

Étude prospective emploi et compétences EDEC automobile

Synthèse

C4 - Confidentiel : diffusion/accès limité aux personnes identifiées

Remerciements



Nous remercions ici l'ensemble des contributeurs à cette étude : partenaires sociaux, fédérations économiques, entreprises pour leur disponibilité et la pertinence de leurs apports.

- 1. Les objectifs et le champ de l'étude**
- 2. Le marché et la production automobile : évolutions sur 20 ans**
- 3. Le panorama de l'emploi dans l'amont automobile**
- 4. L'emploi automobile : prospective à 10 ans**
- 5. Les impacts sur les métiers et les besoins en compétences**

1. Les objectifs et le champ de l'étude

Les objectifs de l'étude

- Les représentants de l'EDEC (Engagement de Développement de l'Emploi et des Compétences) de la filière automobile (État, organisations professionnelles d'employeurs, fédérations professionnelles, organisations syndicales de salariés représentatives de la Métallurgie, de la Plasturgie et du Caoutchouc) ont lancé en février 2025 la réalisation d'une étude prospective emploi et compétences dans l'amont automobile à l'horizon 2035.
- Cette étude doit permettre :
 - ✓ de dresser un portrait à date de l'amont automobile, en veillant à bien représenter les différents maillons de la chaîne de valeur (constructeurs, équipementiers de rang 1, fournisseurs) ;
 - ✓ de caractériser et analyser les dynamiques récentes du marché et de l'emploi dans l'automobile en France ;
 - ✓ d'identifier les perspectives attendues d'ici 2035 au regard des évolutions macroéconomiques et des transformations en cours dans l'automobile, y compris à un niveau régional ;
 - ✓ enfin, de mesurer l'impact sur l'emploi et les besoins de recrutements à 10 ans, avec un focus spécifique sur la branche Métallurgie.

1. Les objectifs et le champ de l'étude

Représentation schématique de l'amont automobile par maillon, par secteur et par branche

- Secteurs couverts au moins en partie par la br. Métallurgie
- Secteurs couverts au moins en partie par la br. Plasturgie
- Secteurs couverts au moins en partie par la br. Caoutchouc

CONSTRUCTEURS ET CARROSSIERS

29.10Z

29.20Z

ÉQUIPEMENTIERS DE RANG 1

28.13Z

28.15Z

29.31Z

29.32Z

FOURNISSEURS DITS « TRADITIONNELS »

PIÈCES MÉTALLIQUES

24.51Z

24.52Z

24.53Z

24.54Z

25.50A

25.50B

25.61Z

25.62A

25.62B

25.73A

25.73B

PLASTURGIE

22.29A

CAOUTCHOUC

22.11Z

22.19Z

VERRE

23.11Z

23.12Z

23.99Z

TEXTILE

13.93Z

PEINTURE

20.30Z

AUTRES FOURNISSEURS

ÉLECTRIQUE & ÉLECTRONIQUE

26.11Z

26.12Z

27.20Z

27.40Z

INGÉNIERIE

71.12B

Périmètre des fournisseurs « traditionnels »

Périmètre des autres fournisseurs

2. Le marché et la production : évolutions sur 20 ans

À retenir

- Il s'est vendu 1,72 million de véhicules particuliers neufs sur le marché français en 2024, un niveau historiquement bas, inférieur d'environ 500 000 véhicules par rapport à 2019.
- La production de véhicules automobiles en France est ainsi passée de plus de 3 millions d'unités à 1,35 million entre 2007 et 2024. En seulement 5 ans, l'industrie française aura même « perdu » 850 000 véhicules, soit autant qu'entre 2007 et 2019.
- D'après l'INSEE, depuis 2019, l'activité en volume des équipementiers a chuté de près de 22%, quand celle des constructeurs se contractait de 27%. Seuls les fabricants d'équipements électriques et électroniques ont accru leurs capacités, portés par les évolutions technologiques actuelles (électrification, systèmes électroniques de sécurité, etc.).
- La part des équipementiers de rang 1 en situation de perte nette s'établissait à plus de 28% en 2023 (et même 17% des entreprises de ce maillon présentaient une perte nette supérieure à 5% de leur chiffre d'affaires sur le dernier exercice disponible).

2. Le marché et la production : évolutions sur 20 ans

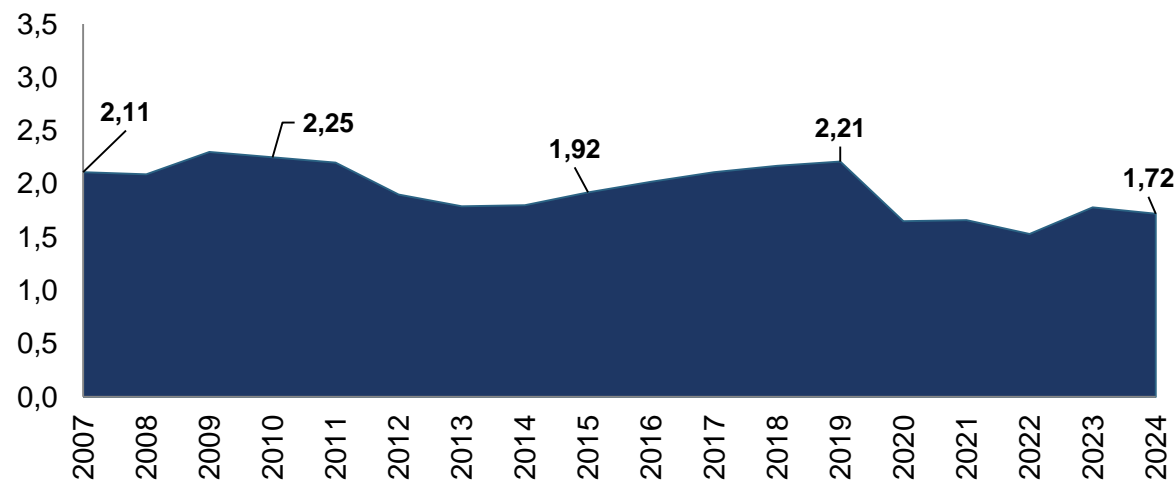
Près de 500 000 véhicules en moins sur le marché des véhicules particuliers depuis 2019

Depuis la crise Covid-19, le marché automobile français est au ralenti. Après une parenthèse d'un an, marquée par la résorption des problèmes d'approvisionnement des constructeurs, les ventes de véhicules particuliers neufs (VPN) ont rechuté en 2024 (-3,2%). Avec seulement 1,72 million de nouvelles immatriculations, il s'agit d'un niveau bas, inférieur d'environ 500 000 véhicules par rapport à 2019, et comparable au niveau observé en 2013, soit post-crise des subprimes.

Plus encore que le marché européen, le marché français a été fragilisé ces dernières années par un contexte de fortes contraintes sur le pouvoir d'achat des ménages et d'attentisme face aux incertitudes technologiques et réglementaires / fiscales. Le cycle historiquement bas de la période 2021-2024 a également résulté de la hausse du prix moyen des voitures neuves vendues dans le pays, consécutive à la stratégie de montée en gamme des constructeurs, à l'électrification des véhicules et à l'engouement pour les SUV.

Immatriculations de véhicules particuliers neufs (*)

Unité : million de véhicules

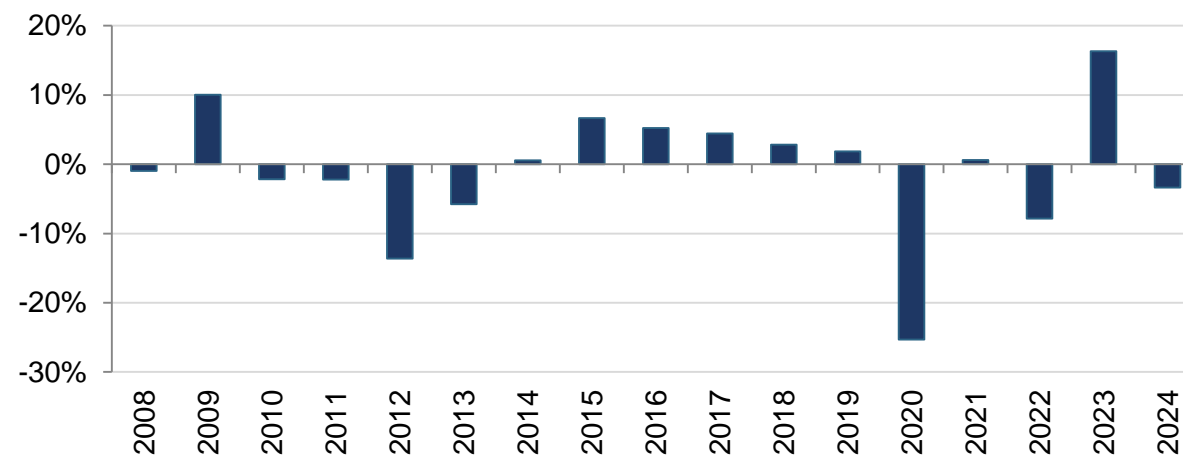


(*) Y compris transit temporaire

Sources : **Xerfi Specific**, d'après AAA Data, via CCFA, PFA

Évolution des immatriculations de véhicules particuliers neufs (*)

Unité : % des variations annuelles en volume (véhicules immatriculés)



(*) Y compris transit temporaire

Sources : **Xerfi Specific**, d'après AAA Data, via CCFA, PFA

2. Le marché et la production : évolutions sur 20 ans

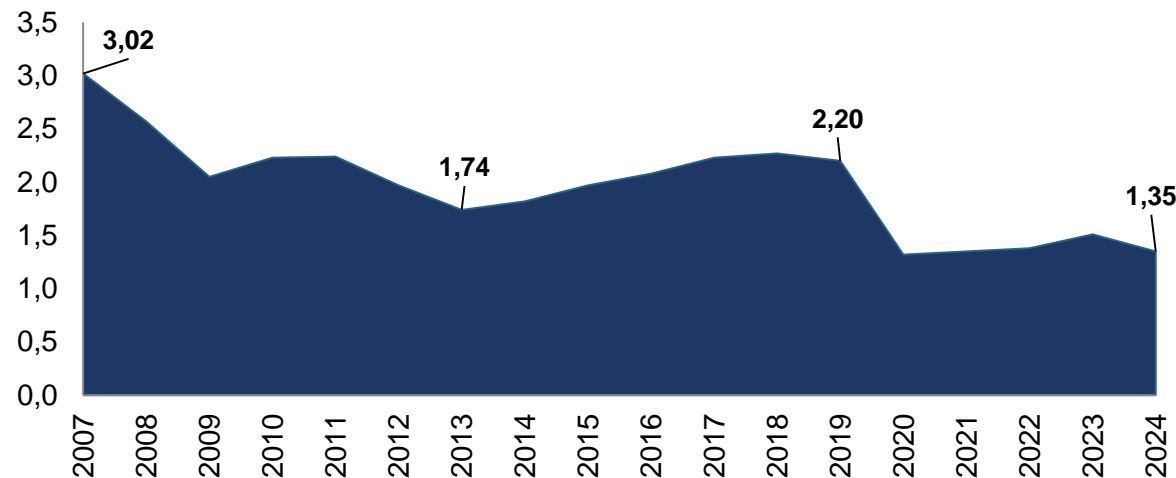
La production de véhicules en France a été divisée par plus de 2 en moins de 20 ans

Avec un marché français et européen en crise, et face à la concurrence croissante des marques étrangères, la production de véhicules automobiles en France a chuté de 40% depuis 2019, pour atteindre 1,35 million d'unités produites sur le territoire, son plus bas niveau historique (hors année 2020 exceptionnelle). Ces données en unités produites, fournies par le CCFA et l'OICA pour la France, sont globalement en phase avec celles de l'INSEE, qui fait état d'une baisse de la construction automobile (groupe 29.1) de près de 30% sur la même période.

Au total depuis 2007, la production de véhicules automobiles aura été divisée par plus de 2 en France. Cette nouvelle crise de la production est toutefois bien différente des crises passées. Elle s'explique par une demande déprimée et une reconfiguration du jeu concurrentiel, là où celle de 2011-2013 tenait principalement à un problème de compétitivité et à des délocalisations vers des pays à plus bas coûts.

