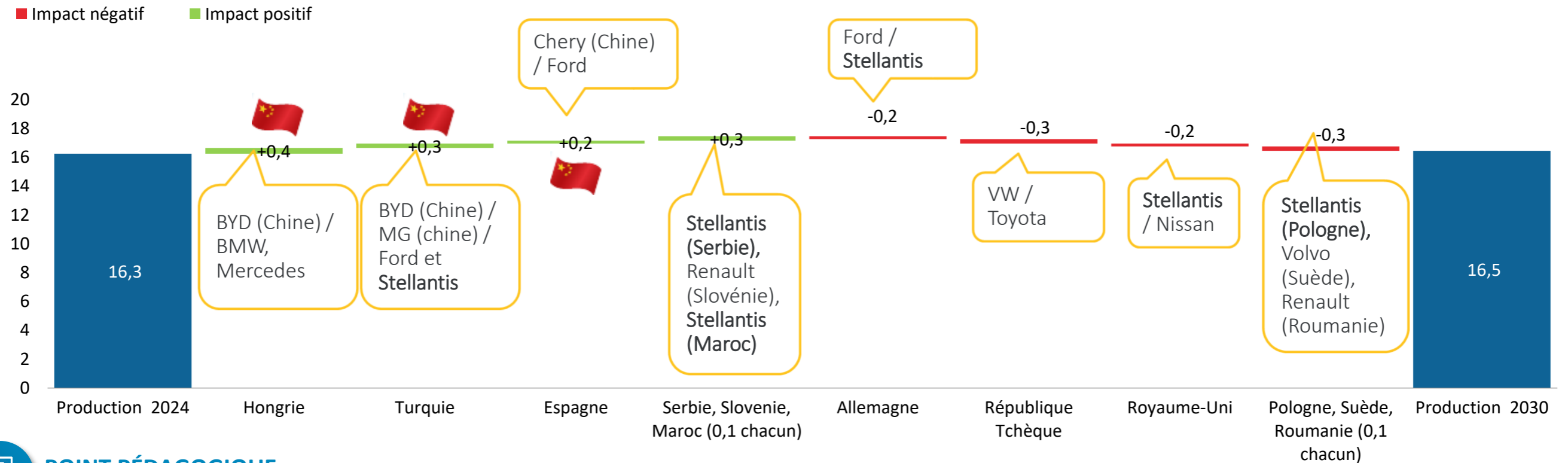


- > Le marché européen accuse 3 millions de ventes en moins, ce qui se traduit mécaniquement sur la production (-3 Mv vs 2019). L'industrie automobile est organisée par plaque, avec une intégration de la Turquie (1,3 Mv produits en 2024) et du Maroc (0,5 Mv produits en 2024) depuis les années 2010.
- > La production est à 11 % électrique, ce qui est moins que le mix réel de vente électrique autour de 17 % à juillet 2025.
 - Cet écart illustre les importations de véhicules électriques venant principalement de Chine (Tesla Model 3, MG 4, Dacia Spring, Leap Motor). Avec les surtaxes douanières décidées en 2024, les volumes ont baissé. En revanche, les marques chinoises ont davantage investi les motorisations hybrides et thermiques non soumises aux surtaxes. Leur part de marché est passée de 2 % à 5 % en Europe en 2025, illustrant le besoin d'accessibilité prix du marché européen.



Certains pays bénéficient des installations chinoises BYD, MG, Chery en Europe et des délocalisations des constructeurs historiques pour des bases low cost

Evolution de la production automobile par pays (en Mv)

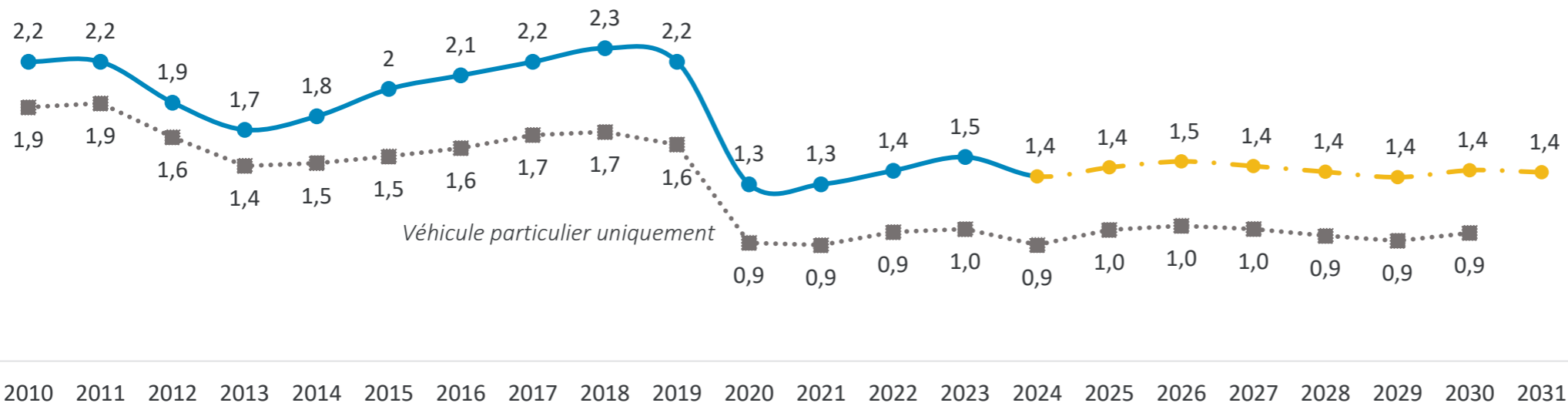


POINT PÉDAGOGIQUE

> La France n'est pas sur ce schéma car il n'y a pas d'évolution du niveau de production entre 2024 et 2030 – voir page suivante .

Une prévision de production structurellement basse en France à horizon 2030 à 1,4 Mu compte tenu des décisions de délocalisation antérieures notamment VP

Production VP + VUL en France (en Mu) S&P 08/2025



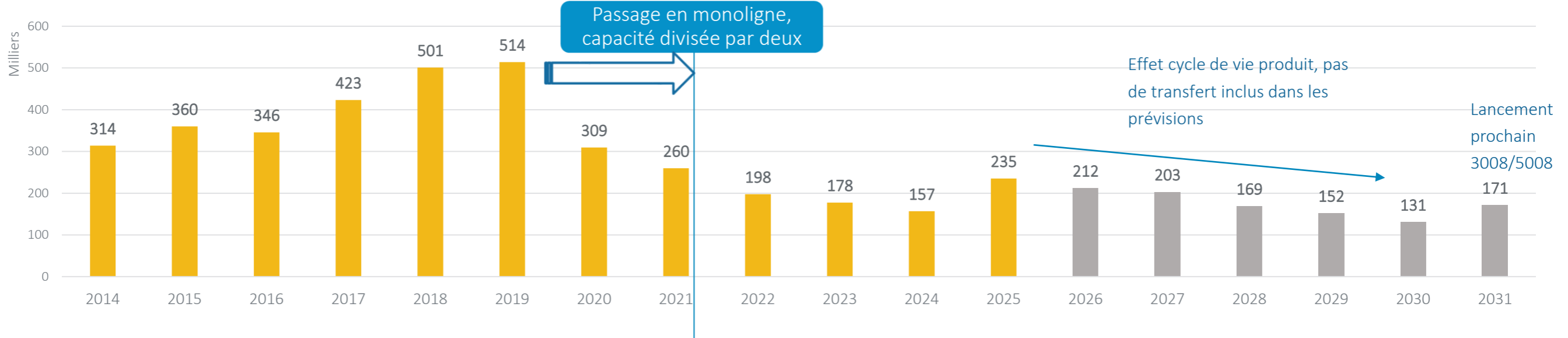
Liste des véhicules fabriqués en France en 2024

Marque / Groupe	Modèle	
Ineos	Grenadier	
	5	
Renault-Nissan-Mitsubishi	A110	
	A290	
	Interstar	
	Kangoo	
	Master	
	Megane	
	NV300	
	NV400	
	Scenic	
	Townstar	
	Trafic	
	Zoe	
	Stellantis	3008
		308
408		
5008		
508		
C5 Aircross		
DS3 Crossback		
DS7 Crossback		
Expert		
Jumpy		
Mokka		
Scudo		
Vivaro		
Proace		
Toyota		Yaris
	Yaris Cross	

- > L'année 2024 a été impactée par des retards et difficultés industrielles de Stellantis à Sochaux, mais également par de moindres ventes impactant Mulhouse et Poissy. Renault a globalement tenu son volume avec néanmoins une hétérogénéité entre les sites : -27 % à Douai sur l'électrique, + 16 % Sandouville (Trafic).
- > Entre 2024 et 2031, les prévisions de production en France tablent sur une stabilité.
 - Renault Douai/Maubeuge, les perspectives de croissance ont été revues, compte tenu du ralentissement du marché de l'électrique et du succès mitigés de R4. Seule la R5 tire commercialement son épingle du jeu.
 - En revanche, d'autres sites Stellantis devraient réduire leur production : hypothèse S&P d'arrêt de Poissy (-90 ku), ralentissement Hordain (-60 ku), Rennes (-30 ku) et Sochaux (-30 ku).
 - Stabilité de Toyota Valenciennes.

Le site de Sochaux a subi l'arbitrage sur l'optimisation des capacités et de la stratégie de valeur de PSA devenu Stellantis

Evolution de la production à Sochaux en milliers de véhicules



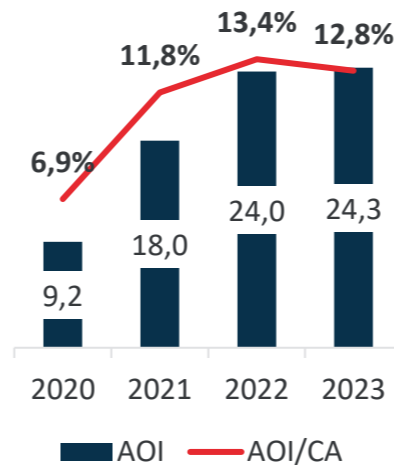
> PSA s'était engagé dans une stratégie de valeur, privilégiant l'amélioration de la marge unitaire à l'effet volume. Cela s'est traduit par une réduction des capacités de production en Europe et pour Sochaux, en simplifiant le flux en 1 ligne.

- Ainsi, la décroissance des volumes de Sochaux n'est pas uniquement due à la décroissance du marché après Covid (2020), mais par un choix industriel.

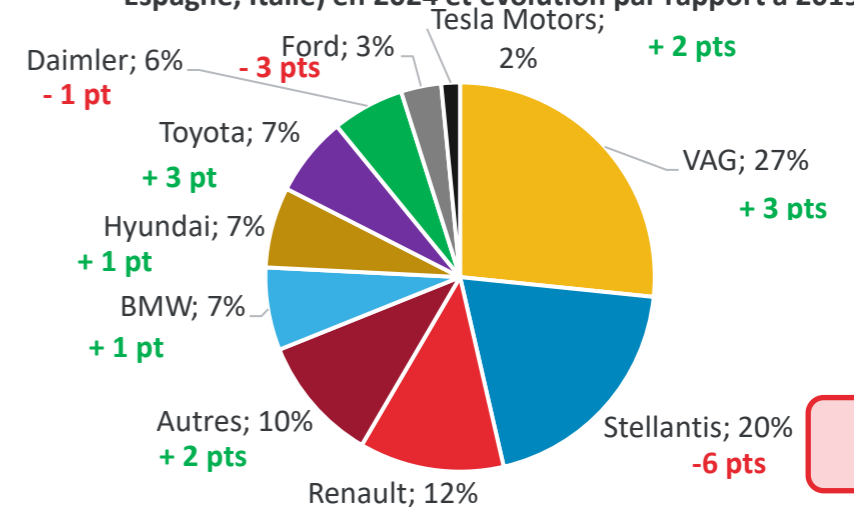
> Notons que cette stratégie de valeur a détruit l'équivalent de 500 000 véhicules pour le groupe Stellantis.

- La nouvelle direction évoque une volonté de reconquête des parts de marché (et des volumes), mais avec un dispositif Stellantis vaste (27 sites en Europe). Les perspectives à Sochaux restent sur une tendance de volume équivalente à la période récente.

Évolution de l'AOI en Md€ et en % de CA



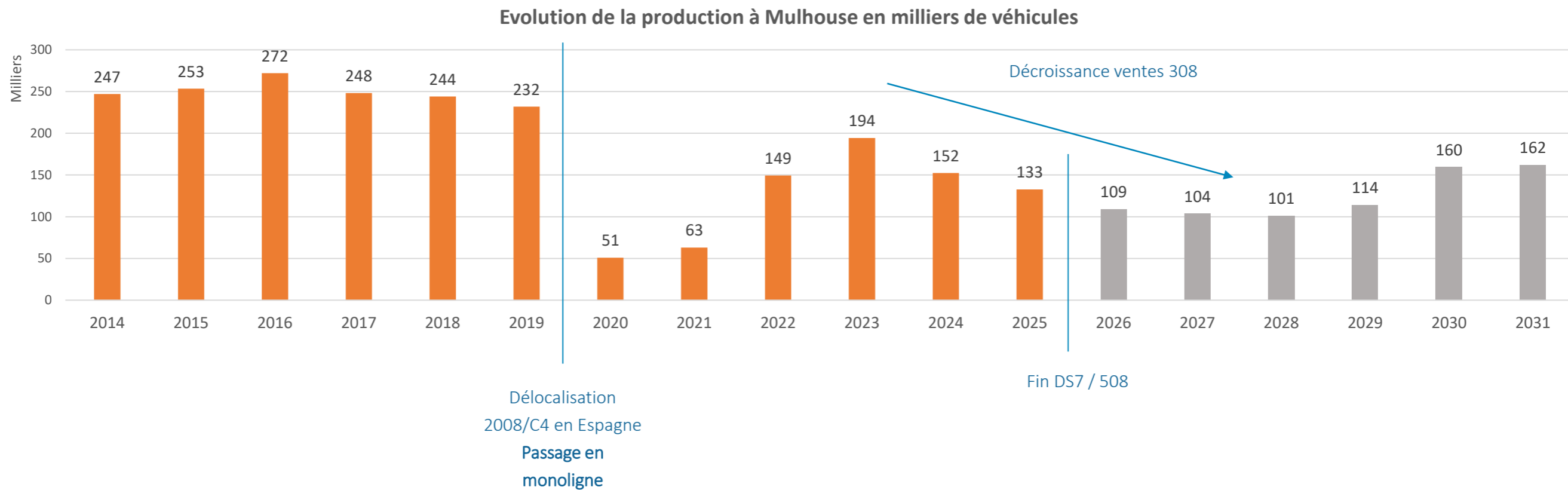
Cumul des parts de marchés G4 Europe (France, Allemagne, Espagne, Italie) en 2024 et évolution par rapport à 2019



- 500 kv

Source : base nationale d'immatriculation, traitée par Secafi

Le site de Mulhouse est également passé en monoligne et réduit sa capacité



Stellantis : au-delà du prix des véhicules, retrouver des volumes exigera aussi des actions de long terme – temps de développement, résolution qualité...