Production de véhicules automobiles en France (*)

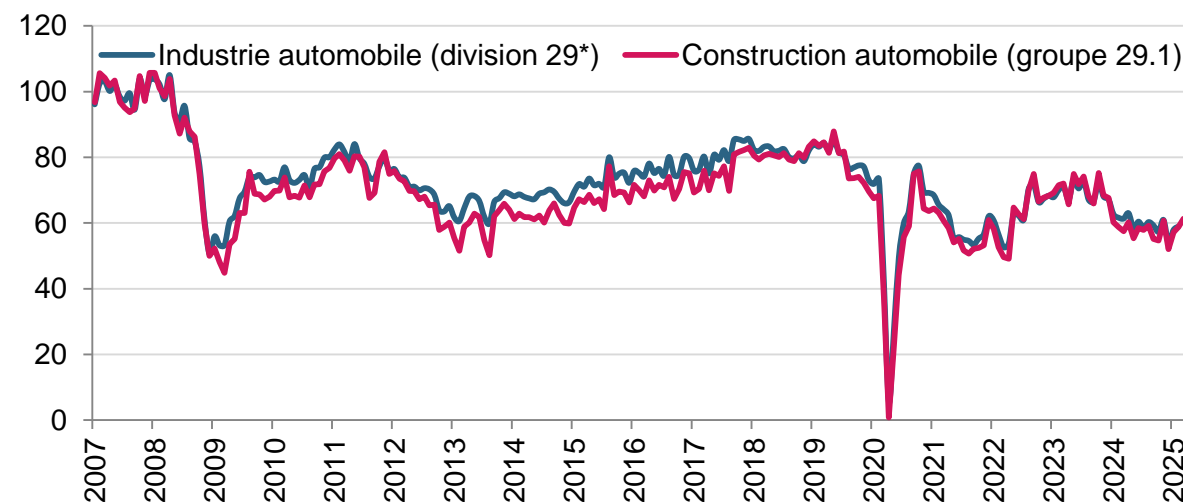
Unité : million de véhicules



(*) VPN et VUL compris / Sources : **Xerfi Specific**, d'après CCFA, OICA

Production automobile en France

Unité : indice base 100 en 2007 en volume



(*) Y compris équipementiers de rang 1 / Sources : **Xerfi Specific**, d'après INSEE

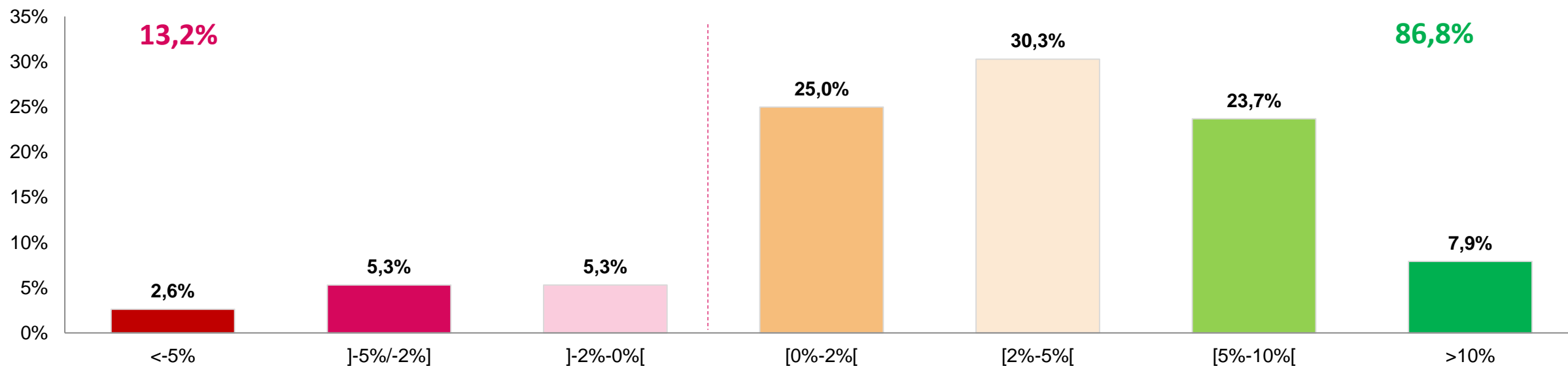
2. Le marché et la production : évolutions sur 20 ans

Plus de 13% des carrossiers affichent un résultat net négatif

Si les carrossiers présentaient une marge nette moyenne d'un peu moins de 3% de leur chiffre d'affaires en 2023, une analyse détaillée des performances du panel représentatif des carrossiers montre des niveaux de rentabilité très différents selon les entreprises. Ainsi, près de 15% des carrossiers étaient en situation de perte nette sur le dernier exercice fiscal disponible, et même plus de 8% d'entre eux affichaient une perte nette supérieure à 2% de leur chiffre d'affaires.

Répartition des carrossiers selon leur niveau de rentabilité en 2023

Unité : % du chiffre d'affaires



Sources : **Xerfi Specific**, d'après modèle Mapsis et Greffes des Tribunaux de Commerce

2. Le marché et la production : évolutions sur 20 ans

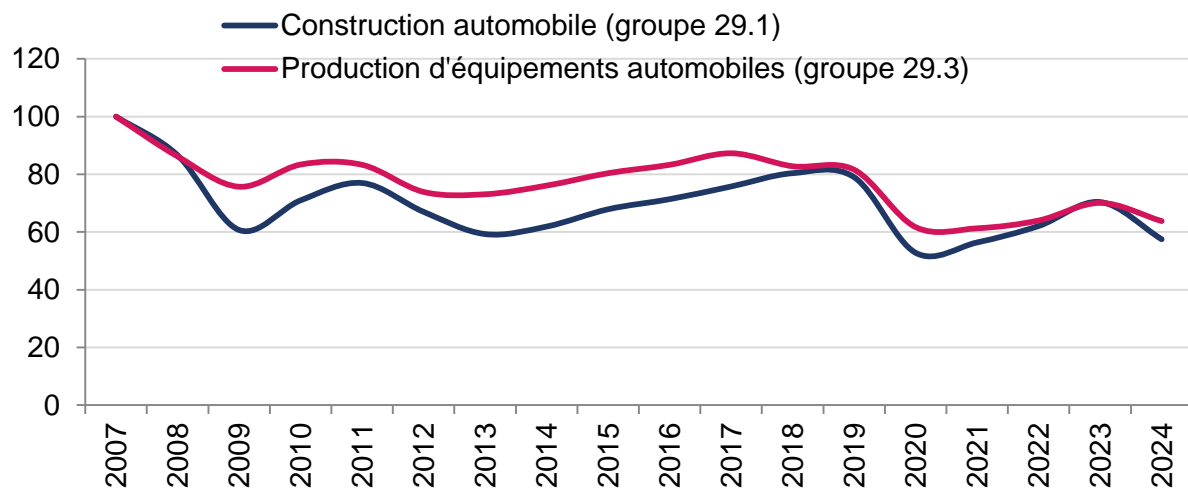
Un effet d'entraînement logique sur les équipementiers de rang 1

Logiquement, la production d'équipements automobiles a souffert des difficultés rencontrées par les constructeurs, même si les équipementiers ont profité d'une plus grande demande à l'export. Résultat : depuis 2019, l'activité en volume des équipementiers a chuté de près de 22% quand celle des constructeurs se contractait de plus de 27%.

Sur le seul exercice 2024, la production d'équipements automobiles s'est repliée de 9% en France. Hors année Covid-19, une telle baisse n'avait plus été observée depuis 2009. De nombreux sites français travaillent en effet en direct avec le groupe Stellantis et ont été pénalisés par ses contre-performances récentes. Stellantis prévoyait une hausse de sa production en 2024 mais a finalement livré 23% d'unités de moins qu'en 2023, et ce pour plusieurs raisons : ventes en repli sur certains modèles, surstocks passés à écouler et, plus marginalement, ruptures d'approvisionnements.

Production d'équipements automobiles en France (groupe 29.3)

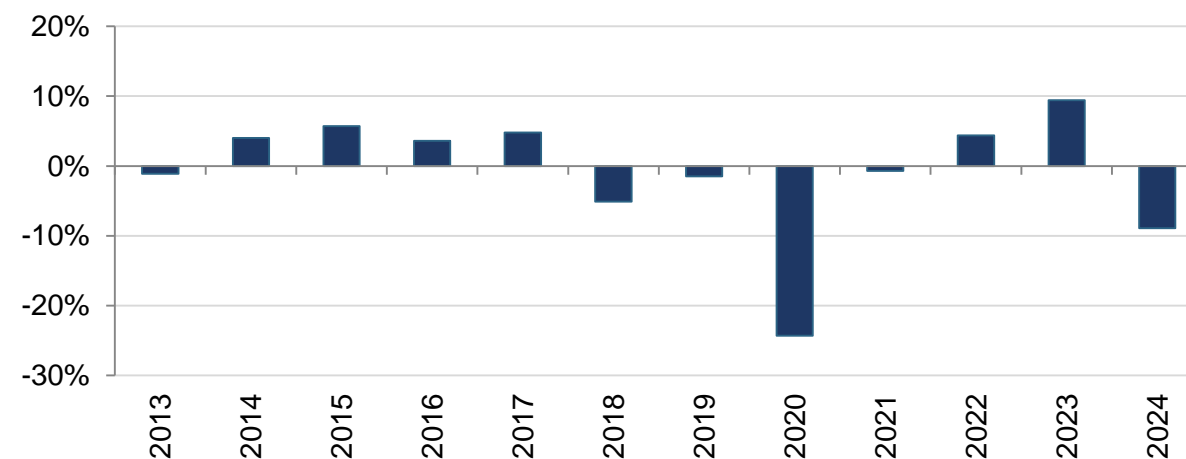
Unité : indice base 100 en 2007 en volume



Sources : Xerfi Specific, d'après INSEE

Évolution de la production d'équipements automobiles (groupe 29.3)

Unité : % des variations annuelles en volume



Sources : Xerfi Specific, d'après INSEE

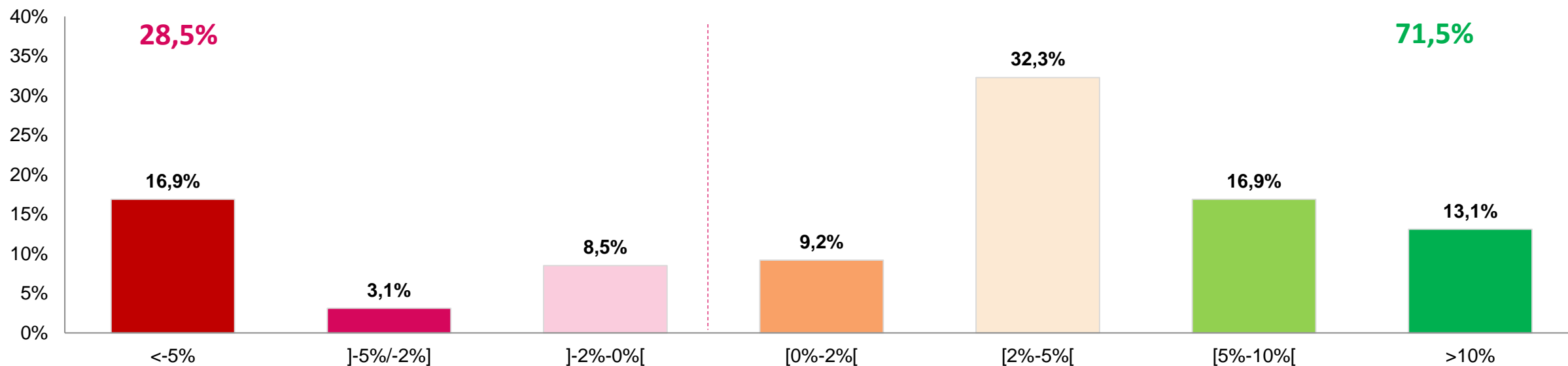
2. Le marché et la production : évolutions sur 20 ans

Près d'un équipementier sur trois en situation de fragilité

La situation est nettement plus délicate chez les équipementiers de rang 1 actuellement. La part des entreprises du maillon en situation de perte nette s'établissait à plus de 28% en 2023. Plus inquiétant : 17% des équipementiers de rang 1 présentaient une perte nette supérieure à 5% de leur chiffre d'affaires sur le dernier exercice fiscal disponible. En cumulé, ce sont près de 60% des équipementiers de rang 1 qui présentaient un bénéfice net inférieur à 5% de leur chiffre d'affaires, une performance insuffisante au regard des niveaux d'investissements nécessaires chaque année pour maintenir leur compétitivité.

Répartition des équipementiers de rang 1 selon leur niveau de rentabilité en 2023

Unité : % du chiffre d'affaires



Sources : **Xerfi Specific**, d'après modèle Mapsis et Greffes des Tribunaux de Commerce

2. Le marché et la production : évolutions sur 20 ans

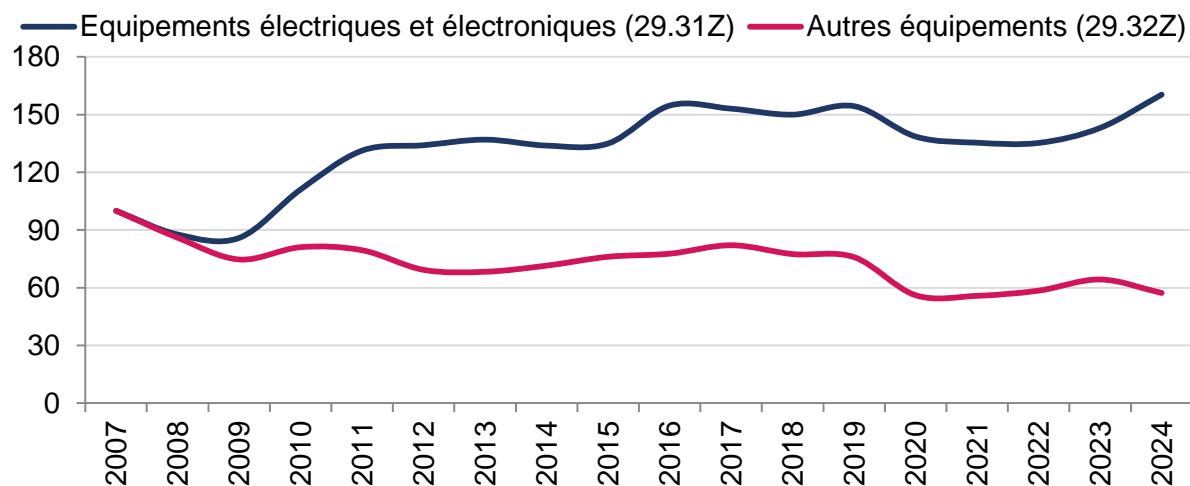
La production d'équipements électriques et électroniques a bien résisté

La baisse de la production d'équipements automobiles en France est à nuancer. D'un côté, l'activité du secteur des « autres équipements » automobiles (NAF 29.32Z), soit de loin le plus gros de la production d'équipements sur le territoire, est en déclin structurel (-42% en volume depuis 2007), en phase avec l'industrie automobile dans son ensemble.

De l'autre, la production d'équipements électriques et électroniques (NAF 29.31Z) a nettement progressé, avec une hausse de 60% des volumes de production depuis 2007 (+4% sur la période 2019-2024 prise isolément). Une dynamique qui illustre les évolutions technologiques actuelles (électrification, systèmes électroniques de sécurité, etc.) de l'industrie automobile en France. À noter : sur ce segment, la production a encore augmenté de 12% en volume en 2024 (contre une baisse de près de 11% des « autres équipements » automobiles sur le même exercice).

Production d'équipements automobiles par type

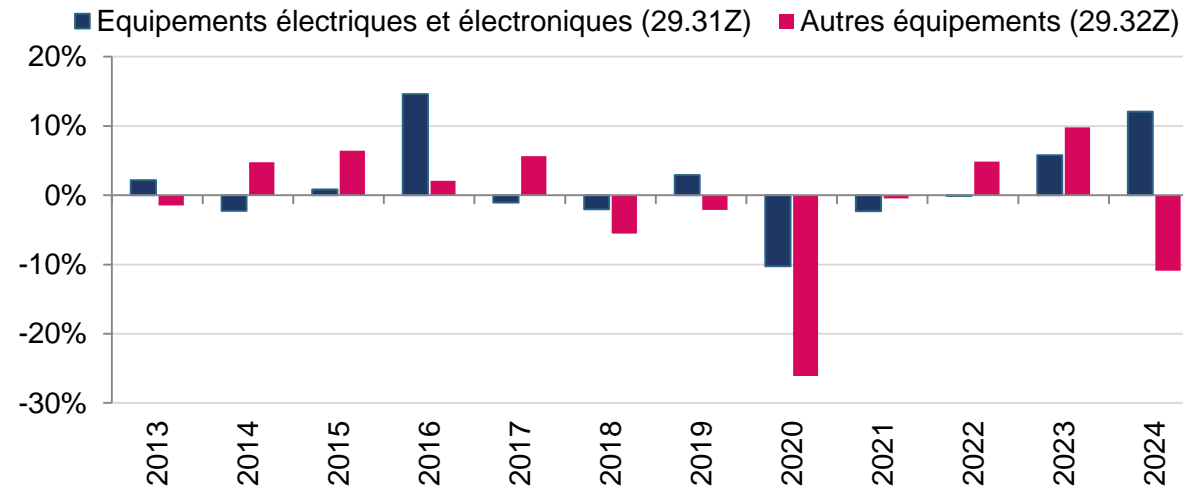
Unité : indice base 100 en 2007 en volume



Sources : Xerfi Specific, d'après INSEE

Évolution de la production d'équipements automobiles par type

Unité : % des variations annuelles en volume



Sources : Xerfi Specific, d'après INSEE

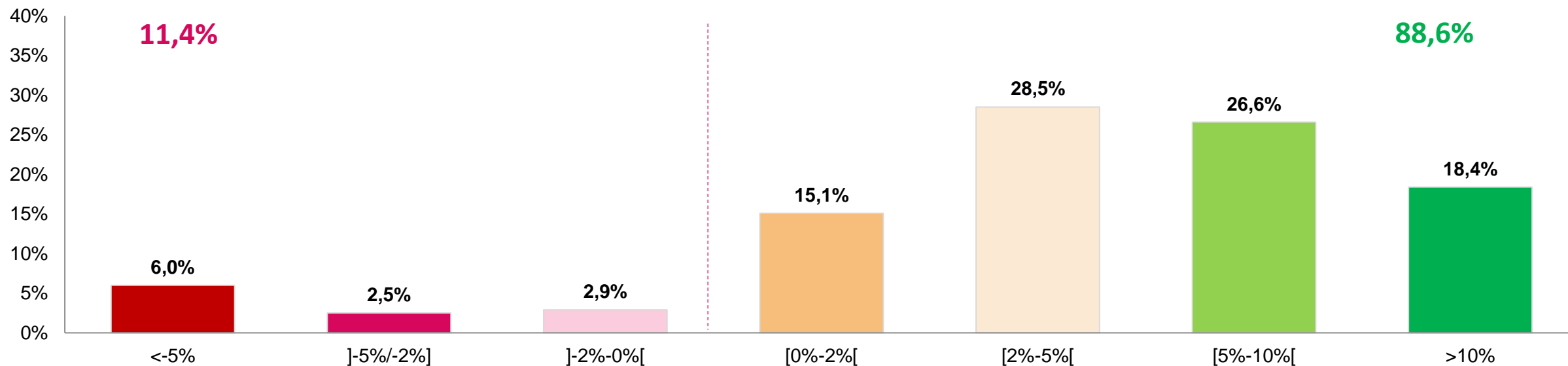
2. Le marché et la production : évolutions sur 20 ans

Plus de 10% des fournisseurs en difficulté

Alors que beaucoup de fournisseurs de l'automobile ont déjà fait défaut sur la période récente, notamment dans les secteurs de la forge et de la fonderie, plus de 10% affichaient une perte nette en 2023. De plus, 6% des fournisseurs présentaient une perte supérieure à 5% de leur chiffre d'affaires, un niveau inquiétant pour leur pérennité.

Répartition des fournisseurs selon leur niveau de rentabilité en 2023

Unité : % du chiffre d'affaires



Sources : **Xerfi Specific**, d'après modèle Mapsis et Greffes des Tribunaux de Commerce

3. Le panorama de l'emploi dans l'amont automobile

À retenir

- Depuis 2007, ce sont plus de 170 000 emplois sur les quelque 509 000 emplois initiaux dans l'amont automobile, qui ont été détruits, sous l'effet des fermetures d'usines et des restructurations industrielles. Sur la seule période 2019-2024 prise isolément, la baisse des effectifs s'établit à près de 39 000 emplois (-10%).
- Les effectifs salariés de la branche Métallurgie (IDCC 3248) ont reculé de près de 15% entre 2017 et 2023 contre 11% dans la branche Caoutchouc (IDCC 0045) et 10% dans la branche Plasturgie (IDCC 0292). Le poids de la branche Métallurgie s'est ainsi réduit de 2,4 points sur la période pour atteindre désormais 61% des effectifs totaux de l'amont automobile.
- Les Hauts-de-France, le Grand-Est et la Bourgogne-Franche-Comté ont affiché des baisses d'emplois supérieures à 40% depuis 2007. La région Bourgogne-Franche-Comté présente un indicateur de spécialisation dans l'automobile de 2,44 (soit 2,44 fois plus élevé que le reste de l'économie française). Plus de 18% de l'emploi industriel de la région est encore capté par l'automobile, contre environ 24% il y a 15 ans.

3. Le panorama de l'emploi dans l'amont automobile

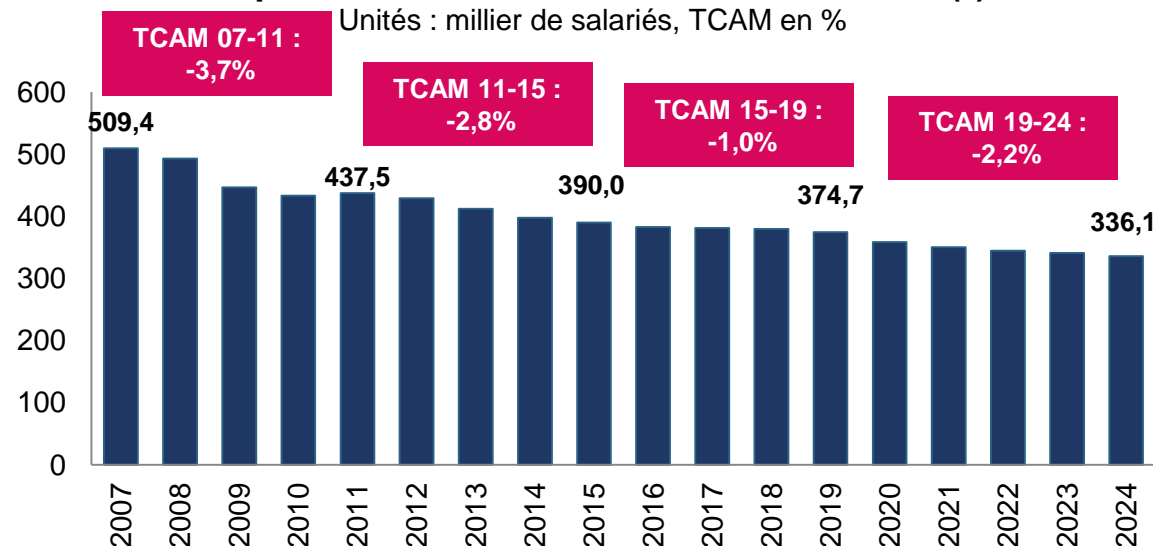
Environ 170 000 emplois salariés perdus depuis 2007, 39 000 sur la seule période 2019-2024

Face aux crises successives et à l'érosion structurelle de la production en France, les effectifs de l'amont automobile ont reculé de 34% depuis 2007. Ce sont au total plus de 170 000 emplois sur les 509 000 estimés en 2007 qui ont ainsi été « perdus » sur la période, sous l'effet des fermetures d'usines (exemple : usine PSA d'Aulnay en 2012) et des restructurations de sites industriels (exemple : Renault en 2020).

La crise de la demande observée depuis 2020 a jusqu'à maintenant généré un choc correspondant à environ 39 000 emplois salariés dans l'amont automobile, soit d'une ampleur légèrement moins importante bien que comparable au choc de la période post-crise des subprimes (47 500 emplois perdus entre 2011 et 2015).