Optimisation des coûts aux dépens de l'hybride

- > Le groupe avait pris la décision de ne pas investir sur l'hybride non rechargeable et de se focaliser sur l'électrique.
- > Le groupe n'est ainsi pas présent sur les 30 % du marché européen que représente l'hybride.
- > La nouvelle gouvernance a modifié sa cible mais un délai de 2 ans semble incompressible pour une offre hybride 400 V

Problèmes Qualité

- > Le groupe a dû faire face à des problématiques qualité et de nombreux rappels, en partie extérieur au groupe (airbag Takata) mais aussi en lien avec des optimisations industrielles en décalage avec les besoins du marché (réduction des capacités moteur en Europe), des optimisations de coûts fournisseurs et conception

Augmentation des volumes et des parts de marché

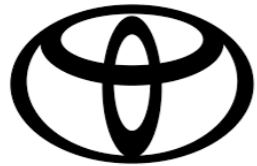
Confiance du consommateur

- > Rapidement perdue, plus longue à retrouver

Rationalisation de la gamme

- > Les dernières années ont constitué des échéances en termes de normes de sécurité (GSRII) avec un renforcement des besoins d'équipements pour les véhicules. Les décisions du groupe ont arbitrés en faveur de la réduction de la diversité et des dépenses de R&D quitte à perdre les couvertures de marché, actant la décroissance.

Une stratégie des acteurs : une différence en fonction des enjeux de chacun



Dépendance à l'Europe : le groupe Toyota écoule seulement **10 % de ses volumes en Europe** (1 Mv en 2023).



Son implantation industrielle en Europe : s'appuie sur son **partenariat avec Stellantis pour le segment VUL**, et **4 usines seulement pour le VP** : France, République tchèque, Royaume-Uni et Turquie.



Stratégie mondiale : une motorisation qui plaît à tous : **l'hybride** qui permet de répondre à l'ensemble des marchés du groupe.

- Technologie de rupture : hydrogène avec le soutien public du Japon sans débouché commercial (coût prohibitif).



AVIS

La solution choisie (hybride, plateforme spécialisée électrique ou multi-énergie) n'est que **le fruit des adaptations des entreprises à leur marché et leur contrainte. Aucune n'est mieux qu'une autre et aucune ne peut être généralisée.**



Dépendance à l'Europe : **70 % des ventes** du groupe (1,6 Mv).



Son implantation industrielle en Europe : **13 usines** (France, Espagne, Slovénie, Roumanie, Turquie) + 3 usines Maroc et Algérie qui servent aussi l'Europe.



Stratégie mondiale : le groupe Renault s'est organisé à la « fragmentation » du marché automobile d'une manière radicale (faute de pouvoir financer les deux mondes) **avec deux structures juridiques indépendantes** pouvant répondre aussi à d'autres constructeurs :

- Ampère : entité spécialisée sur l'électrique,
- Horse : entité en JV avec Geely et Aramco qui regroupe thermique et hybride.



Dépendance à l'Europe : **35 % de ses ventes** (2,7 M de véhicules)



Son implantation industrielle en Europe : **29 usines** (France, Espagne, Portugal, Royaume-Uni, Allemagne, Italie, Hongrie, Slovaquie, Pologne, Turquie, Serbie) + 2 Maroc/Algérie.



Stratégie mondiale : concevoir des plateformes **multi-énergies** (essence, hybride, électrique) **pour rendre ses nombreux sites industriels insensibles aux évolutions du marché.**

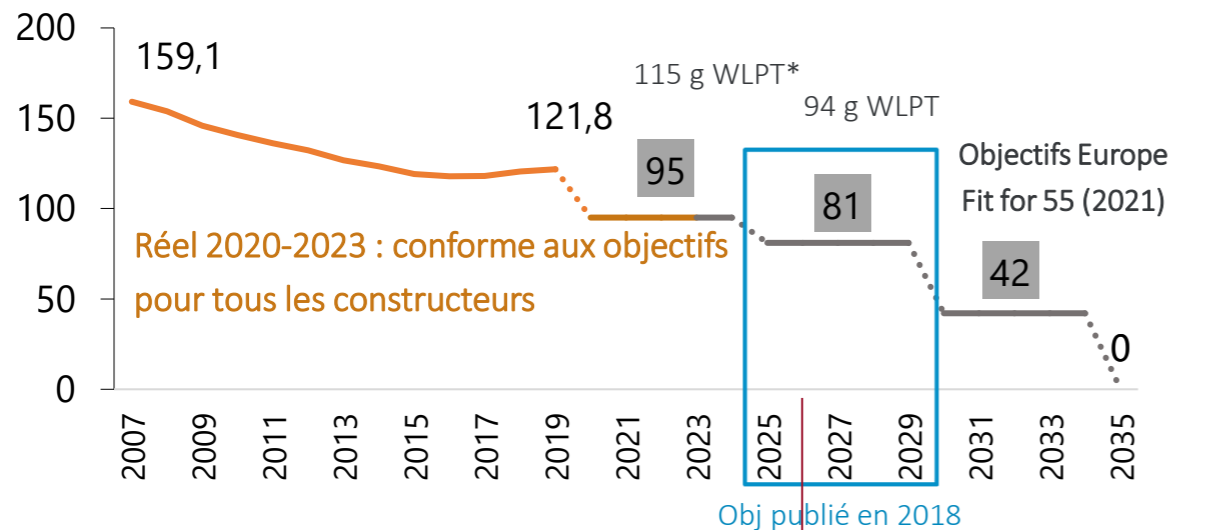
- Les nouvelles plateformes seront optimisées pour l'électrique, mais compatible au thermique.



Partie 2 - Évolution réglementaire automobile et ses enjeux

La réglementation européenne : le durcissement des normes CAFE (*Corporate Average Fuel Economy*) pour le 1^{er} janvier 2025 nécessitait entre 20 à 25 % de ventes électriques

Émission CO₂ en g/km en NEDC* pour les véhicules neufs (VP) en Europe (27 pays) (norme CAFE) et les cibles (en gris)



* Nom du cycle d'homologation du CO₂ par voiture. Le protocole a changé en 2020 passant de NEDC à WLTP.

Clause de revoyure de Fit for 55

2026

0 gr ?

L'objectif CO₂ est abaissé de 15 % en 2025-2029 (VP et VUL) par rapport à la réalisation 2021, **nécessitant une part d'électrique dans les ventes de l'ordre de 20 %** (+4,6 pts vs la réalisation à fin décembre 2024) – en fonction des constructeurs.

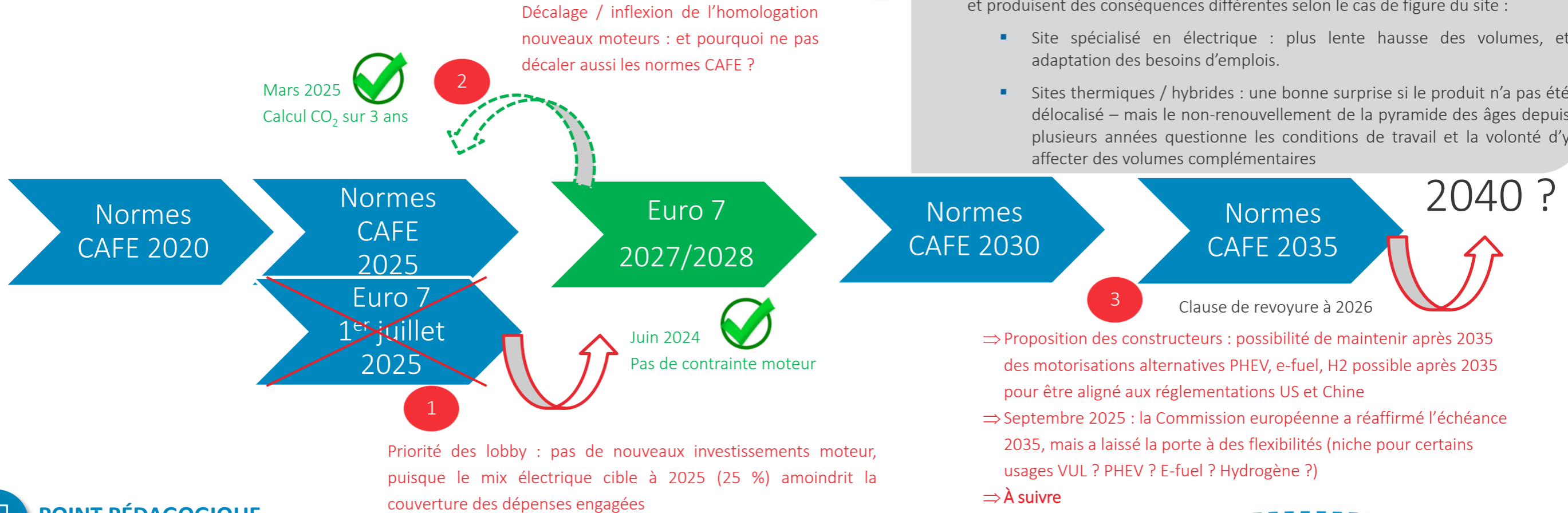
- > Dès l'été 2024, les discours des constructeurs européens ont été alarmistes sur l'électrification et ses conséquences possibles sur la filière industrielle européenne.
- > **En cause** : le « ralentissement » des ventes électriques compromettrait l'atteinte des exigences CO₂ du 1^{er} janvier 2025
- > **Quelles seraient les conséquences d'une non-atteinte ?** 95 € de pénalité par gramme supplémentaire à l'objectif par véhicule vendu en Europe.
- > **Quels moyens d'action employés par les constructeurs ?**
 - Discussions avec Bruxelles pour assouplir les indicateurs CAFE pour 2025 et lobby envers les pouvoirs publics pour stimuler la demande : **un calcul sur finalement 3 ans** a été acté suite à la conciliation (pas de pénalités avant 2027)
 - Lancement des modèles plus « accessibles » : R5 (2025), nouvelle eC3 (2025), ID2 (2026)...
 - **Menace de baisser la production de thermique (-2,5 Mv produits pour 2025 d'après ACEA, association des constructeurs européens)** : pour maintenir un bon ratio de ventes électriques et respecter la norme (Luca de Meo, Président de l'ACEA).
 - Partenariat de mutualisation du calcul CO₂ avec des constructeurs uniquement électriques (Tesla, BYD, MG...).
 - Guerre de prix sur l'électrique impactant les marges ou accélérant les politiques de réduction des coûts industriels (politique achat développant les approvisionnements à bas coût et restructurations).

L'enchaînement des décisions récentes tant à démontrer que 2035 pourrait être remis en cause. L'incertitude demeure et gèle les stratégies

AVIS Secafi



- > L'assouplissement permettrait une adaptation sociale moins brutale en théorie.
- > La réalité n'est pas si simple : une partie des décisions stratégiques ont été prises et produisent des conséquences différentes selon le cas de figure du site :
 - Site spécialisé en électrique : plus lente hausse des volumes, et adaptation des besoins d'emplois.
 - Sites thermiques / hybrides : une bonne surprise si le produit n'a pas été délocalisé – mais le non-renouvellement de la pyramide des âges depuis plusieurs années questionne les conditions de travail et la volonté d'y affecter des volumes complémentaires



- ⇒ Proposition des constructeurs : possibilité de maintenir après 2035 des motorisations alternatives PHEV, e-fuel, H2 possible après 2035 pour être aligné aux réglementations US et Chine
- ⇒ Septembre 2025 : la Commission européenne a réaffirmé l'échéance 2035, mais a laissé la porte à des flexibilités (niche pour certains usages VUL ? PHEV ? E-fuel ? Hydrogène ?)
- ⇒ **À suivre**

La Chine comptabilise BEV/PHEV/REEV ensemble sous la notion de NEV (véhicule à énergie nouvelle). Elle représente 48 % des ventes en 2024.

POINT PÉDAGOGIQUE

- > Les caravanes sont considérées comme des « special purpose vehicles » et sont exemptes de la régulation CO₂, tout comme les véhicules militaires, ambulances, et pompiers.

1/ Les stratégies de valeur et de conformité aux normes ont généré une distorsion de l'offre disponible entre électrique et non électrique

Légende et interprétation du schéma issu d'une présentation S&P décembre 2023 :

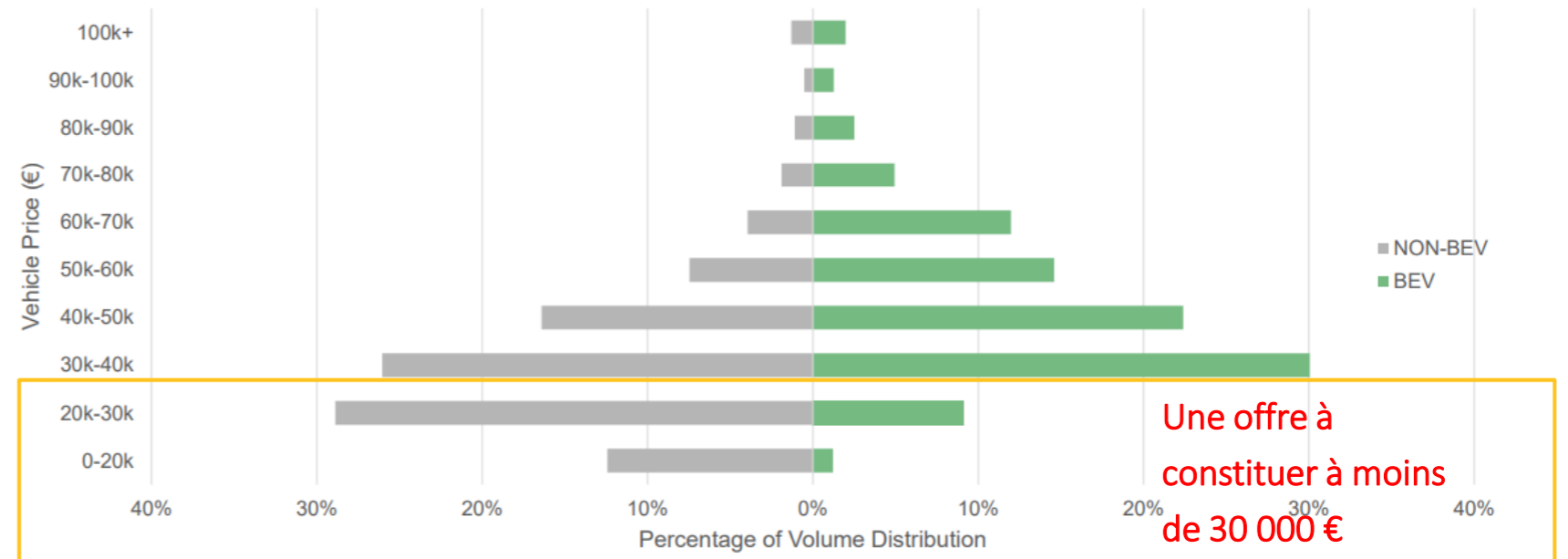
En gris, vous trouverez la répartition en % des ventes neuves non électriques par tranche de prix de vente (plus on monte, plus les prix sont élevés). Plus la barre grise est grande, plus le volume de vente est élevé.

En vert, c'est la répartition des ventes de véhicules 100 % électriques à batterie, selon la même segmentation de prix.

On voit bien un « trou » dans l'offre européenne pour les moins de 30 000 € qui représente sur les véhicules thermiques (essence/diesel/hybride) près de 40 % des volumes.

EU4+1 – 2022 Volume Distribution by Price Band

Non-BEVs sell a high share of vehicles in the lowest price bands whereas the majority of BEVs sell in significantly higher price bands



Source: S&P Global Mobility Vehicle Registration Data 2023

Note: EU4+1 includes Germany, France, Italy, Spain, UK (converted to EUR)

➤ L'offre proposée véhicule électrique pour l'instant en Europe (ici les 5 grands marchés France, Allemagne, Italie, Espagne et Royaume-Uni) est concentrée sur les segments de marché supérieurs en termes de prix. Cette situation renvoie à :

- **la stratégie de valeur précédemment décrite** : pour maintenir un niveau de marge équivalente sur une voiture électrique par rapport à un véhicule thermique, les constructeurs ont privilégié le segment premium moins contraint en termes d'acceptation du prix, répercutant ainsi les coûts supplémentaires électriques (batterie : à 130 € / kWh, une batterie de 60 kWh coûte plus de 7 000€) ;
- **la réglementation progressive** : les constructeurs se conforment à la réglementation CAFE vue précédemment. Sur la période 2020-2024, un ratio de 10 / 15 % de ventes électriques était suffisant et cela était compatible avec le segment premium. Le déploiement d'offres plus « accessible » est prévu sur la période 2025-2029.

La Commission européenne propose des mesures pour aider la filière automobile (Discours sur l'État de l'Union, Septembre 2025)

Projet e-Small Car (petite véhicule électrique, économique et européen)



Ex: Kei Car au Japon

- > Plusieurs industriels ont présenté des solutions pour servir ce marché en mode électrique à un prix acceptable et fait en France à plusieurs conditions :
 - **Une batterie au juste besoin** : c'est notamment le pari de Valeo avec son architecture 48 V, permettant une accessibilité prix et une autonomie des réseaux de maintenance (homologation spécifique nécessaire si supérieure à 60 V).
 - Des concepts cars dont la **conception permet de simplifier l'assemblage**
 - La généralisation de la technologie d'**injection plastique** permettant du gain de poids et une simplification des process.
 - **Une modification de certaines normes** pour limiter les aides à conduite notamment et réduire le coût de ce projet
 - exemple du cadre réglementaire au Japon qui permet de s'affranchir
- > La simplification des produits (conception plus simple) et le renchérissement des composants (batterie) ont pour conséquence de réduire la part main d'œuvre dans le prix de revient usine.



La France a une légitimité sur ces petits véhicules à faible coût dans un contexte de reconfiguration globale des processus de fabrication et du mix électricité décarbonée.

Les sites de Stellantis Poissy, Renault Douai ou Toyota Valenciennes semblent compatibles avec les tailles visées que Sochaux.

La définition Made in Europe et les conditions d'aides des Etats pour attirer ces nouveaux investissements doivent encore être détaillés.

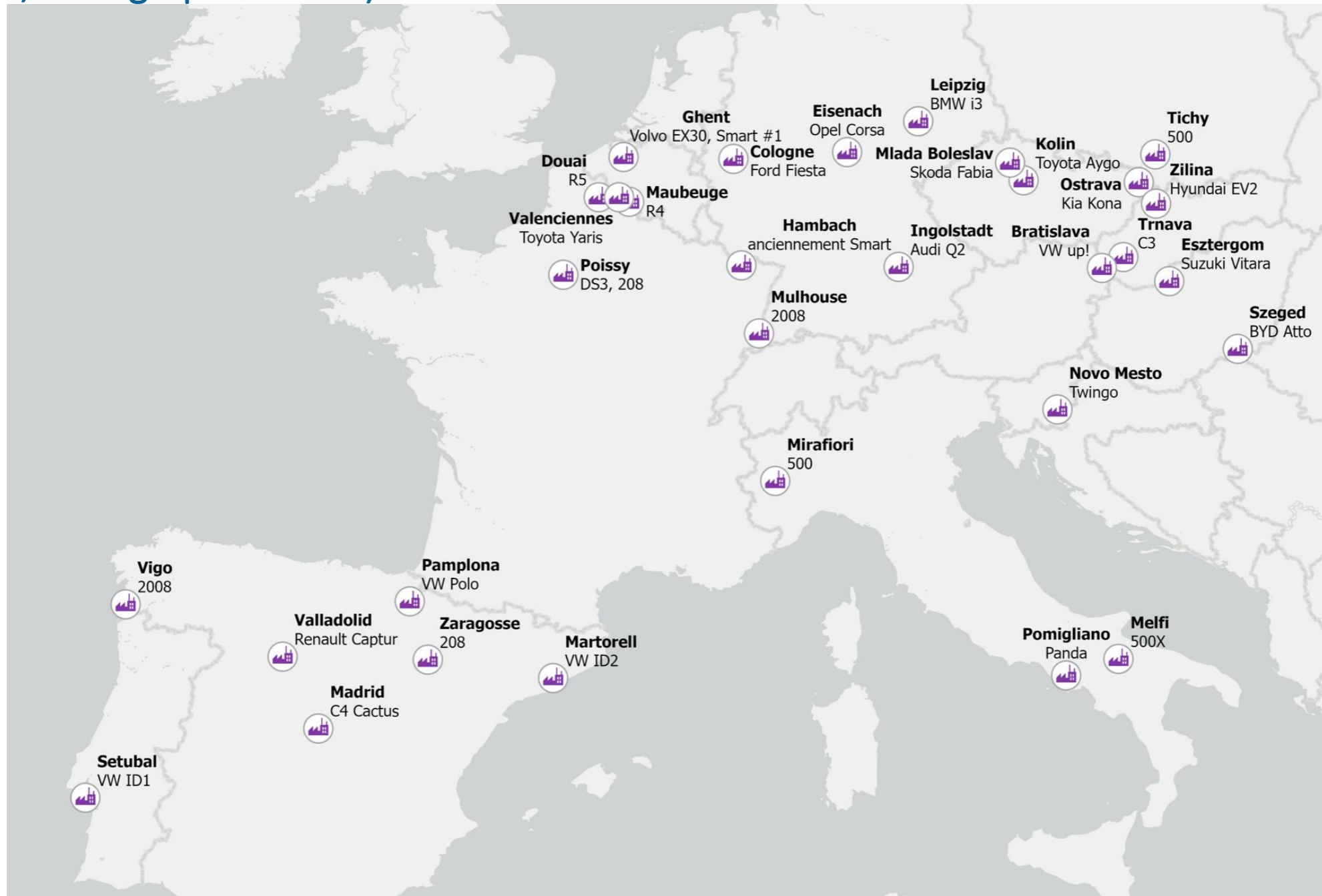
Autres annonces de mesures

- > Soutien à la demande avec un leasing social européen
- > **Soutien de la commande publique à la filière européenne avec une clause de contenu européen (part de la valeur produite en Europe - à définir)**
- > Soutien aux renouvellements des flottes d'entreprises, location, vers des véhicules moins émetteurs



Compte tenu des véhicules fabriqués à Sochaux (SUV, 3008/5008), ces mesures sont davantage susceptibles d'accroître le volume de production.

Les sites candidats pour les voitures segment A ou B sont nombreux en Europe (Source : base de données S&P, cartographie Secafi)



Quels leviers d'accroissement des volumes de production ?




- > Stimuler la demande en ciblant
- > Levier à court terme pour retrouver un niveau de ventes plus important, en ciblant les besoins :
 - sur les ménages les plus modestes et en élargissant sur des modèles hybrides économe en carburant ;
 - Pour les populations où les usages le permettent : privilégier l'électrique



- > Contenu local sur l'ensemble de la chaîne de valeur
- > Levier à court terme pour sécuriser les fournisseurs mais ce besoin peut se heurter aux délais de la politique européenne
 - Les acteurs semblent d'accord sur un label européen pour éviter un approvisionnement chinois notamment
 - La problématique reste la définition européenne du label avec des disparités régionale importante en termes d'attractivité industrielle



- > Etoffer l'offre électrique sur des produits en cohérence avec les besoins des consommateurs
- > Levier à moyen terme, le temps de développement est plutôt de 4/ 5 ans
 - Alléger le véhicule et revoir une conception innovante pour optimiser l'autonomie ;
 - Simplifier les accessoires / équipements aux besoins des consommateurs (ex: usage très faible des caméras pour se garer automatiquement
 - Dédier une norme simplifiée pour rendre ces modèles accessibles en prix



Partie 3 - La dynamique de l'emploi observée

Le taux de chômage de la zone d'emplois de Montbéliard est nettement plus élevé que celui de la Région ou de la France