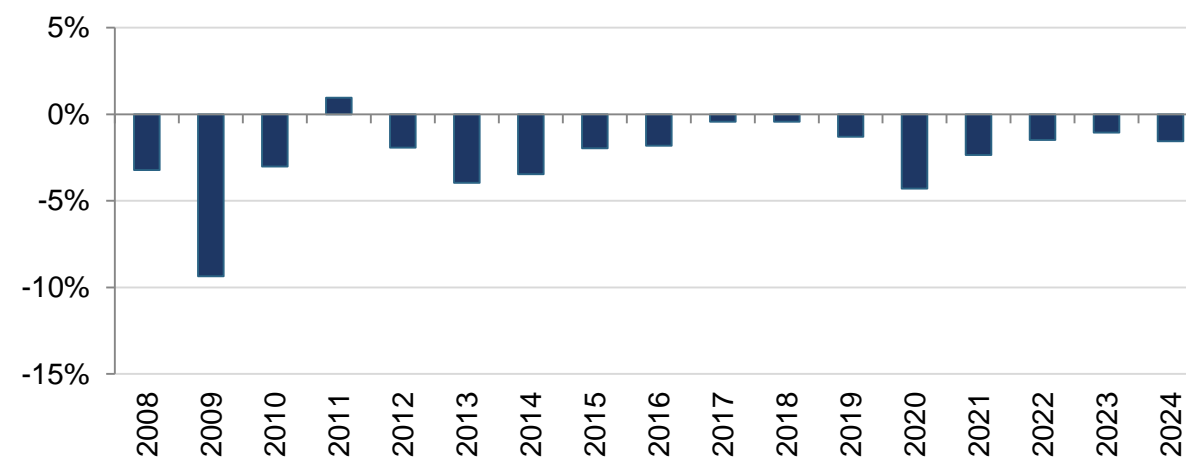
Emplois salariés dans l'amont automobile (*)

Unités : millier de salariés, TCAM en %



Évolution de l'emploi salarié dans l'amont automobile (*)

Unité : % des variations annuelles (emplois salariés)



(*) Périmètre EDEC / Sources : Xerfi Specific, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE

3. Le panorama de l'emploi dans l'amont automobile

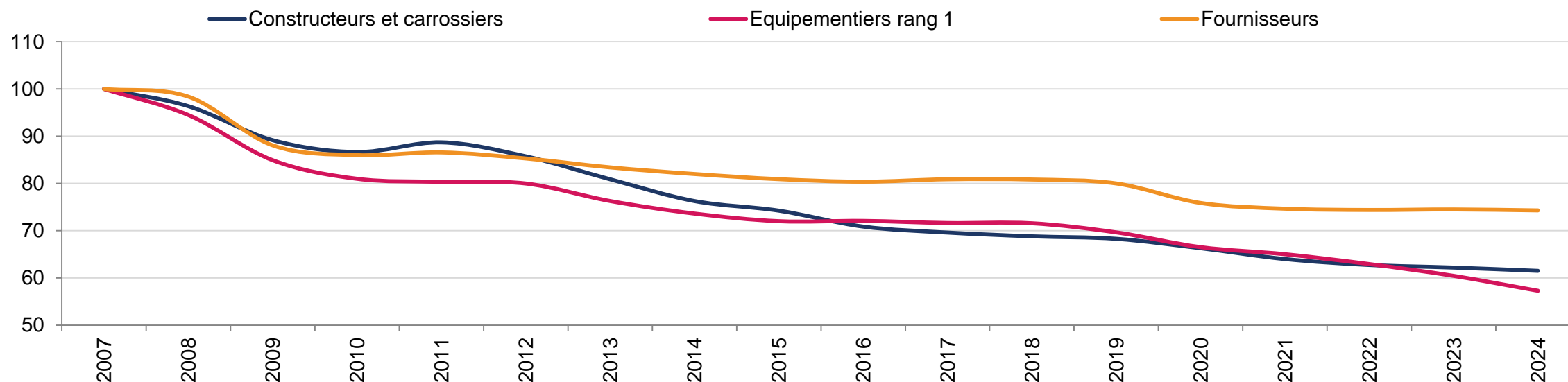
La baisse des effectifs frappe surtout les constructeurs et les équipementiers R1

L'érosion de l'emploi automobile n'a épargné aucun maillon. Pour autant, les constructeurs et carrossiers d'une part, et les équipementiers de rang 1 d'autre part, ont été les plus durement touchés, avec une baisse de l'emploi respectivement de 38,5% et de 42,7% par rapport à 2007. Les premiers ont été très impactés, avec près de 70 000 emplois perdus au cours de la période étudiée (soit quasiment 40% du total des emplois détruits dans l'amont automobile).

Les fournisseurs semblent avoir été relativement moins exposés, avec un recul de l'emploi plus « modéré » (25,7% sur la période 2007-2024, soit tout de même 55 000 emplois perdus environ). Mais cette analyse « froide » cache de grandes disparités selon les niveaux de spécialisation des fournisseurs.

Évolution des effectifs salariés dans l'amont automobile par maillon

Unité : indice base 100 en 2007



Sources : Xerfi Specific, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE

3. Le panorama de l'emploi dans l'amont automobile

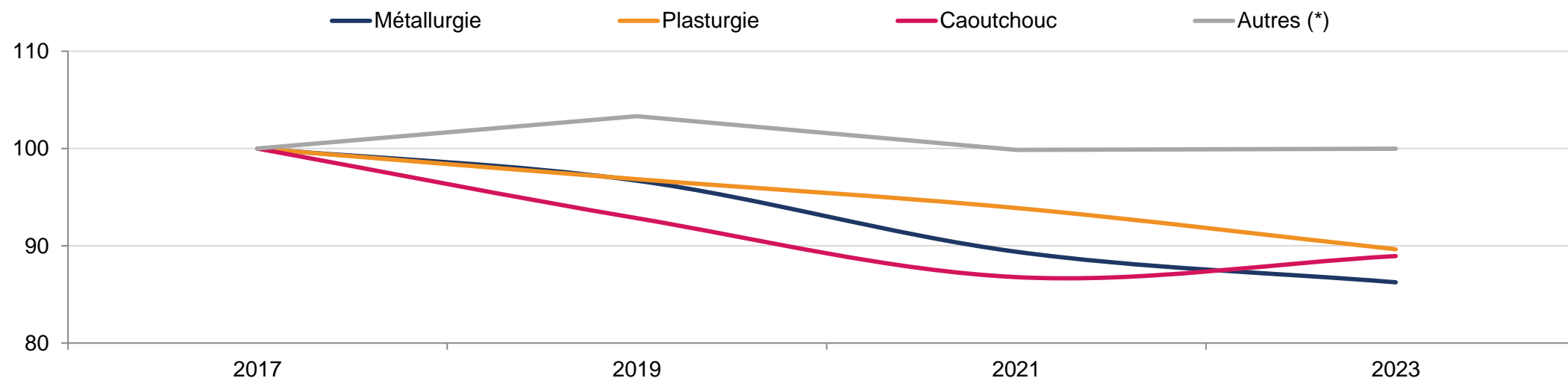
Près de 15% des effectifs automobile perdus dans la branche Métallurgie depuis 2017

Faute de statistiques à la fois homogènes et fiables avant 2017, il a été plus difficile de reconstruire un historique sur temps long par branche. Une analyse concentrée sur la période 2017-2023 indique néanmoins que la branche Métallurgie (IDCC 3248) a été la plus impactée par les destructions d'emplois au sein de l'amont automobile. Sur cette seule période, la branche a perdu environ 33 000 emplois, ce qui correspond à plus de 15% de ses effectifs automobile.

Les deux autres branches analysées en détail, la branche Plasturgie (IDCC 0292) et la branche Caoutchouc (IDCC 0045), ont également vu leurs effectifs s'éroder, mais dans des proportions légèrement moins importantes (-10,3% et -11,1% respectivement). S'ils ont été pénalisés par les baisses de commandes en provenance des donneurs d'ordres et l'intensification de la concurrence, les emplois dans la plasturgie et dans le caoutchouc ont été relativement moins touchés par la tendance à l'électrification. À noter néanmoins : le léger rebond des effectifs de la branche Caoutchouc entre 2021 et 2023.

Évolution des effectifs salariés dans l'amont automobile par branche

Unité : indice base 100 en 2017



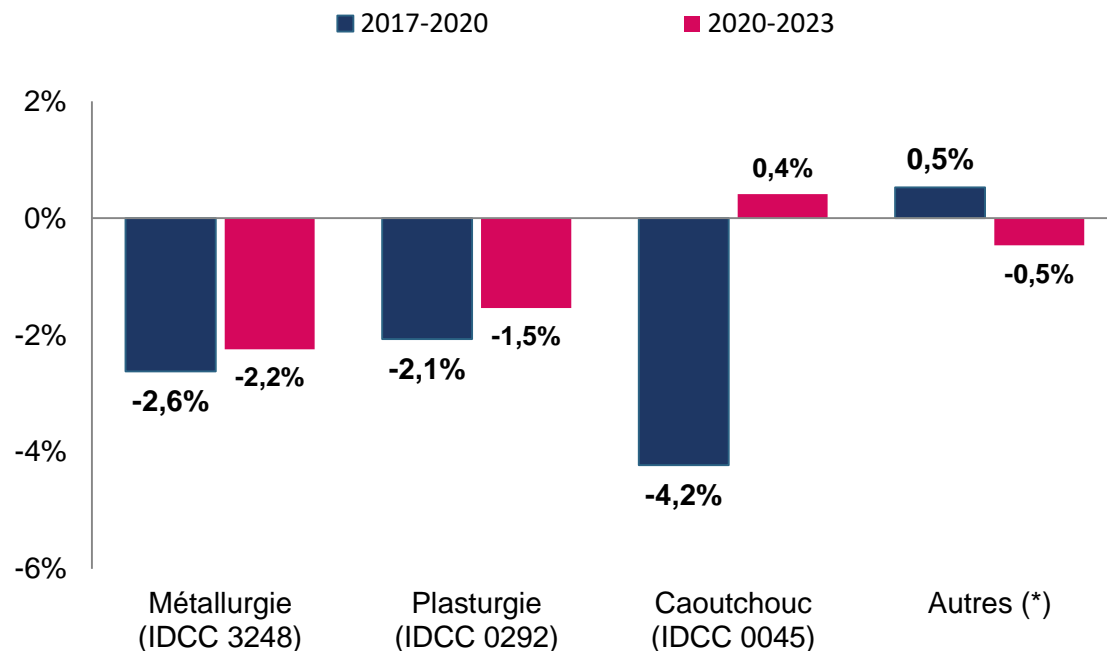
(*) Dont Bureaux d'études techniques, Services de l'automobile, Industries chimiques, Industries de carrières et de matériaux ouvriers, Miroiterie, transformation et négoce du verre, Travail mécanique du bois, scieries, négoce et importation de bois, Industries de fabrication mécanique du verre / Sources : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE

3. Le panorama de l'emploi dans l'amont automobile

Près de 15% des effectifs automobile perdus dans la branche Métallurgie depuis 2017 (suite)

Récapitulatif des effectifs salariés par branche et leur évolution

Unités : TCAM en % en 2017-2020 et 2020-2023, effectifs salariés, % des variations 2023/2017



Effectifs salariés	2017	2020	2023	Variation 2023/2017
Métallurgie (IDCC 3248)	241 300	222 790	208 120	-13,8%
Plasturgie (IDCC 0292)	28 800	27 050	25 820	-10,3%
Caoutchouc (IDCC 0045)	26 650	23 410	23 700	-11,1%
Autres (*)	85 100	86 440	85 230	+0,2%
TOTAL AMONT AUTO	367 250	351 280	341 190	-10,2%

(*) Dont Bureaux d'études techniques, Services de l'automobile, Industries chimiques, Industries de carrières et de matériaux ouvriers, Miroiterie, transformation et négoce du verre, Travail mécanique du bois, scieries, négoce et importation de bois, Industries de fabrication mécanique du verre

Sources : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et Dares

3. Le panorama de l'emploi dans l'amont automobile

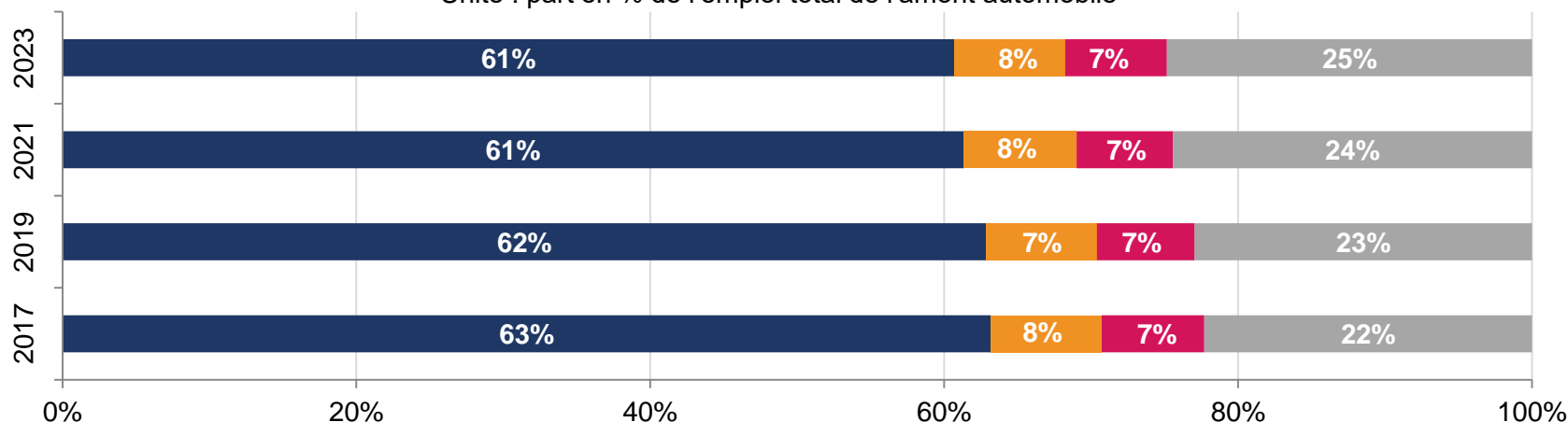
Avec plus de 60% des effectifs, la branche Métallurgie reste la plus représentée

La branche Métallurgie concentrait encore plus de 60% des effectifs de l'amont automobile en 2023, soit près de 208 000 emplois sur les quelque 340 000 emplois que comptait l'amont automobile en 2023. Son poids s'est réduit au cours des dernières années (-2,4 points par rapport à 2017), plus fortement qu'au sein de la branche Plasturgie et de la branche Caoutchouc (relativement flat sur la période).

Certains secteurs, dont les effectifs relèvent essentiellement ou en totalité de la convention collective nationale de la Métallurgie, comme la fonderie de métaux légers (24.53Z), la fonderie d'acier (24.52Z) ou encore la fabrication de moules et modèles (25.73A), ont fait partie des plus durement touchés par les crises successives de l'automobile.

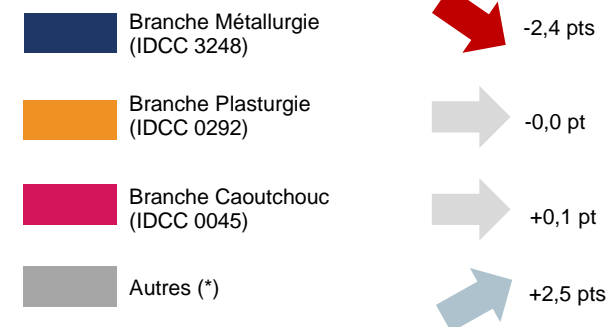
Répartition par branche des effectifs salariés de l'amont automobile

Unité : part en % de l'emploi total de l'amont automobile



Évolution sur la période 2017-2023

Unité : point de %



(*) Bureaux d'études techniques (8,0%), Services de l'automobile (1,7%), Industries chimiques (0,6%), Industries de carrières et de matériaux ouvriers (0,3%), Miroiterie, transformation et négoce du verre (0,3%), Travail mécanique du bois, scieries, négoce et importation de bois (0,3%), Industries de fabrication mécanique du verre (0,2%), Sources :






















Xerfi Specific, d'après URSSAF Caisse Nationale et Dares




3. Le panorama de l'emploi dans l'amont automobile

Classement des secteurs les plus touchés par les baisses d'effectifs

Classement des 20 secteurs (NAF 732) les plus touchés par les baisses d'effectifs dans l'automobile

Unités : TCAM en % en 2007-2024, croissance 2024/2007

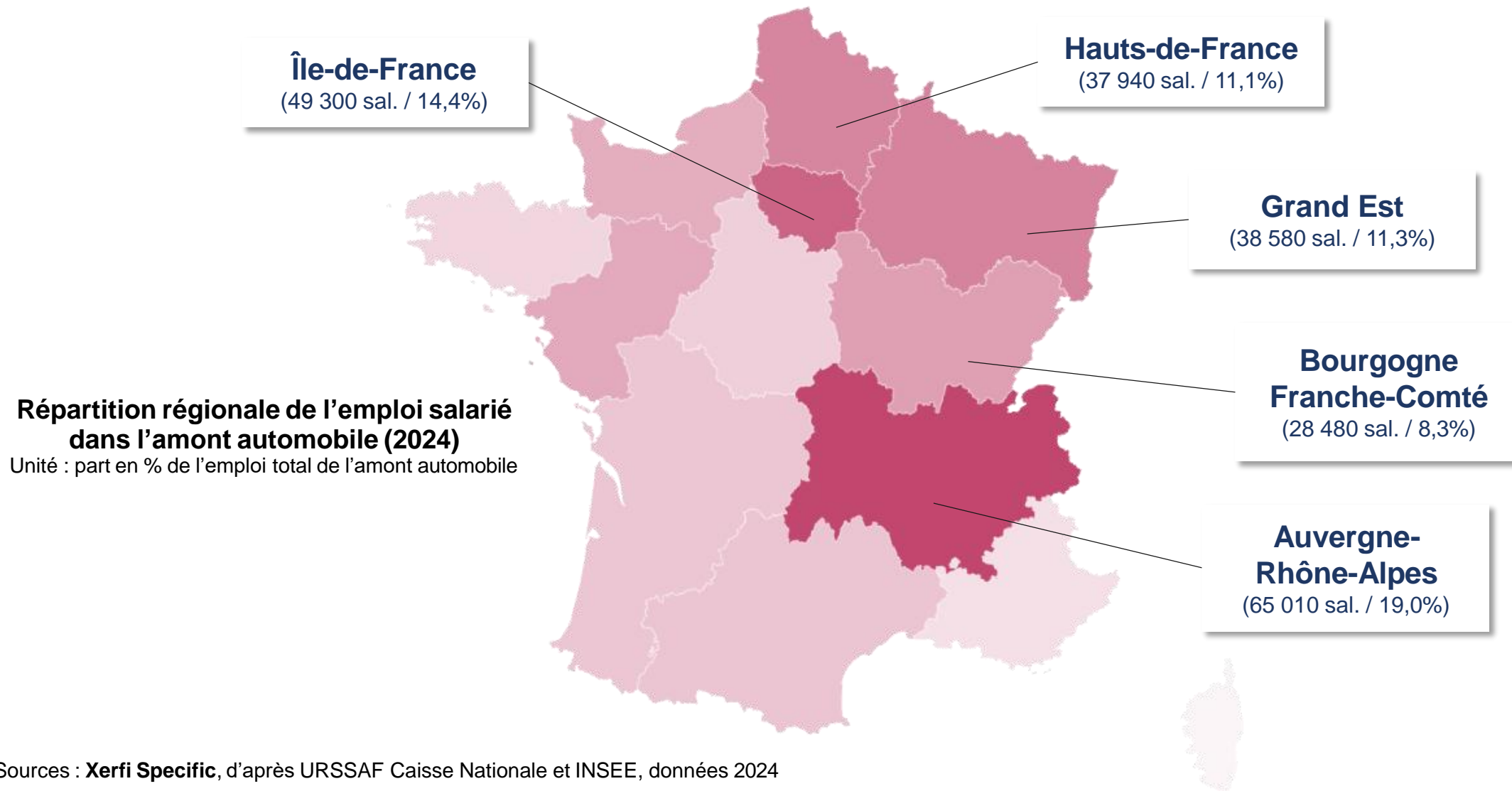
Secteurs (NAF 732)	TCAM (2007-2024)	Variation 2024/2007
Mécanique industrielle (25.62B) 	-2,0%	-29,4%
Fabrication de pièces techniques à base de matières plastiques (22.29A)  	-2,6%	-35,7%
Fabrication d'autres pompes et compresseurs (28.13Z) 	-2,6%	-36,0%
Fabrication d'autres articles en caoutchouc (22.19Z)  	-2,7%	-37,6%
Fabrication et rechapage de pneumatiques (22.11Z) 	-2,8%	-37,8%
Découpage, emboutissage (25.50B) 	-2,8%	-38,3%
Décolletage (25.62A) 	-2,9%	-39,2%
Fabrication d'équipements électriques et électroniques automobiles (29.31Z) 	-3,0%	-40,1%
Fabrication de tapis et moquettes (13.93Z)	-3,1%	-41,6%
Fabrication de verre plat (23.11Z)	-3,1%	-41,7%
Fabrication d'autres outillages (25.73B) 	-3,1%	-41,7%
Fabrication d'engrenages et d'organes mécaniques de transmission (28.15Z) 	-3,1%	-42,0%
Fabrication d'autres équipements automobiles (29.32Z)   	-3,3%	-43,6%
Construction de véhicules automobiles (29.10Z) 	-3,4%	-44,0%
Façonnage et transformation du verre plat (23.12Z)	-3,4%	-44,2%
Fonderie de fonte (24.51Z) 	-4,2%	-52,1%
Fabrication de peintures, vernis, encres et mastics (20.30Z) 	-4,4%	-53,2%
Fabrication de moules et modèles (25.73A) 	-4,5%	-54,6%
Fonderie d'acier (24.52Z) 	-4,8%	-56,7%
Fonderie de métaux légers (24.53Z) 	-5,9%	-64,7%

 Secteurs couverts au moins partiellement par la branche Métallurgie
 Secteurs couverts au moins partiellement par la branche Plasturgie
 Secteurs couverts au moins partiellement par la branche Caoutchouc

Sources : Xerfi Specific, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE

3. Le panorama de l'emploi dans l'amont automobile

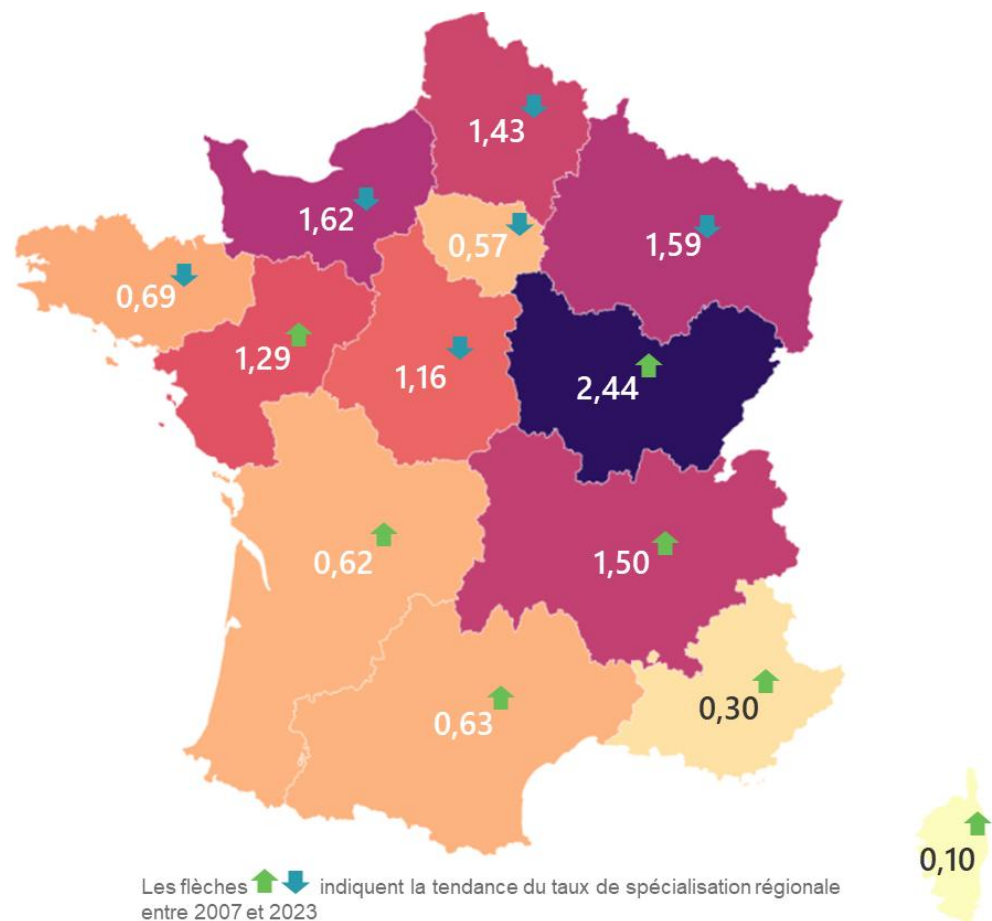
5 régions d'un grand quart Nord-Est concentraient les 2/3 des effectifs salariés en 2024



Sources : Xerfi Specific, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE, données 2024

3. Le panorama de l'emploi dans l'amont automobile

Bourgogne-Franche-Comté est de loin la région la plus dépendante de l'amont automobile



Degré de spécialisation régionale

Unité : indicateur de spécialisation (poids de l'automobile dans l'emploi total de chaque région)

- Cette carte renseigne les niveaux de spécialisation régionale, et donc les degrés d'exposition de chaque région à l'industrie automobile, sur l'ensemble du périmètre retenu.
- Plus cet indicateur est élevé au sein d'une région, et plus le poids de l'industrie automobile dans l'emploi régional total est important. À titre d'information, une spécialisation égale à 1 correspond à la moyenne de l'économie nationale.
- Lecture : avec un indice de 2,44, l'analyse révèle une dépendance très significative de l'emploi de la région Bourgogne-Franche-Comté à l'amont automobile.