France métropolitaine

7,2% au T1 2025

+0,1% sur un an | +0,1% sur cinq ans

Bourgogne-Franche-Comté

6,7% au T1 2025

+0,2% sur un an | +0,3% sur cinq ans

Doubs

7,3% au T1 2025

+0,5% sur un an | +0,4% sur cinq ans

Territoire de Belfort

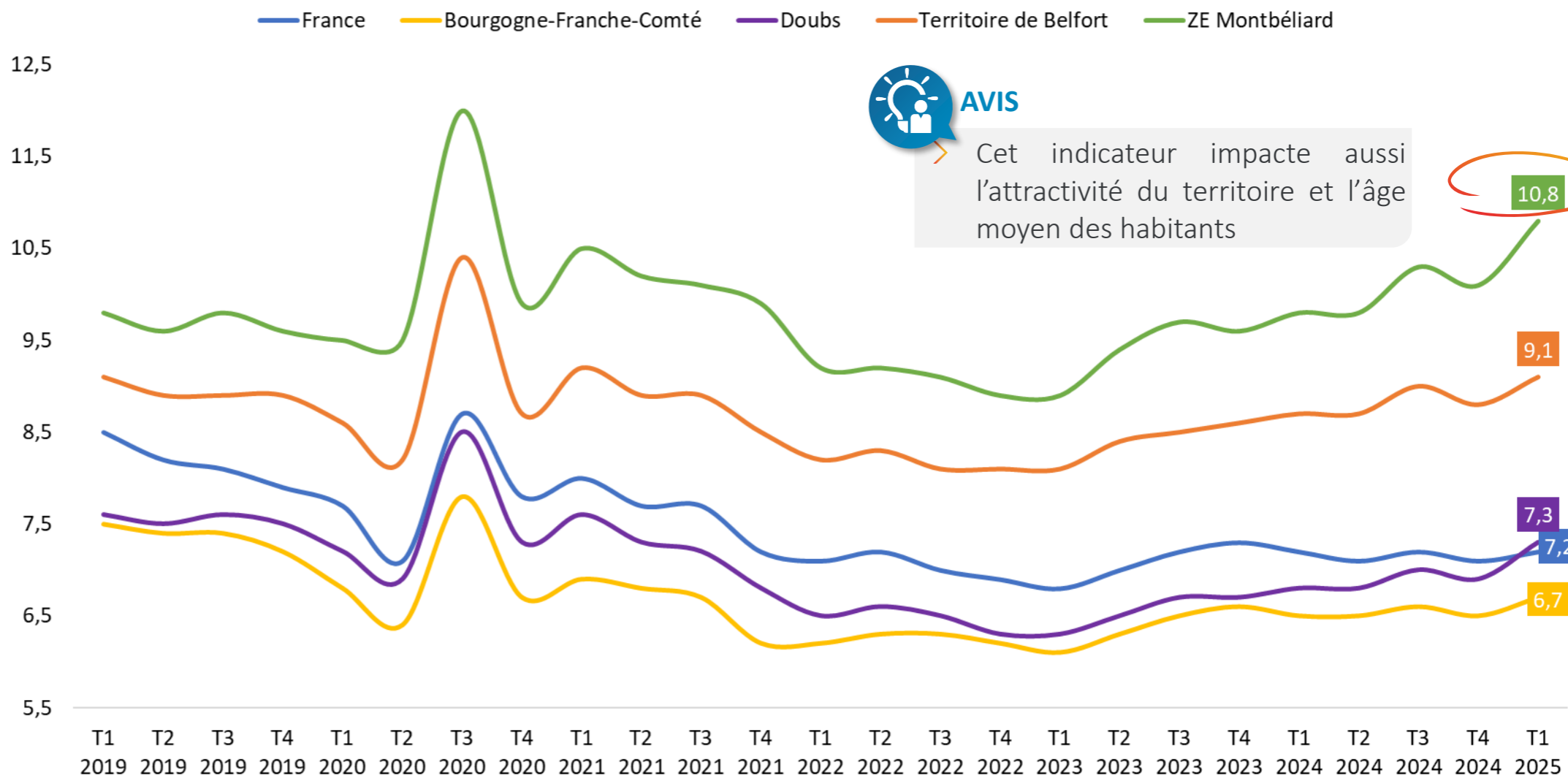
9,1% au T1 2025

+0,4% sur un an | +0,9% sur cinq ans

ZE Montbéliard

10,8% au T1 2025

+1% sur un an | +1,3% sur cinq ans

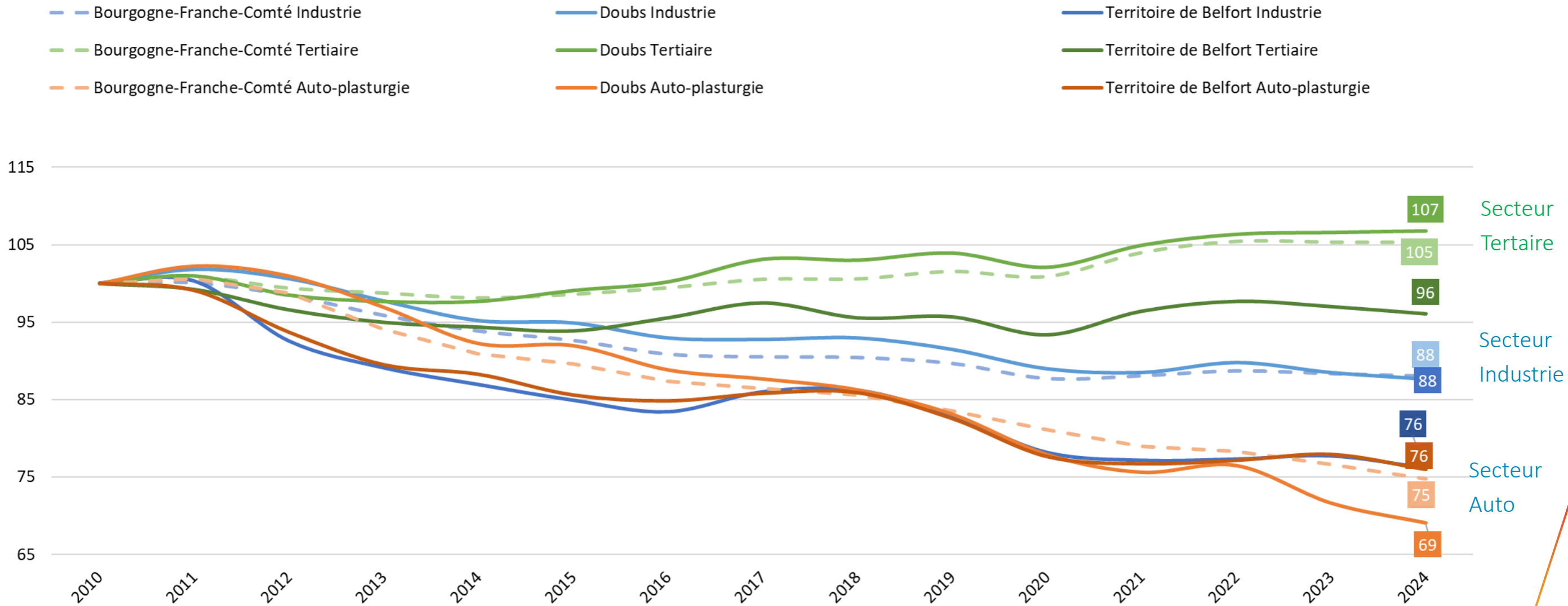


Source : ACOSS et INSEE

La dynamique de l'emploi dans le Doubs a été portée par le Tertiaire. On observe un écart plus important entre la baisse des emplois dans l'automobile dans la région et dans le Doubs, illustrant une exposition plus forte à des activités automobiles en décroissance (Effet Sochaux)

Évolution de l'emploi sectoriel

(Industrie, Services et Auto-plasturgie indice base 100 en 2010)

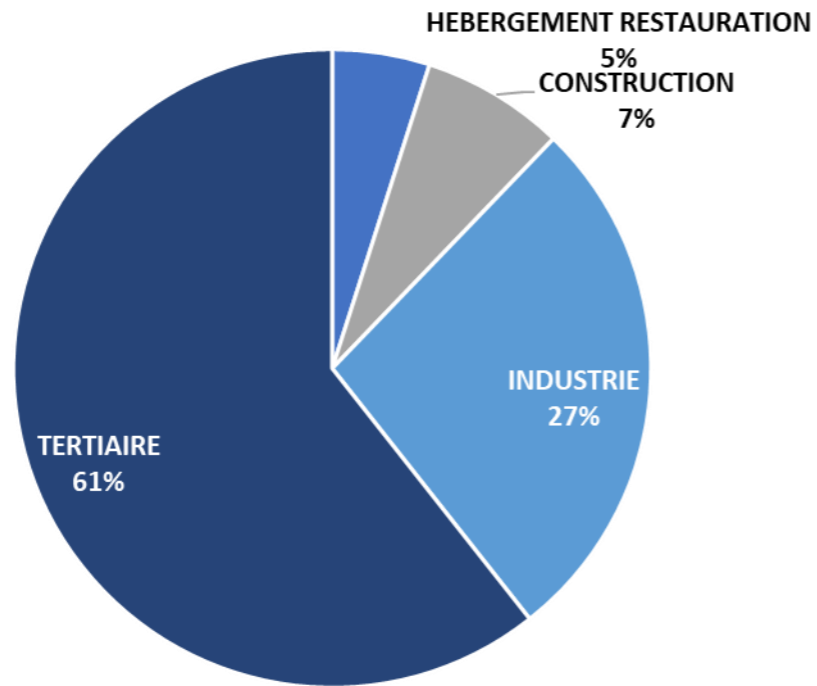


Source : ACOSS

L'industrie représente entre 23 et 27 % des emplois dans les 2 départements, cumulant près de 45 000 emplois

Répartition des effectifs par grands secteurs d'activité

(Doubs, 2024)

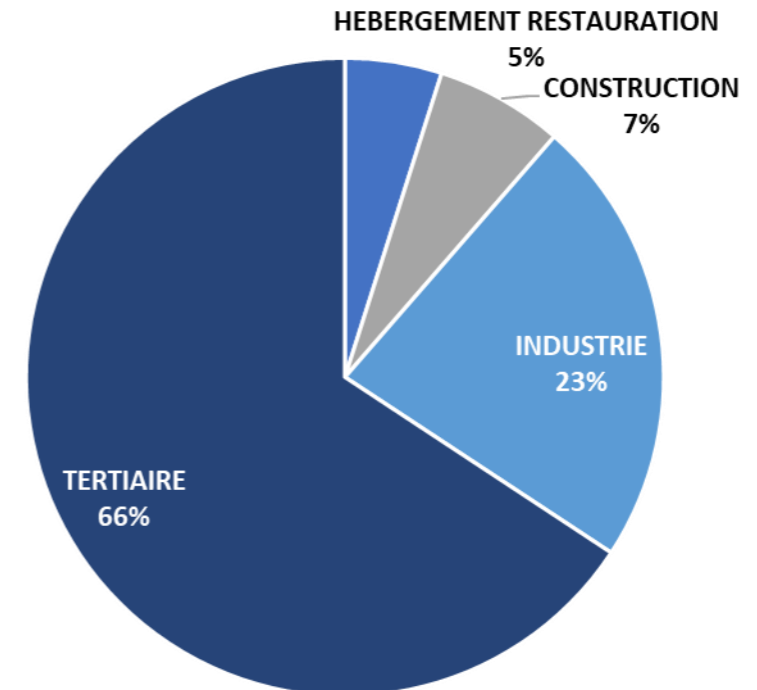


COMPTE-RENDU

> Représente 139 108 postes, dont 27 % (37 776) sont liés à l'Industrie.

Répartition des effectifs par grands secteurs d'activité

(Territoire de Belfort, 2024)





COMPTE-RENDU

> Représente 32 832 postes, dont 23 % (7 505) sont liés à l'Industrie.

Source : ACOSS

Sur les 5 dernières années, voici les secteurs créateurs (aide à domicile, maroquinerie et destructeurs d'emplois (automobile)

DEPARTEMENT DOUBS		Variation nette de l'emploi sur les 5 dernières années	%	Tendance sur cinq ans	Tendance sur un an
Action sociale sans hébergement (aide à domicile)	1 674	24%			3%
Activités des sièges sociaux ; conseil de gestion	737	57%			2%
Restauration	640	13%			3%
Autres industries manufacturières (joaillerie, maroquinerie)	633	47%			5%
Fabrication de produits informatiques, électroniques et optiques	611	28%			1%
Industries alimentaires	509	12%			2%
Enseignement	387	18%			2%
Activités sportives, récréatives et de loisirs	359	27%			3%
Activités pour la santé humaine	315	9%			1%
Commerce de détail, à l'exception des automobiles et des motocycles	314	2%			0%
Activités des services financiers, hors assurance et caisses de retraite	-193	-8%			-1%
Activités de poste et de courrier	-248	-15%			-4%
Fabrication de produits métalliques, à l'exception des machines et des équipements	-295	-4%			-1%
Fabrication d'équipements électriques	-303	-42%			-1%
Publicité et études de marché	-306	-76%			-63%
Services relatifs aux bâtiments et aménagement paysager	-338	-8%			0%
Entreposage et services auxiliaires des transports	-343	-16%			1%
Fabrication de machines et équipements n.c.a.	-366	-21%			-2%
Activités liées à l'emploi (agence intérim)	-1 906	-26%			-2%
Industrie automobile	-2 812	-24%			-5%



Impact secteur automobile
Près – 5 000 destructions emplois

(Forvia Bavans, System Echappement, Auge Microelectronic, Delfigen, Streit, Stanley, distribution automobile)

TOP10 - Secteurs les plus créateurs et destructeurs d'emploi (de 2020 à 2024)

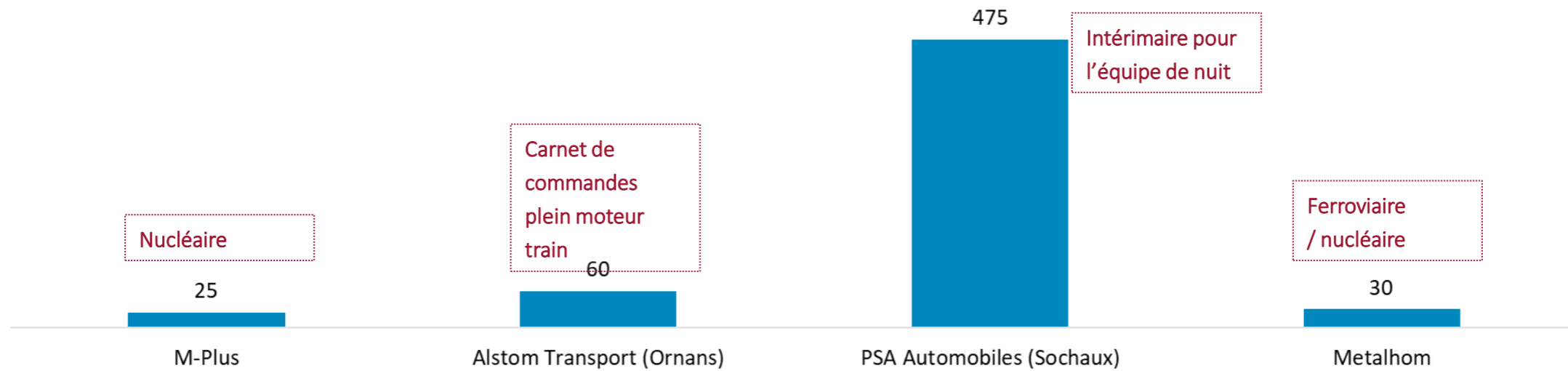


POINT PÉDAGOGIQUE

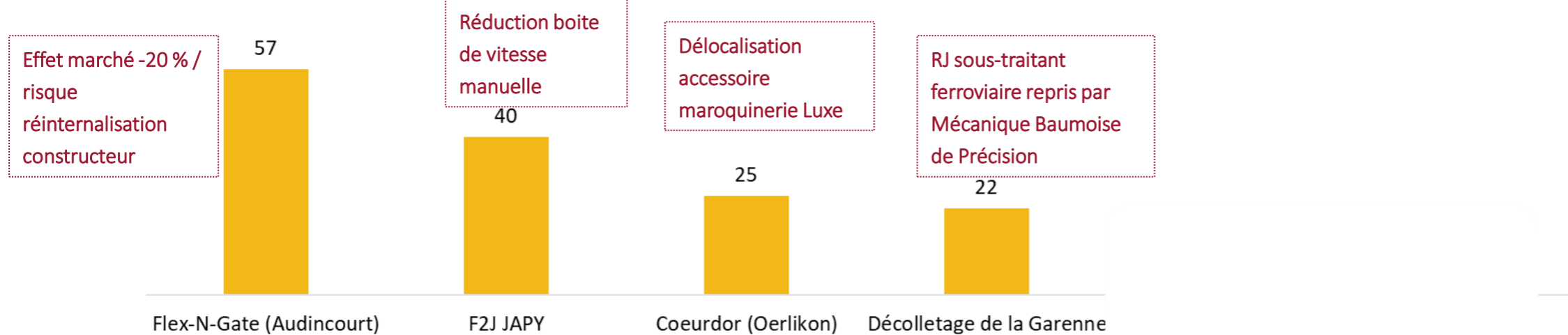
> Lecture : De 2020 à 2024, le secteur «Action sociale sans hébergement» a créé plus de 1 674 emplois dans le Doubs. Cela correspond à une hausse de 24 % des effectifs du secteur. De 2023 à 2024, l'emploi a augmenté de 3 % sur ce secteur.