Sources : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE

3. Le panorama de l'emploi dans l'amont automobile

BFC fortement spécialisée dans l'automobile, AURA très exposée aux fournisseurs

Degré de spécialisation régionale

Unité : indicateur de spécialisation (poids de l'emploi automobile dans l'emploi de chaque région)

	Constructeurs	Équipementiers R1	Fournisseurs
AURA	0,92	1,25	2,02
BFC	2,97	2,56	2,03
Bretagne	0,71	0,62	0,70
Centre-Val-de-Loire	0,27	1,55	1,59
Corse	0,02	0,00	0,20
Grand-Est	1,78	2,00	1,27
Hauts-de-France	1,55	2,35	0,95
Île-de-France	0,97	0,19	0,45
Normandie	2,01	2,20	1,10
Nouvelle-Aquitaine	0,42	0,56	0,78
Occitanie	0,20	0,84	0,84
Pays-de-la-Loire	1,36	1,16	1,30
PACA	0,09	0,10	0,53
TOTAL	1,00	1,00	1,00

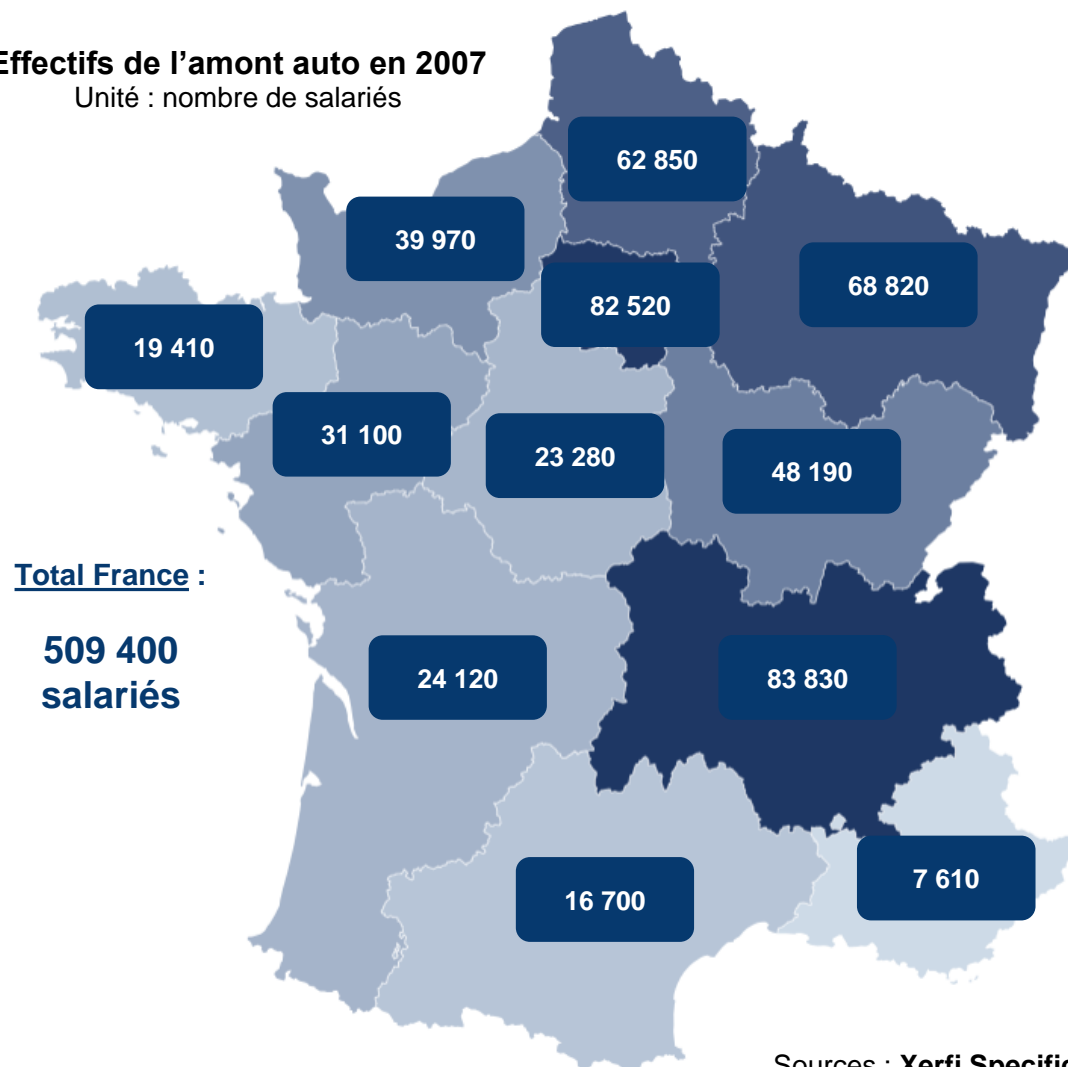
Sources : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE

3. Le panorama de l'emploi dans l'amont automobile

Des dynamiques régionales très contrastées

Effectifs de l'amont auto en 2007

Unité : nombre de salariés

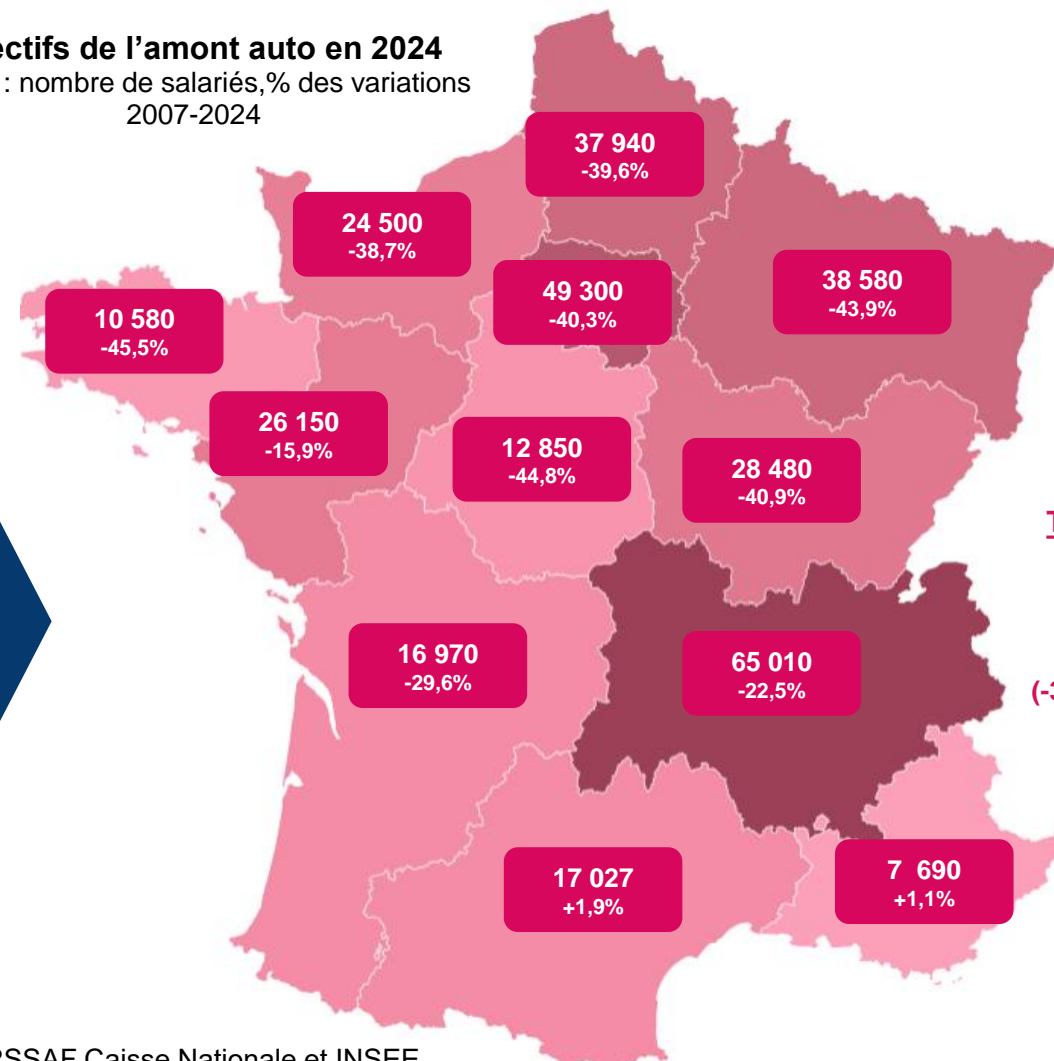


Total France :

**509 400
salariés**

Effectifs de l'amont auto en 2024

Unités : nombre de salariés, % des variations
2007-2024



Total France

**336 080
salariés**
(-34,0% vs 2007)

Sources : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE

NB : intensité de la couleur proportionnelle au poids de chaque région dans l'évolution des effectifs sur la période étudiée

4. L'emploi automobile : prospective à 10 ans

À retenir

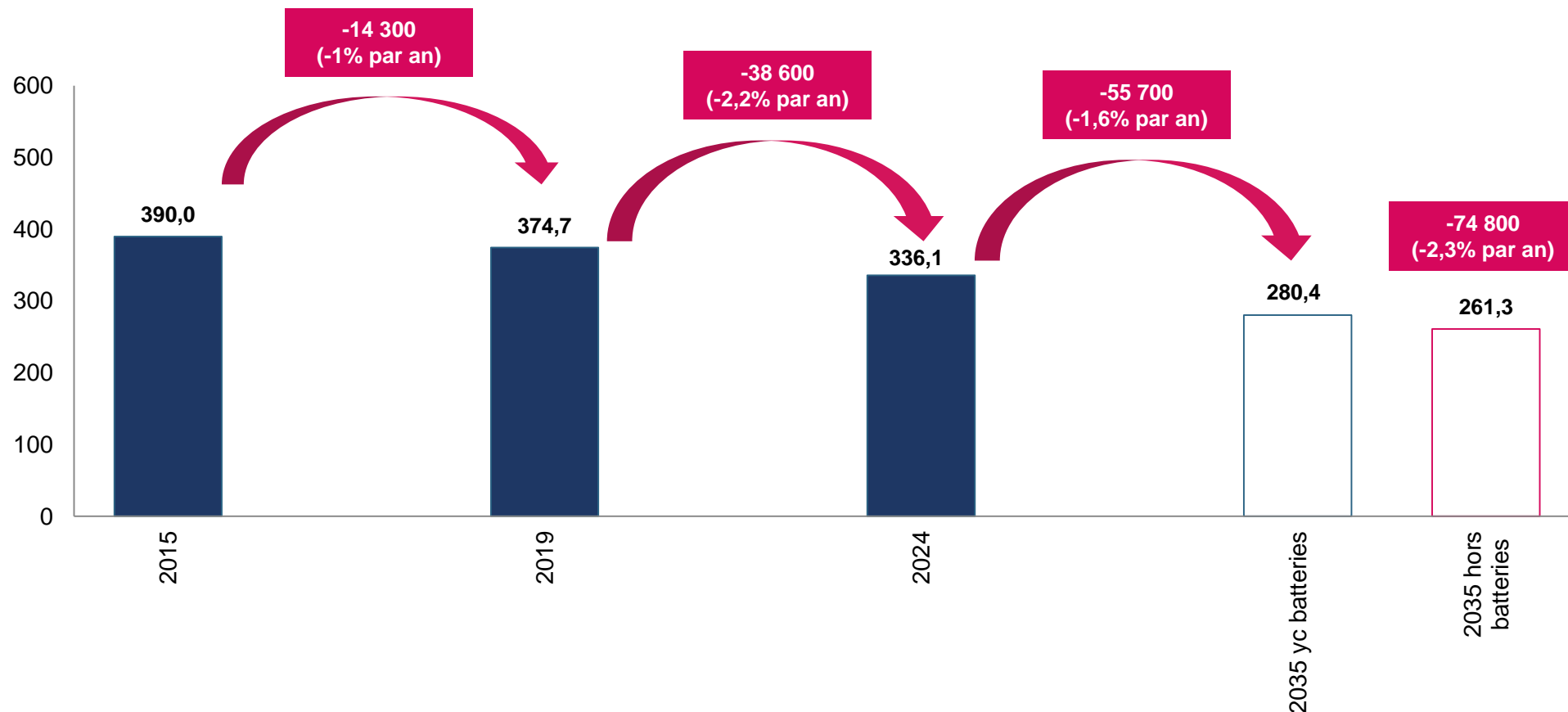
- Il n'y aura pas de vraie reprise du marché automobile en France et en Europe au cours des 10 prochaines années. Sur le segment des particuliers en France, le sursaut sera léger après une année 2025 à nouveau très difficile. Sur le segment des véhicules utilitaires légers, le maintien en l'état de la réglementation CAFE risque de peser lourdement.
- En l'absence de reprise, l'emploi dans l'amont automobile va poursuivre sa trajectoire baissière au cours des 10 prochaines années. Une baisse des effectifs salariés de 17% d'ici 2035 est prévue, soit une perte nette estimée à près de 56 000 postes (-1,6% par an).
- Hors créations dans le secteur des batteries, estimées à environ 19 000 emplois à horizon 2035, la chute serait encore plus importante (-74 770 emplois, -2,3% par an).
- De grandes disparités régionales sont à attendre. Le Grand-Est (-23,2%), l'Île-de-France (-22,5%) et la Normandie (-20,3%) seront les régions les plus touchées par les baisses d'effectifs à l'horizon 2035. À l'inverse, la région des Hauts-de-France va connaître un nouvel élan industriel grâce à l'implantation effective et prévue de plusieurs gigafactories et d'usines d'éléments clés qui devraient représenter environ 16 000 emplois directs dans la région à horizon 2035.