Les entreprises ayant annoncé des créations et des suppressions d'emplois dans le Doubs et Territoire de Belfort (source Presse 2024-2025)

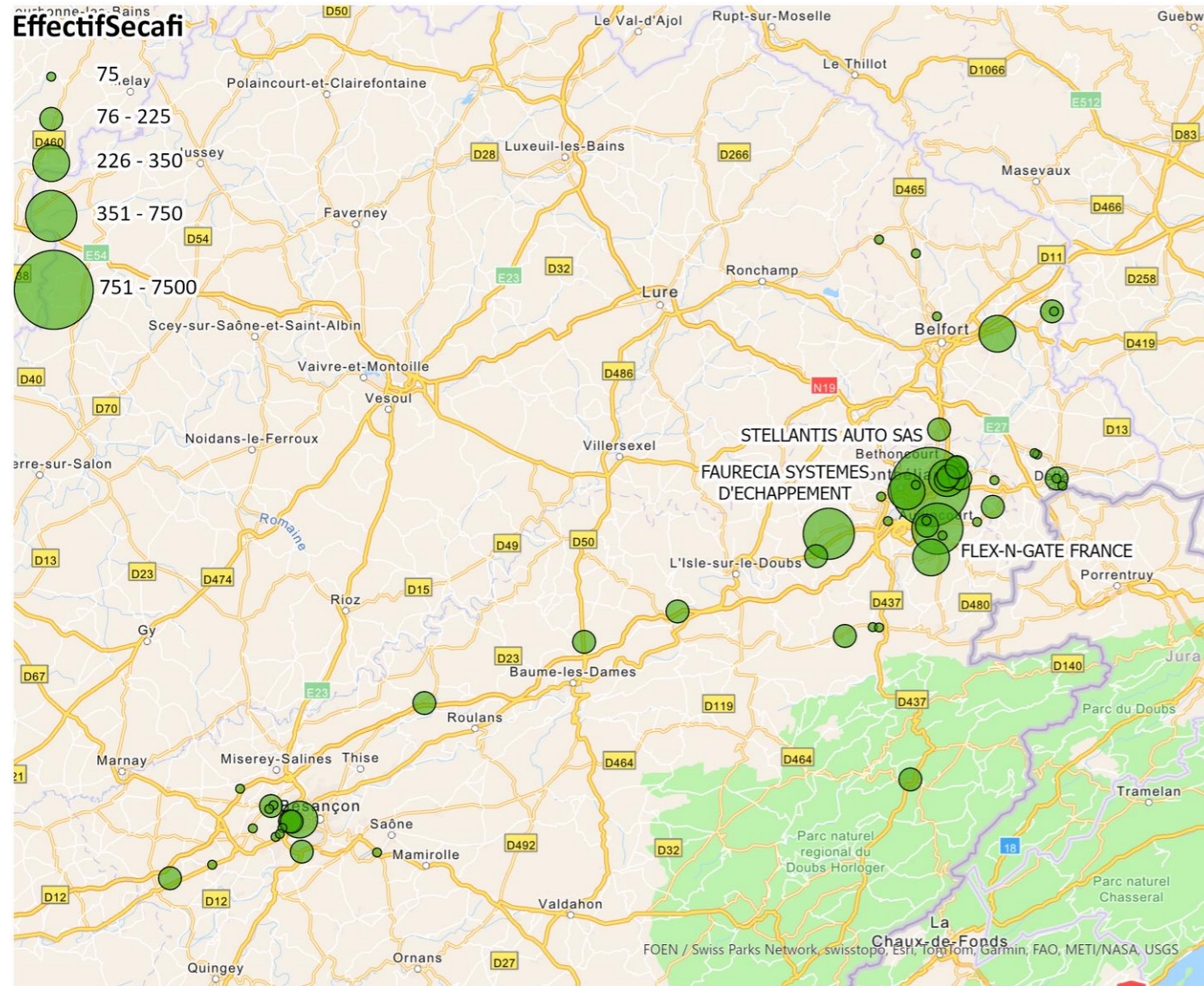
Créations de poste annoncées dans la presse dans le Doubs et Territoire de Belfort dans l'Auto-plasturgie



Suppressions de poste annoncées dans la presse dans le Doubs et Territoire de Belfort dans l'Auto-plasturgie



Automobile : Cartographie des entreprises de plus de 50 salariés dans le Doubs et Territoire de Belfort

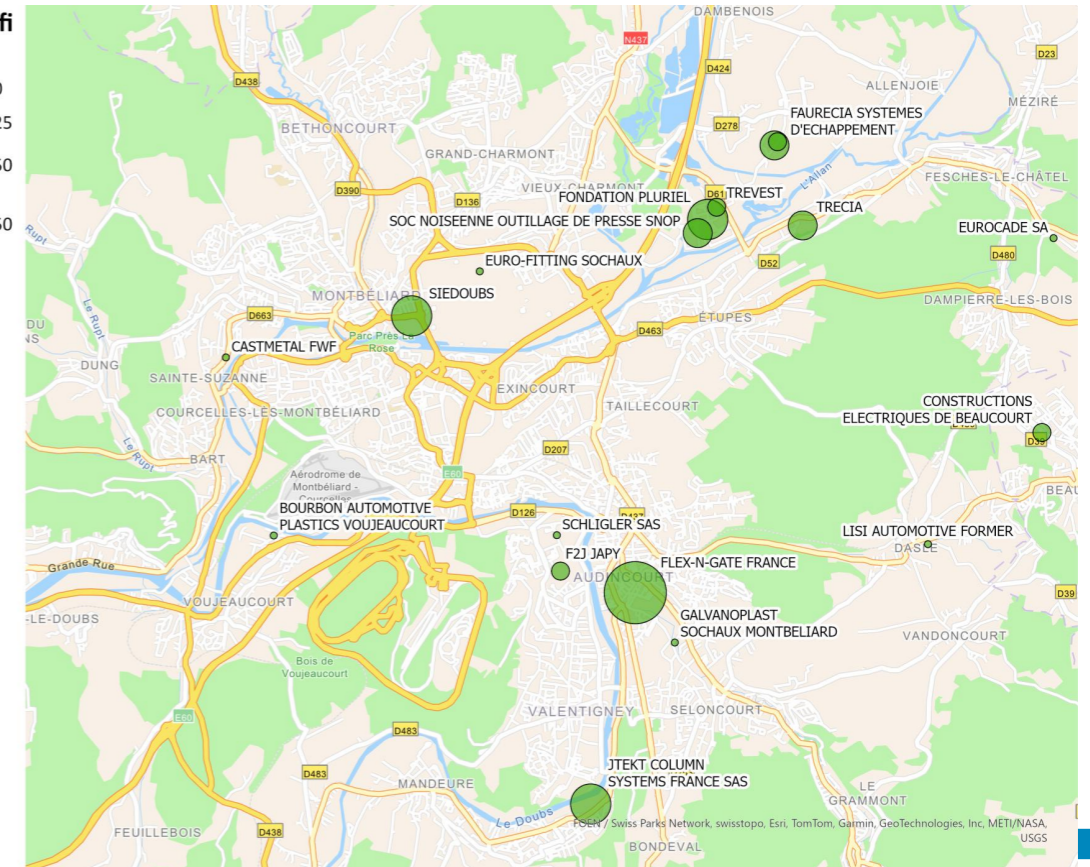
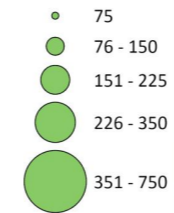


Secteur Automobile

	2024			Diff. sur 10 ans	
	Emploi 2024	% Régional	Nb. Etbs	ans	Var. sur 10 ans
CA Pays de Montbéliard Agglo	8 580	51,6%	23	-4 779	-35,8%

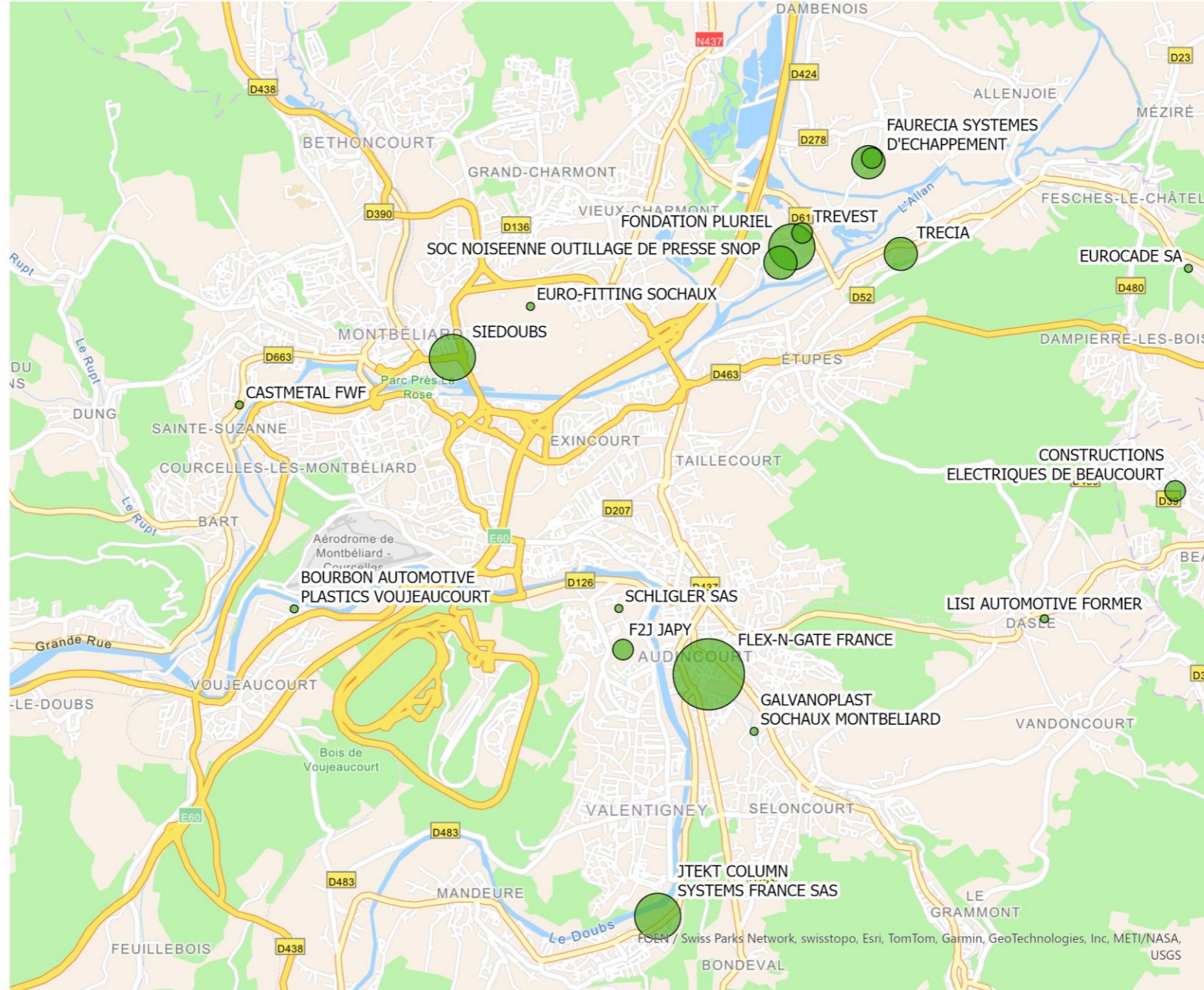
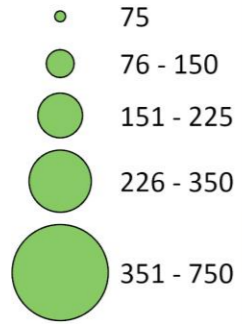
✦ Zoom sur Pays de Montbéliard – Hors Stellantis

EffectifSecafi



Les entreprises de plus de 50 salariés du secteur de l'auto-plasturgie dans le Doubs et Territoire de Belfort

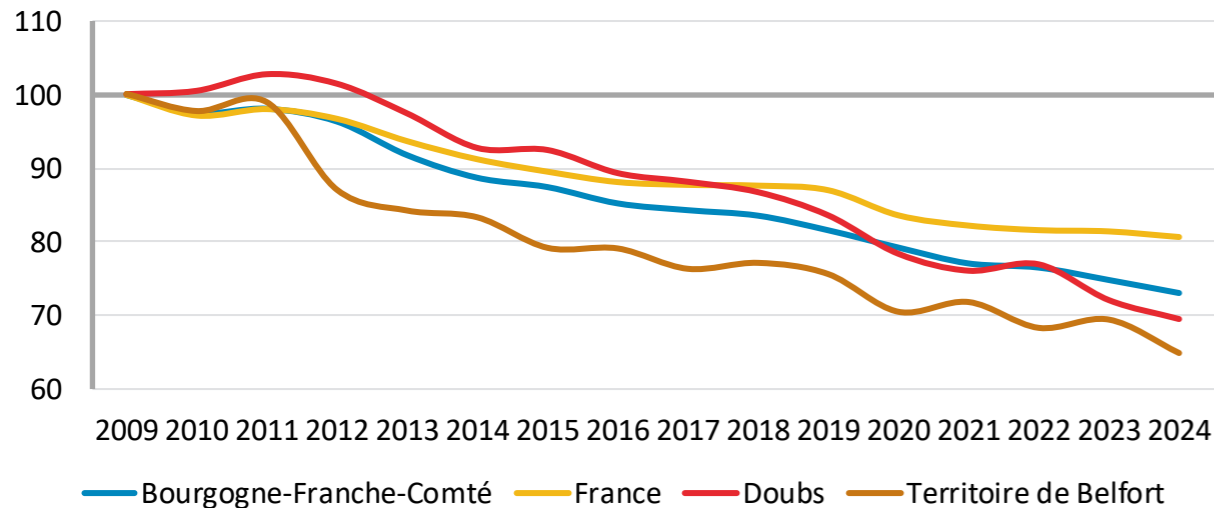
EffectifSecafi



La métallurgie par filière

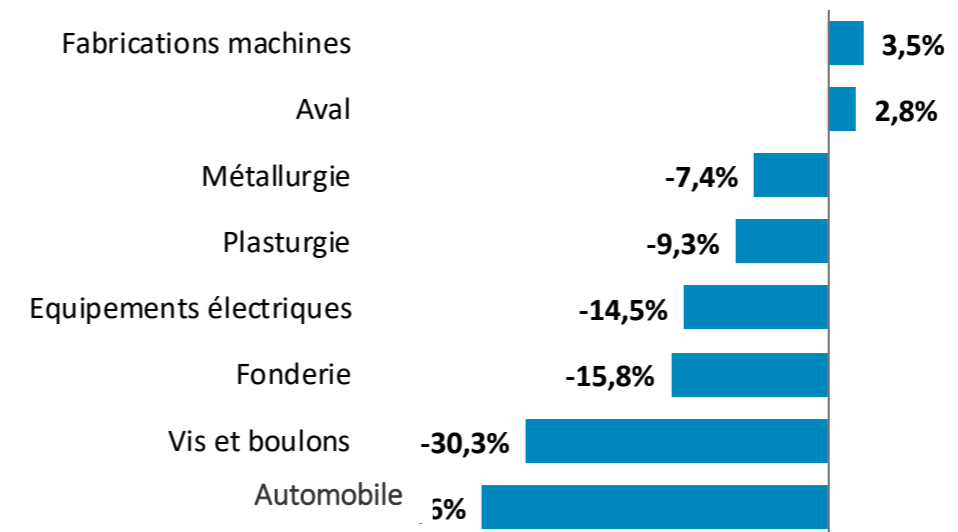
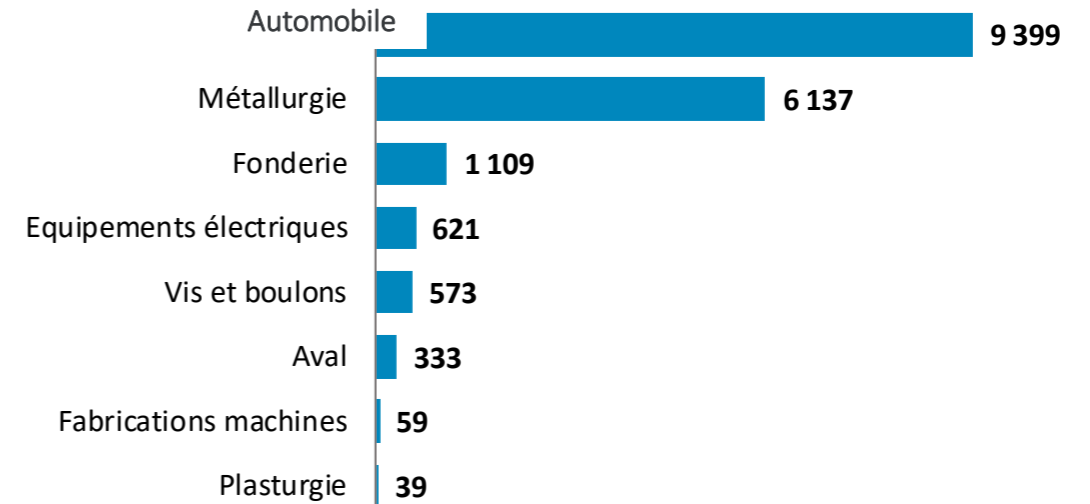
	2024			Diff. sur 10 ans	Var. sur 10 ans
	Emploi 2024	% Régional	Nb. Etbs		
Cœur Automobile	9 399	56,5%	41	-4 978	-34,6%
Métallurgie	6 137	48,2%	237	-493	-7,4%
Fonderie	1 109	26,3%	38	-208	-15,8%
Equipements électriques	621	28,8%	10	-105	-14,5%
Vis et boulons	573	59,1%	6	-249	-30,3%
Aval	333	15,0%	53	9	2,8%
Fabrications machines	59	11,2%	1	2	3,5%
Plasturgie	39	1,4%	2	-4	-9,3%
Bourgogne-Franche-Comté	42 205	100,0%	1 238	-9 106	-17,7%
France	495 377		18 063	-65 205	-11,6%

Evolution de l'emploi
Indice base 100 en 2009, source ACOSS



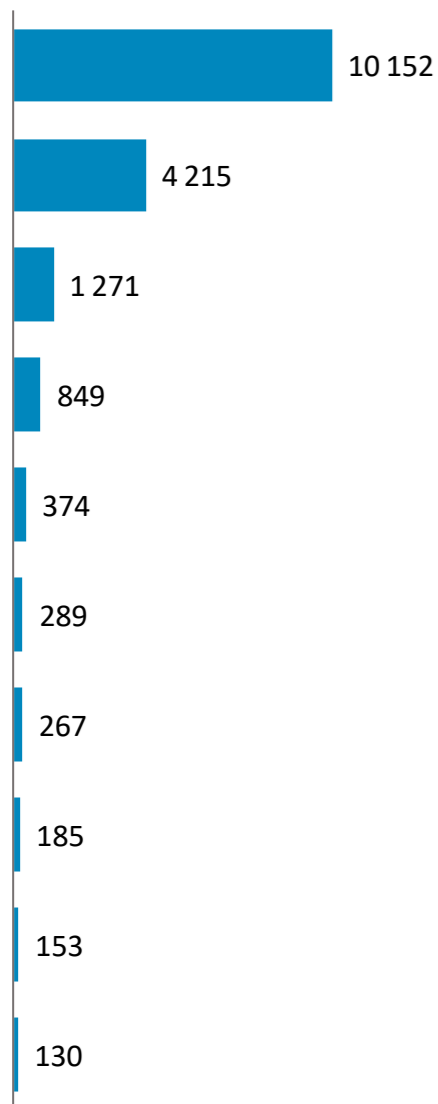
Doubs et Territoire de Belfort

L'emploi en 2024



Les emplois dans l'auto-plasturgie a décru de 34 % dans la zone de Montbéliard

Dynamique de l'emploi en 2024



CA Pays de Montbéliard Agglomération -5 269

CU Grand Besançon Métropole

CA Grand Belfort

CC du Sud Territoire

CC du Pays de Maïche

CC Loue-Lison

CC des Deux Vallées Vertes

CC du Doubs Baumois

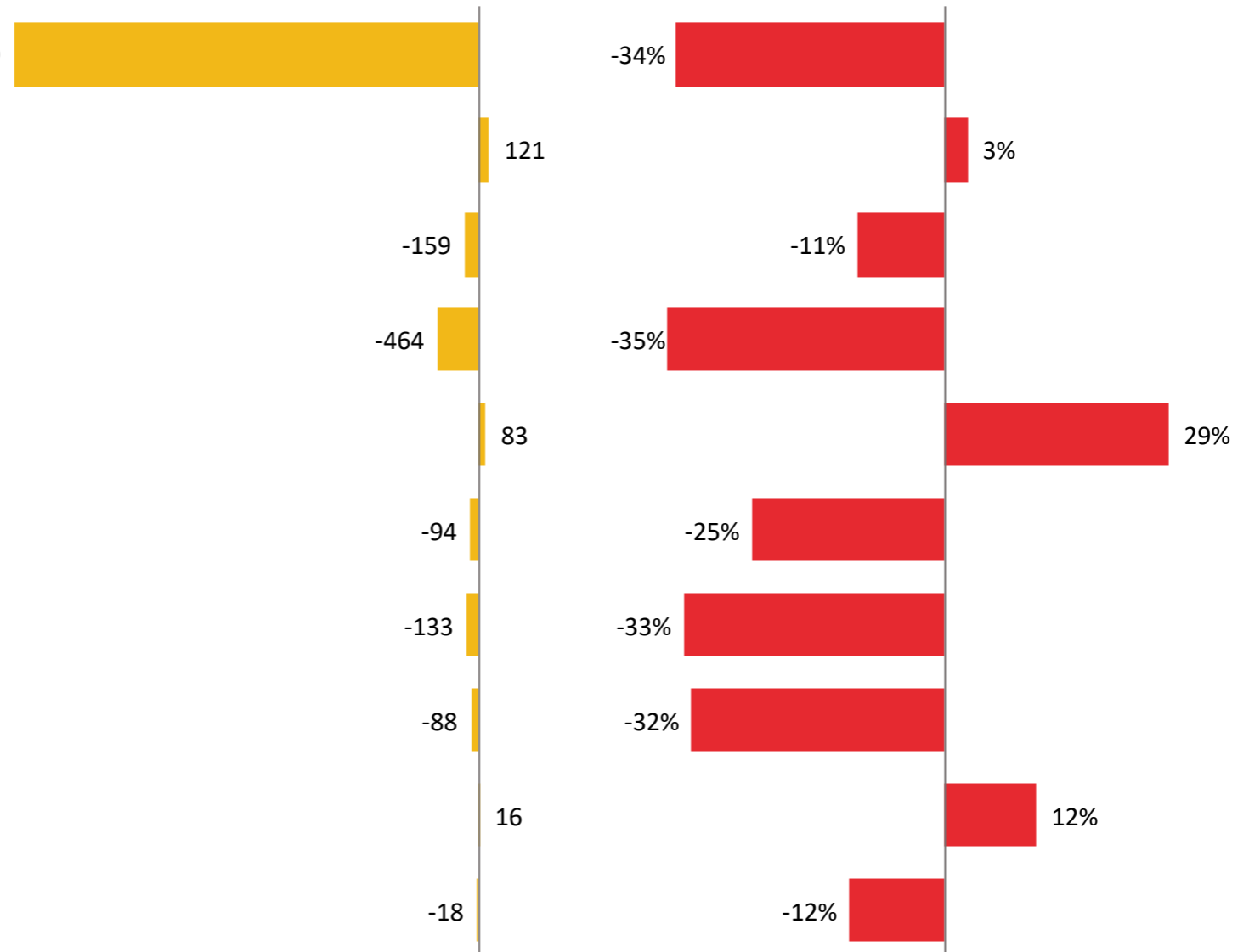
CC des Portes du Haut-Doubs

CC des Vosges du Sud

Doubs et Territoire de Belfort - TOP 10 EPCI

Différence depuis 2014

Variation depuis 2014 (%)





P o u r d e s c o m p r o m i s é c l a i r é s , é q u i l i b r é s e t e x i g e a n t s

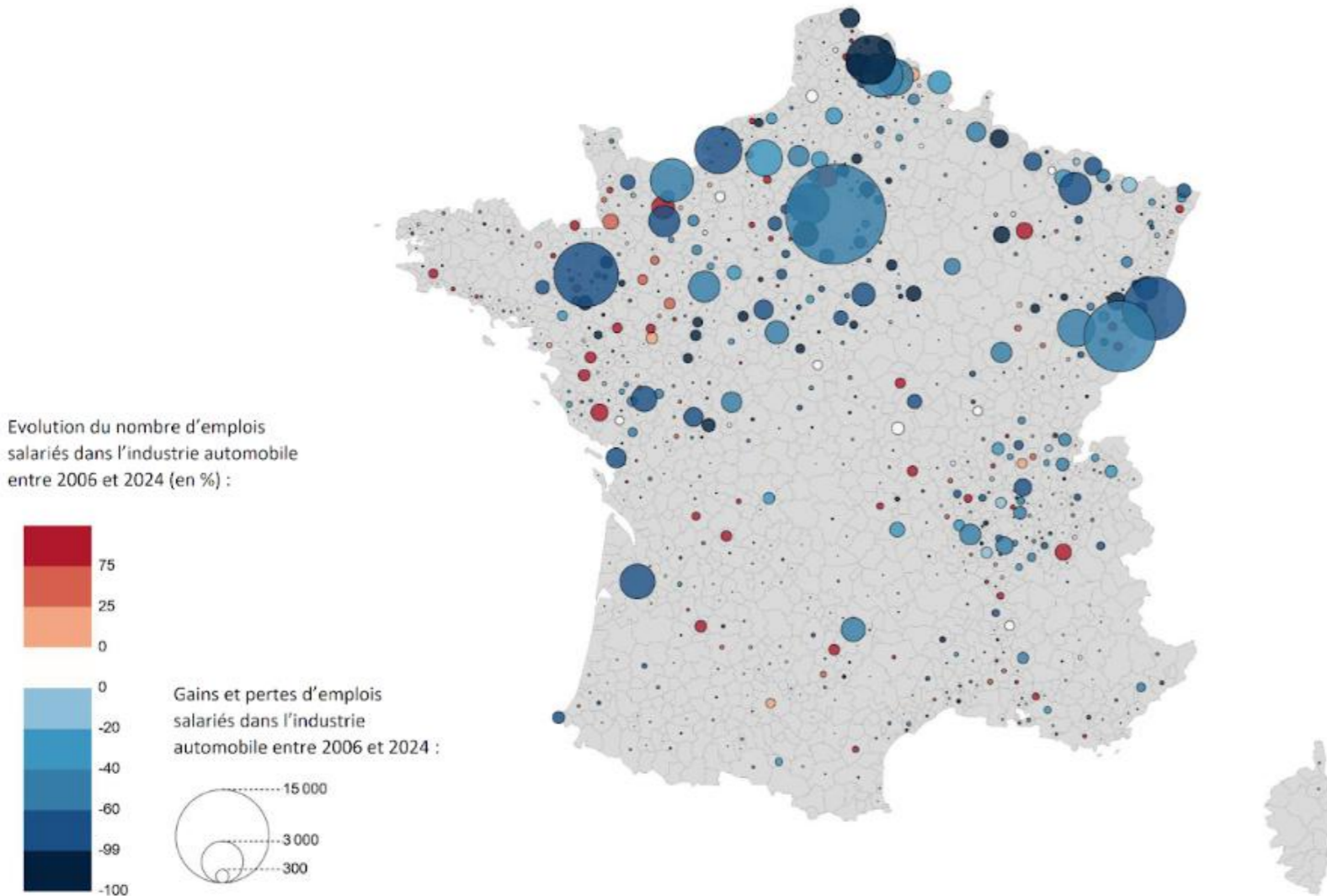
www.secafi.com



Partie 4 - Impact Emplois de la Transition énergétique et opportunités à concrétiser

Rappelons que l'industrie automobile a détruit de l'emploi en France bien avant le sujet de la Transition énergétique

Gains et pertes d'emplois salariés privés dans l'industrie automobile entre 2006 et 2024



Les données sont agrégées à l'échelle des bassins de vie.