4. L'emploi automobile : prospective à 10 ans

À retenir

Évolution de l'emploi 2015-2035 dans l'amont automobile

Unités : millier de salariés, TCAM en %



(*) Périmètre EDEC / Sources et prévisions : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE

4. L'emploi automobile : prospective à 10 ans

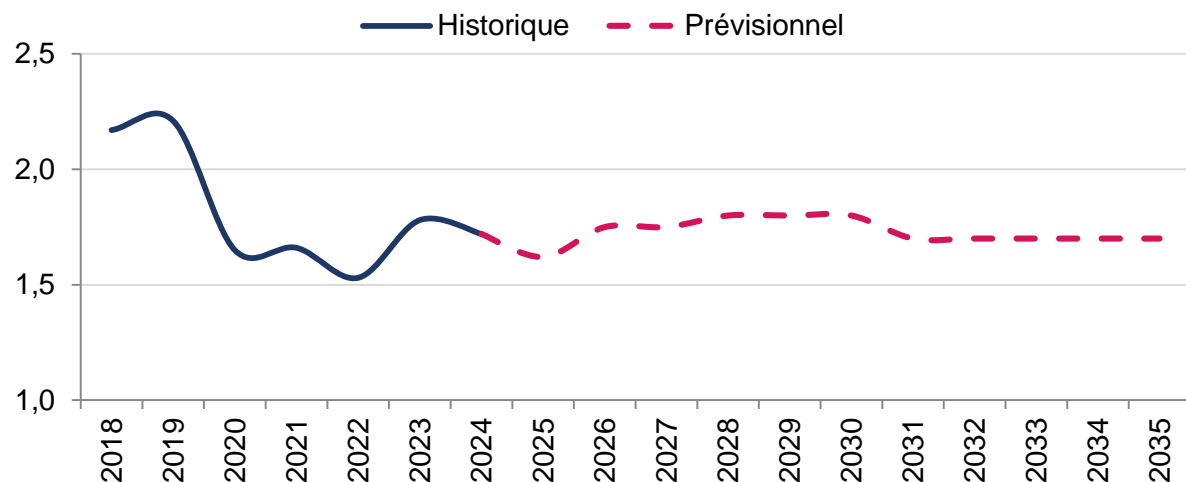
Le marché français des véhicules particuliers neufs à 2035

Le marché français des voitures neuves restera durablement déprimé. Le léger rebond du marché des véhicules particuliers neufs sera lent d'ici 2030, dans un contexte économique plutôt morose et d'épargne de précaution des ménages. Les ventes rechuteront à l'horizon 2035 en raison du passage au 100% zéro émission, qui dissuadera une partie des acheteurs. En France, et dans d'autres pays, l'impact sur la demande de la baisse attendue des prix des voitures électriques sera en grande partie annulé par le recul, voire la suppression à moyen terme, des aides publiques à l'achat.

À noter : In marché européen –déterminant pour la production automobile française- suivrait une tendance similaire sur les 10 années à venir et se situerait autour de 14 millions de nouvelles immatriculations en 2035, soit loin du niveau de 2019 (15,8 millions) mais au-dessus de celui de 2014 (13,0 millions).

Immatriculations de véhicules particuliers neufs

Unité : million de véhicules



Immatriculations de véhicules particuliers neufs

Unité : millier de véhicules

2019	2024	2025p	2027p	2030p	2035p
2 214	1 718	1 620	1 750	1 800	1 700

TCAM des immatriculations de véhicules particuliers

Unité : TCAM en %

2011-2015	2015-2019	2019-2025	2025-2027p	2027-2030p	2030-2035p
-3,3%	3,6%	-5,0%	3,9%	0,9%	-1,1%

Source et prévisions : **Xerfi Specific**, d'après AAA Data via CCFA, CCFA

4. L'emploi automobile : prospective à 10 ans

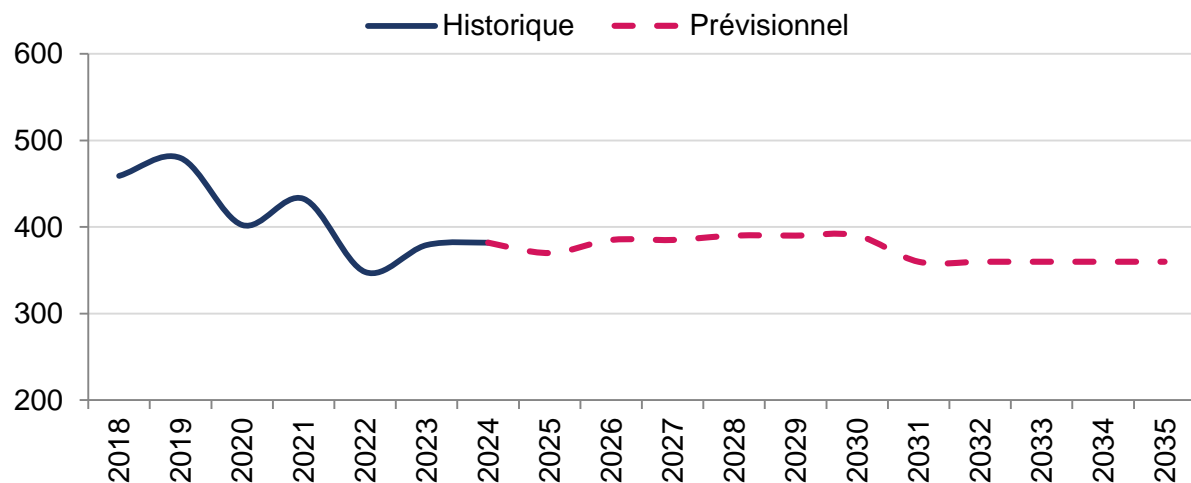
Le marché français des véhicules utilitaires légers à 2035

Le maintien en l'état de la réglementation CAFE risque de peser lourdement sur le marché français, et plus largement le marché européen, des véhicules utilitaires légers. Dans ce cadre, les ventes ne se redresseraient guère à l'horizon 2027, puis rechuteraient à chaque échéance, tombant même en 2035 à leur plus bas niveau depuis le début des années 2000.

Les progrès des motorisations 100% électriques, certes réels, seront insuffisants à l'horizon 2035 pour répondre intégralement aux besoins des acheteurs (compromis entre performances et prix). Même constat sans doute pour les véhicules utilitaires légers à hydrogène ou alimentés en e-carburants.

Immatriculations de véhicules utilitaires légers

Unité : millier de véhicules



Immatriculations de véhicules utilitaires légers

Unité : millier de véhicules

2019	2024	2025p	2027p	2030p	2035p
480	382	370	385	390	360

TCAM des immatriculations de véhicules utilitaires

Unité : TCAM en %

2011-2015	2015-2019	2019-2025	2025-2027p	2027-2030p	2030-2035p
-3,2%	6,2%	-4,7%	3,4%	-2,2%	-1,1%

Source et prévisions : **Xerfi Specific**, d'après AAA Data via CCFA, CCFA

4. L'emploi automobile : prospective à 10 ans

La production de véhicules légers à 2035

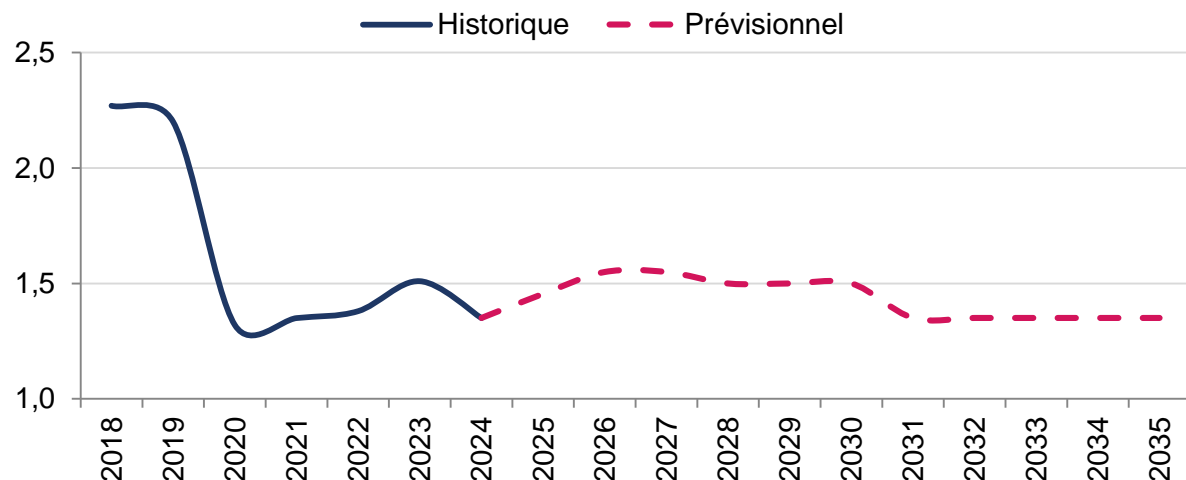
Après une année 2024 très difficile, la production française de véhicules automobiles légers (véhicules particuliers + véhicules utilitaires légers) se redressera en 2025 et à l'horizon 2027, revenant peu ou prou au niveau de 2023, soit entre 1,5 et 1,6 million d'unités. La tendance pour 2025 est à ce jour conforme à ce scénario, avec un rebond de la production de Stellantis et une montée en puissance de la production de voitures par Renault. Ce redressement resterait toutefois limité par la baisse de la demande de véhicules utilitaires légers, qui touche actuellement plusieurs usines françaises.

La production de véhicules devrait en revanche reculer à nouveau à l'horizon 2035, à la fois en raison de nouvelles pertes de positions face aux constructeurs chinois (dont les parts de marché pourraient atteindre environ 7% du marché européen) et du recul de la demande en véhicules neufs en France comme en Europe.

À noter : il a été fait le choix d'écarter toute hypothèse de construction en France d'une grande usine automobile par un nouvel entrant. Cette hypothèse est en effet jugée très improbable et, à ce stade, n'a pas été retenue dans le scénario de référence.