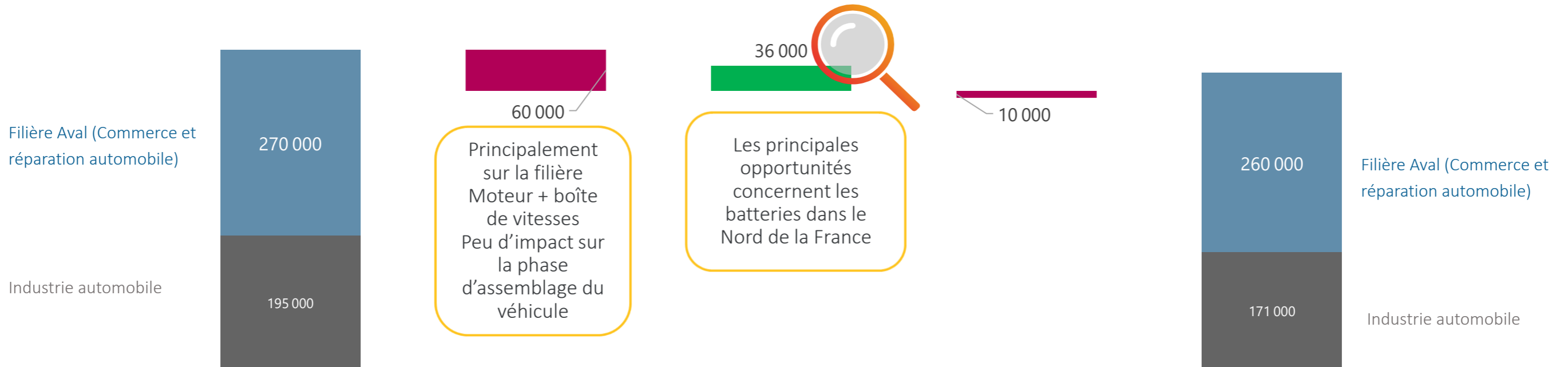
Données : URSSAF. Réalisation : Brennetot, avec Magrit (2025).

Pourquoi la filière industrielle détruit-elle de l'emploi ?

- Les stratégies de localisation dans les pays à bas coût du travail dans l'automobile sont en grande partie responsables de ces évolutions. Elles se sont traduites par des réductions de capacité chez les constructeurs (passage en mono-ligne sur tous les sites Stellantis, fermeture de PSA Aulnay et fin de l'activité d'assemblage de Renault Flins), avec les conséquences qui en ont découlé sur le tissu de sous-traitants. Elles expliquent en grande partie la diminution de l'emploi dans l'industrie automobile. La filière est malmenée depuis des années, sans démonstration d'un réel gain économique.
- Le recours à la sous-traitance de services et la politique de flexibilisation des effectifs, via l'intérim, sont également responsables de la chute de l'emploi dans l'industrie automobile. Après la crise de 2010, les entreprises automobiles ont fortement fait appel aux intérimaires qui ont largement contribué à la reprise d'activité : la montée des volumes s'est réalisée au travers de l'intérim ne permettant pas d'infléchir la tendance à la baisse de la filière industrielle. Le résultat est qu'en 2020 / 2021, au moment où la production s'est arrêtée, le recours à l'intérim a connu un coup d'arrêt brutal. Depuis, l'intérim a repris dans l'ensemble de la métallurgie, notamment dans la filière aéronautique, nettement moins dans l'automobile, la filière étant encore sous contrainte de pénurie.

> <https://sites.google.com/view/atlas-de-la-france/1-la-mise-en-march%C3%A9-du-territoire/1-4-d%C3%A9-industrialisation-et-r%C3%A9-industrialisation/lindustrie-automobile>

En plus d'une réduction du volume produit, le secteur automobile est le premier à devoir faire face aux impacts de la transition écologique avec un enjeu de sécuriser les nouveaux emplois à venir



Principalement sur la filière Moteur + boîte de vitesses
Peu d'impact sur la phase d'assemblage du véhicule

Les principales opportunités concernent les batteries dans le Nord de la France

Fin Thermique
Scénario PFA d'impact d'électrification du véhicule sur l'emploi de l'industrie automobile, 2021

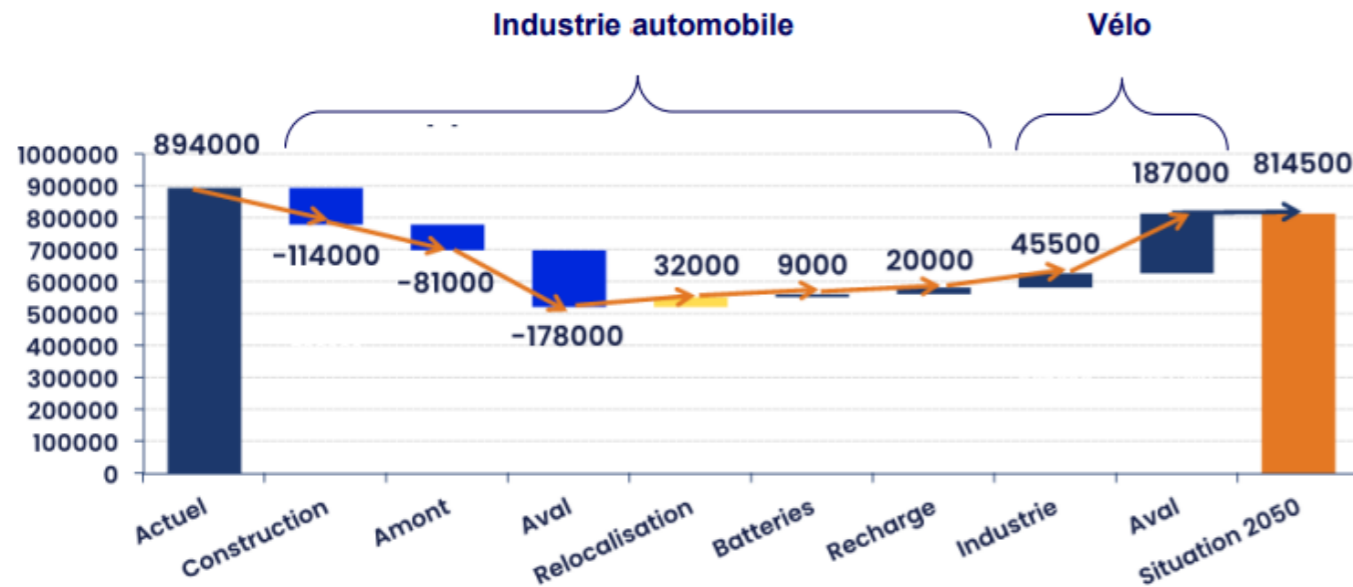
Opportunités PFA
Adaptation aval*
*Scénario médian ANFA sur les emplois de la filière aval, 2021
Le véhicule électrique limite l'après-vente, mais la mobilité partagée, réparabilité tend à la développer
Point de vigilance : les impacts de l'électrification sur le parc est au-delà de 2030

50 % des emplois industriels sont concernés par un mouvement création / destruction

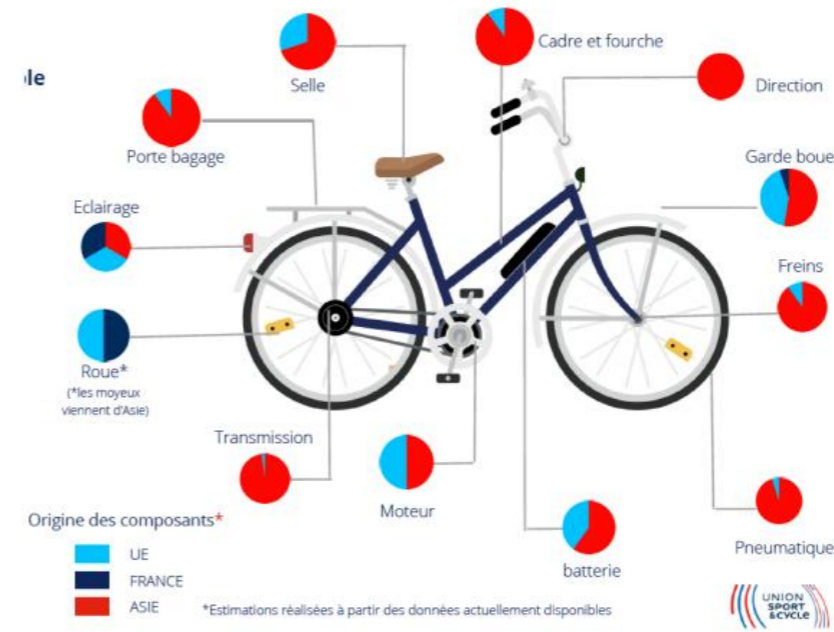
« En 2033, il pourrait rester encore 70 % de véhicules thermiques », affirme **Romain Gillet**, directeur associé de l'agence S&P Global (nov 2023)

Légitime de par son histoire, le pays de Montbéliard souhaite capter des opportunités de la filière Vélo ... mais aucune avancée concrète depuis 2021

Évolution de l'emploi automobile en France y compris commerce/réparation
(source : rapport The Shift Project, décembre 2021)



Source : Union Sport et Cycle, 2021

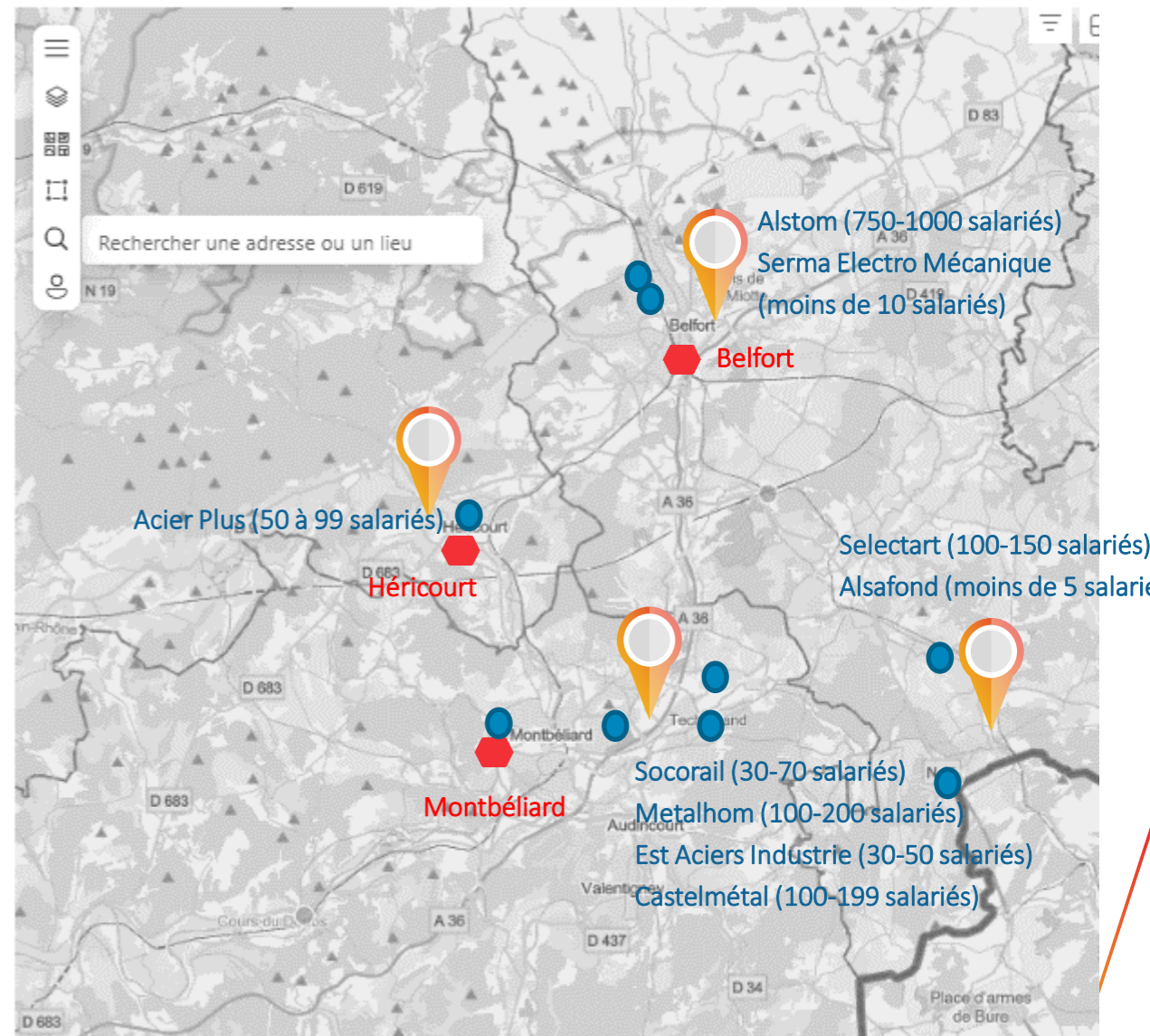


Source : Union Sport et Cycle, 2021

- Les perspectives de développement économique sont importantes pour le secteur du vélo, mais elles demeurent conditionnées à la structuration de la filière, à la création de formations professionnelles pour l'ensemble des métiers du secteur, et au développement des infrastructures cyclables qui sont encore grandement insuffisantes en France.
- L'enjeu économique du développement du vélo ne se limite pas au défi industriel. L'écosystème du vélo est divers et comprend aussi les secteurs des services, de la réparation et de la maintenance, de la cyclo-logistique et du vélo tourisme.

Rapport parlementaire sur la filière Vélo, Guillaume Gouffier-Cha, Janvier 2022

Une filière ferroviaire à consolider ?



<https://industrie-ferroviaire.fr/cartographie/>

Le territoire offre un savoir-faire industriel

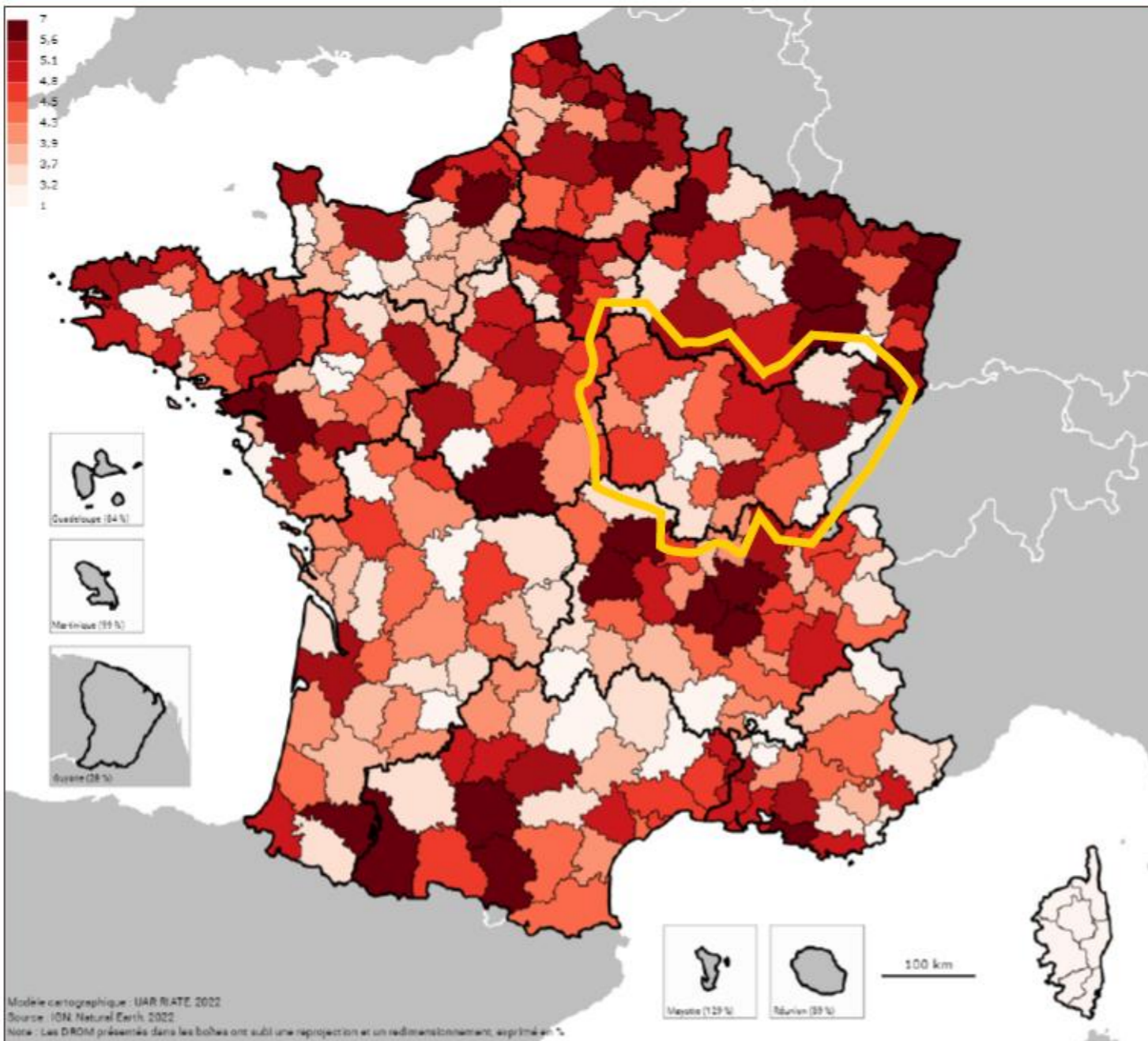
> Territoire Montbéliard :

■ Points forts :

- La région se distingue par un taux d'emploi industriel très important, la région se place ainsi dans le top 3 des régions françaises en termes d'emploi industriel
- La région dispose également de quatre écoles de production : l'école Industrie 21 à Dijon, l'école de production de Besançon, l'école de production de Chalon-sur-Saône et l'école de production de Cravanche (située dans la zone d'emploi de Belfort),
- Acceptabilité sociale de l'industrie
- Neuf sites industriels compris dans le TOP 100 en France (Stellantis, Alstom, Michelin, Safran, Schneider)

■ Points faibles :

- La région fait face dans son ensemble à un défi d'attractivité, mauvaise perception de la qualité de vie
- **Peu de foncier disponible clé en main**
- Résilience environnementale modérée (stress hydrique, vague de chaleur)



*Pondération adaptée des industriels : Source : Enquête Bpifrance Le Lab auprès de 2828 dirigeants d'entreprises

« Quels critères regarderez-vous en priorité pour votre prochaine implantation industrielle ? »

La transition offre des opportunités en local, mais qui sont conditionnées à des politiques publiques nationales et européennes

Transport de voyageurs (bus, train)

- > Plus de trains, plus de bus : c'est des besoins d'emplois en proximité (chauffeur, entretien/maintenance, tertiaire...).
- > Enjeux : financement public de l'offre de transport, parcours de formation

Industrie Ferroviaire

- > Modèle de la transition énergétique, la filière manque d'investissement structurant pour multiplier l'offre ferroviaire. Financer le ferroviaire permettrait de renforcer la filière industrielle (voir page suivante)
- > Enjeux financement public ferroviaire et politique achat européenne / française

Évaluation du potentiel Emplois Et des conditions d'entrée

Industrie de défense

- > Souvent mise en avant comme des débouchés pour certains sous-traitants, le secteur de la défense n'offre finalement que peu opportunité concrète d'activité.
- > Les besoins peuvent alimenter des carnets de commandes pour les industriels déjà présents, mais ne nécessiteraient pas de nouveaux acteurs.

Industrie Energie

- > La transition énergétique conduit à renouveler les moyens de production d'énergie et notamment à développer l'électricité (nucléaire, renouvelable, solaire)
- > Les déconvenues sur l'hydrogène (McPhy, Forvia, Nedey automotive...) douchent les espoirs qu'avait la Région en se positionnant en leader sur cette technologie.
- > Le projet d'usine de panneaux solaires « Das Solar » à Mandeure semble gelé.
- > Enjeux : politique préférence européenne / française



Annexes

Liste des entreprises de plus de 50 salariés du secteur de l'auto-plasturgie dans le Doubs et Territoire de Belfort (1/2)

Dénomination sociale	Commune	Activité	Effectifs
STELLANTIS AUTO SAS	BESSONCOURT	Construction de véhicules automobiles	250 à 499 salariés
STELLANTIS AUTO SAS	SOCHAUX	Construction de véhicules automobiles	5 000 à 9 999 salariés
FLEX-N-GATE FRANCE	AUDINCOURT	Fabrication d'autres équipements automobiles	500 à 999 salariés
FAURECIA SYSTEMES D'ECHAPPEMENT	ALLENJOIE	Fabrication d'autres équipements automobiles	200 à 249 salariés
FAURECIA SYSTEMES D'ECHAPPEMENT	BAVANS	Fabrication d'autres équipements automobiles	500 à 999 salariés
JTEKT COLUMN SYSTEMS FRANCE SAS	MANDEURE	Fabrication d'autres équipements automobiles	250 à 499 salariés
R. BOURGEOIS	BESANCON	Découpage, emboutissage	250 à 499 salariés
SIEDOUBS	MONTBELIARD	Fabrication d'autres équipements automobiles	250 à 499 salariés
FONDATION PLURIEL	ETUPES	Action sociale sans hébergement n.c.a.	250 à 499 salariés
SOC NOISEENNE OUTILLAGE DE PRESSE SNOP	BESANCON	Découpage, emboutissage	50 à 99 salariés
SOC NOISEENNE OUTILLAGE DE PRESSE SNOP	ETUPES	Découpage, emboutissage	200 à 249 salariés
SOC NOISEENNE OUTILLAGE DE PRESSE SNOP	FONTAINE	Découpage, emboutissage	50 à 99 salariés
VOESTALPINE AUTOMOTIVE COMPONENTS FONTAINE	FONTAINE	Découpage, emboutissage	200 à 249 salariés
STANLEY BLACK & DECKER MANUFACTURING SAS	BESANCON	Fabrication d'autres outillages	200 à 249 salariés
LISI AUTOMOTIVE FORMER	DASLE	Fabrication de vis et de boulons	50 à 99 salariés
LISI AUTOMOTIVE FORMER	DELLE	Fabrication de vis et de boulons	200 à 249 salariés
LISI AUTOMOTIVE FORMER	DELLE	Fabrication de vis et de boulons	50 à 99 salariés
LISI AUTOMOTIVE FORMER	GRANDVILLARS	Fabrication de vis et de boulons	50 à 99 salariés
TRECIA	ETUPES	Fabrication d'autres équipements automobiles	200 à 249 salariés
STREIT MECANIQUE	PAYS-DE-CLERVAL	Mécanique industrielle	100 à 199 salariés
HENDRICKSON FRANCE S.A.S	CHATENOIS-LES-FORGES	Fabrication d'articles en fils métalliques, de chaînes et de ressorts	100 à 199 salariés
TREVEST	BROGNARD	Fabrication d'autres équipements automobiles	100 à 199 salariés
ALLIANCE	SAINT-VIT	Forge, estampage, matriçage ; métallurgie des poudres	100 à 199 salariés
SAS COEURDOR	MAICHE	Traitement et revêtement des métaux	100 à 199 salariés
SAVREUX CLAUSSE DECOUPAGE	REMONDANS-VAIVRE	Fabrication d'autres équipements automobiles	100 à 199 salariés
S O P I L	PIREY	Découpage, emboutissage	100 à 199 salariés
METALHOM	BROGNARD	Découpage, emboutissage	100 à 199 salariés
MECANIQUE BAUMOISE DE PRECISION	AUTECHAUX	Mécanique industrielle	100 à 199 salariés

Liste des entreprises de plus de 50 salariés du secteur de l'auto-plasturgie dans le Doubs et Territoire de Belfort (2/2)

Dénomination sociale	Commune	Activité	Effectifs
F2J JAPY	VALENTIGNEY	Fabrication d'autres équipements automobiles	100 à 199 salariés
DIEHL AUGÉ DECOUPAGE SAS	BESANCON	Découpage, emboutissage	100 à 199 salariés
CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE BEAUCOURT	BEAUCOURT	Fabrication de moteurs, génératrices et transformateurs électriques	100 à 199 salariés
CASTMETAL COLOMBIER	COLOMBIER-FONTAINE	Fonderie d'acier	100 à 199 salariés
CLAYENS DOUBS	BEURE	Fabrication d'articles en fils métalliques, de chaînes et de ressorts	100 à 199 salariés
CLAYENS DOUBS	SAONE	Fabrication d'articles en fils métalliques, de chaînes et de ressorts	50 à 99 salariés
METALIS	MARCHAUX-CHAUFONTAINE	Découpage, emboutissage	100 à 199 salariés
METALIS	PONT-DE-ROIDE-VERMONDANS	Découpage, emboutissage	50 à 99 salariés
BERTHIER TRUCKS	BESANCON	Commerce d'autres véhicules automobiles	50 à 99 salariés
BOURBON AUTOMOTIVE PLASTICS CHALEZEULE	PELOUSEY	Fabrication d'autres équipements automobiles	50 à 99 salariés
BOURBON AUTOMOTIVE PLASTICS VOUEAUCOURT	VOUEAUCOURT	Fabrication d'autres équipements automobiles	50 à 99 salariés
CASTMETAL FWF	SAINTE-SUZANNE	Fonderie d'acier	50 à 99 salariés
DEFI GROUP	PIREY	Découpage, emboutissage	50 à 99 salariés
ENNOVI ADVANCED MOBILITY SOLUTIONS FRANCE	DANNEMARIE-SUR-CRETE	Découpage, emboutissage	50 à 99 salariés
EUROCADE SA	DAMPIERRE-LES-BOIS	Fabrication d'équipements électriques et électroniques automobiles	50 à 99 salariés
EUROCAST DELLE	DELLE	Fonderie de métaux légers	50 à 99 salariés
EURO-FITTING SOCHAUX	SOCHAUX	Fabrication d'autres équipements automobiles	50 à 99 salariés
GALVANOPLAST SOCHAUX MONTBELIARD	SELONCOURT	Traitement et revêtement des métaux	50 à 99 salariés
M.G.O. LEPAUL SA	OFFEMONT	Mécanique industrielle	50 à 99 salariés
MECANIQUE GENERALE REALISATIONS - MONNIER ENERGIES	CHAUX	Mécanique industrielle	50 à 99 salariés
SARL INDUS ET COMMERC TECHN AVANCEES	AUXELLES-BAS	Mécanique industrielle	50 à 99 salariés
SCHLIGLER SAS	VALENTIGNEY	Découpage, emboutissage	50 à 99 salariés
SCODER	PIREY	Découpage, emboutissage	50 à 99 salariés
SEDIS	VERRIERES-DE-JOUX	Fabrication d'engrenages et d'organes mécaniques de transmission	50 à 99 salariés
SELECTARC	GRANDVILLARS	Fabrication d'articles en fils métalliques, de chaînes et de ressorts	50 à 99 salariés
SIDEO RDT	PONT-DE-ROIDE-VERMONDANS	Découpage, emboutissage	50 à 99 salariés
SOMICA SOC	BESANCON	Découpage, emboutissage	50 à 99 salariés
U.N.D.	FRANCOIS	Décolletage	50 à 99 salariés