Production de véhicules automobiles légers en France (*)

Unité : million de véhicules



Production de véhicules automobiles légers

Unité : millier de véhicules

2019	2024	2025p	2027p	2030p	2035p
2 202	1 354	1 455	1 550	1 500	1 350

TCAM de la production de véhicules automobiles légers

Unité : TCAM en %

2011-2015	2015-2019	2019-2025	2025-2027p	2027-2030p	2030-2035p
-3,2%	2,8%	-6,7%	3,2%	-1,1%	-2,1%

(*) Véhicules particuliers + véhicules utilitaires légers / Source et prévisions : **Xerfi Specific**, d'après CCFA, OICA

4. L'emploi automobile : prospective à 10 ans

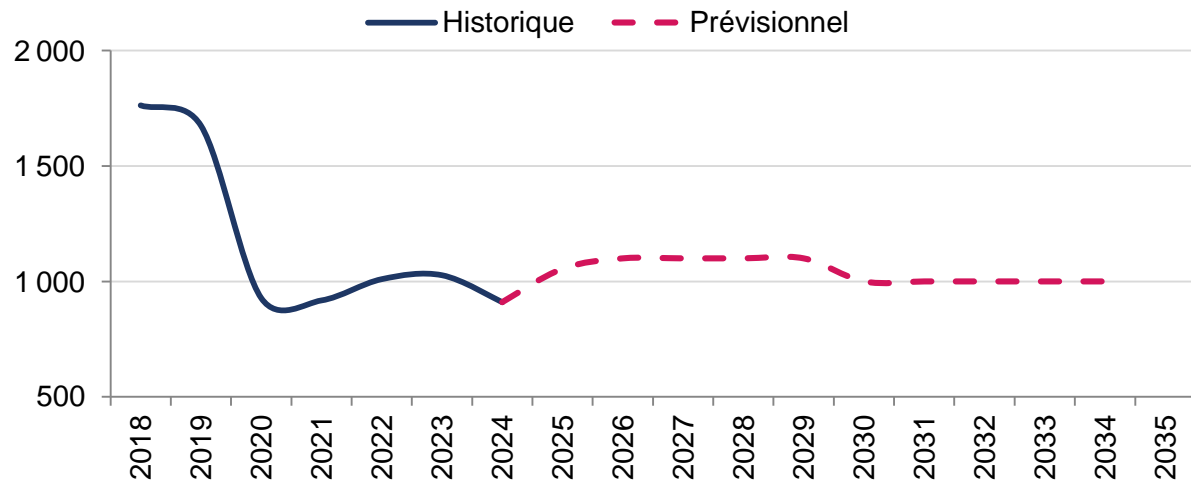
Zoom sur la production de véhicules particuliers neufs à 2035

La production française de véhicules particuliers se redressera dès 2025, portée par la production en année pleine de la R5, par le lancement de la R4, le rebond attendu de la production de Stellantis et enfin par un nouvel exercice de très bonne facture de Toyota à Onnaing. Le redressement sera néanmoins forcément contenu. Les délocalisations et arrêts de lignes d'assemblage ces dernières années ne permettront en aucun cas de retrouver des niveaux d'activité proches de 2019.

La production devrait encore augmenter faiblement à l'horizon 2027 avant de se stabiliser véritablement et même de reculer de nouveau d'ici 2035. En cause, la baisse de la demande sur le marché européen et la perte de parts de marché face aux constructeurs chinois. À noter : la production de voitures en France par Renault est déjà 100% électrique et le restera à l'avenir. Son activité profiterait donc du maintien en l'état de la réglementation CAFE (au contraire de sa production de véhicules utilitaires légers, largement thermique et représentant 80% des automobiles produites en France par Renault en 2024). A contrario, Stellantis produit en France une large majorité de voitures thermiques et hybrides tandis que Toyota produit uniquement deux modèles hybrides. Les 3 acteurs clés de la production française de voitures présentent donc des niveaux d'exposition bien différents au succès ou non des modèles électrifiés.

Production de véhicules particuliers neufs en France

Unité : millier de véhicules



Production de véhicules particuliers neufs en France

Unité : millier de véhicules

2019	2024	2025p	2027p	2030p	2035p
1 675	910	1 055	1 100	1 100	1 000

TCAM de la production de véhicules particuliers neufs

Unité : TCAM en %

2011-2015	2015-2019	2019-2025p	2025-2027p	2027-2030p	2030-2035p
-	1,9%	-7,4%	2,1%	0,0%	-1,9%

Source et prévisions : Xerfi Specific, d'après CCFA, OICA

4. L'emploi automobile : prospective à 10 ans

Zoom sur la production de véhicules utilitaires légers à 2035

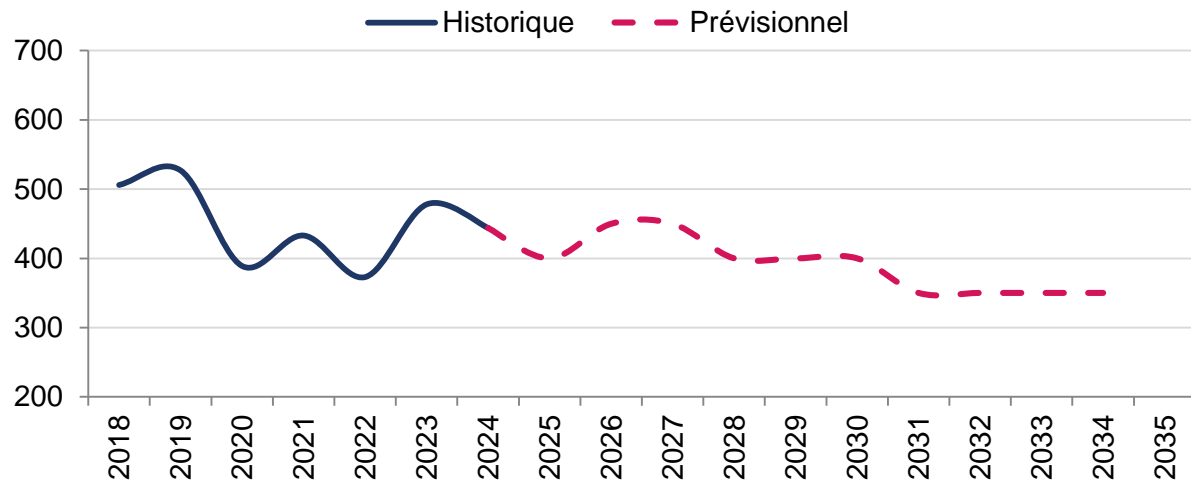
Sur la période récente, la production de véhicules utilitaires légers en France a été nettement plus résiliente que la production de véhicules particuliers. Renault et Stellantis sont les deux leaders européens du segment et les usines françaises ont un savoir-faire reconnu, fabriquant même de nombreux modèles pour des marques tierces. En l'absence de délocalisations, la production a essentiellement suivi l'évolution du marché européen et du succès des gammes produites.

Cette situation se prolongera à court et à moyen termes. La production remontera à l'horizon 2027 après un exercice 2025 difficile, puis se réduira, pénalisée par la baisse des ventes de véhicules utilitaires légers neufs en Europe.

Le leadership de la France en matière de production de véhicules utilitaires légers ne devrait pas être remis en cause par l'électrification, bien que le passage au « tout-électrique » pourrait contribuer à l'affaiblir. D'une part, la concurrence chinoise sur ce segment restera moindre que sur celui des voitures (marché plus difficile à pénétrer en raison de normes spécifiques, des liens avec les carrossiers pour spécialiser les véhicules, etc.). D'autre part, les constructeurs français sont déjà très engagés dans la transition des véhicules utilitaires légers vers l'électrique et même vers l'hydrogène.

Production de véhicules utilitaires légers en France

Unité : millier de véhicules



Production de véhicules utilitaires légers en France

Unité : millier de véhicules

2019	2024	2025p	2027p	2030p	2035p
527	444	400	450	400	350

TCAM de la production de véhicules utilitaires légers

Unité : TCAM en %

2011-2015	2015-2019	2019-2025p	2025-2027p	2027-2030p	2030-2035p
-	6,0%	-4,5%	6,1%	-3,9%	-2,6%

Source et prévisions : Xerfi Specific, d'après OICA

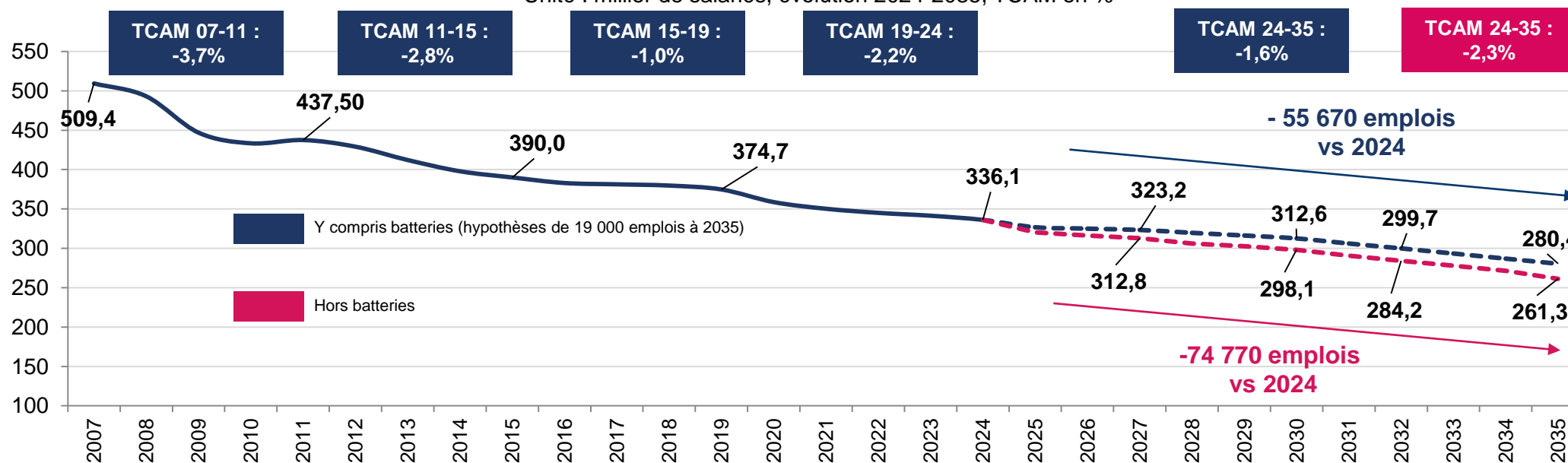
4. L'emploi automobile : prospective à 10 ans

L'emploi total dans l'amont automobile à 2035

L'emploi dans l'amont automobile devrait reculer d'environ 17% entre 2024 et 2035, soit une perte estimée à 55 670 postes, pour atteindre environ 280 400 emplois. Hors créations d'emplois dans les batteries et dans les composants clés (ex. : cathodes), estimées à environ 19 000 unités à horizon 2035 (dont 16 000 dans les Hauts-de-France), la chute pourrait être encore plus importante (-74 770 emplois, -22,3%). Un recul qui résulte de plusieurs facteurs conjoints : la baisse de la production de véhicules en France réduit les besoins en personnel dans les usines terminales ainsi que les niveaux des commandes adressées aux équipementiers et à la plupart des fournisseurs. À cela s'ajoute une automatisation croissante, touchant notamment les postes d'ouvriers et de techniciens. La pression sur les marges incite par ailleurs les entreprises à limiter les remplacements et recrutements y compris sur les effectifs administratifs et R&D. Enfin, la montée en puissance du véhicule électrique joue aussi un rôle majeur dans cette tendance : moins intensif en main-d'œuvre à l'assemblage, le véhicule électrique nécessite également moins de composants comme les pièces métalliques ou en caoutchouc.

Prévisions d'effectifs salariés dans l'amont automobile 2024-2035 (*)

Unité : millier de salariés, évolution 2024-2035, TCAM en %



(*) Périmètre EDEC / Sources et prévisions : Xerfi Specific, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE

4. L'emploi automobile : prospective à 10 ans

La pyramide des âges dans l'amont automobile

La pyramide des âges constitue un enjeu majeur pour l'amont automobile. D'ici 2030, ce sont 18 % des effectifs actuels qui auront atteint l'âge de la retraite, et ce chiffre grimpera à 29 % en 2035.

Cette évolution pose à la fois un défi de renouvellement des compétences et une opportunité de transformation des profils. Les nombreux départs à venir concernent en grande partie les ouvriers qualifiés et les techniciens, détenteurs d'un savoir-faire souvent difficile à transmettre rapidement.

Cette pression accentue ainsi la nécessité d'anticiper les recrutements, de renforcer les politiques de tutorat et de formation, et d'adapter les parcours d'intégration pour les jeunes recrues. À moyen terme, le renouvellement générationnel peut aussi favoriser une transition vers des métiers plus techniques et plus durables, à condition que cette dynamique soit accompagnée d'une revalorisation des filières industrielles.

Part des effectifs susceptibles de partir à la retraite d'ici...

2027
8%

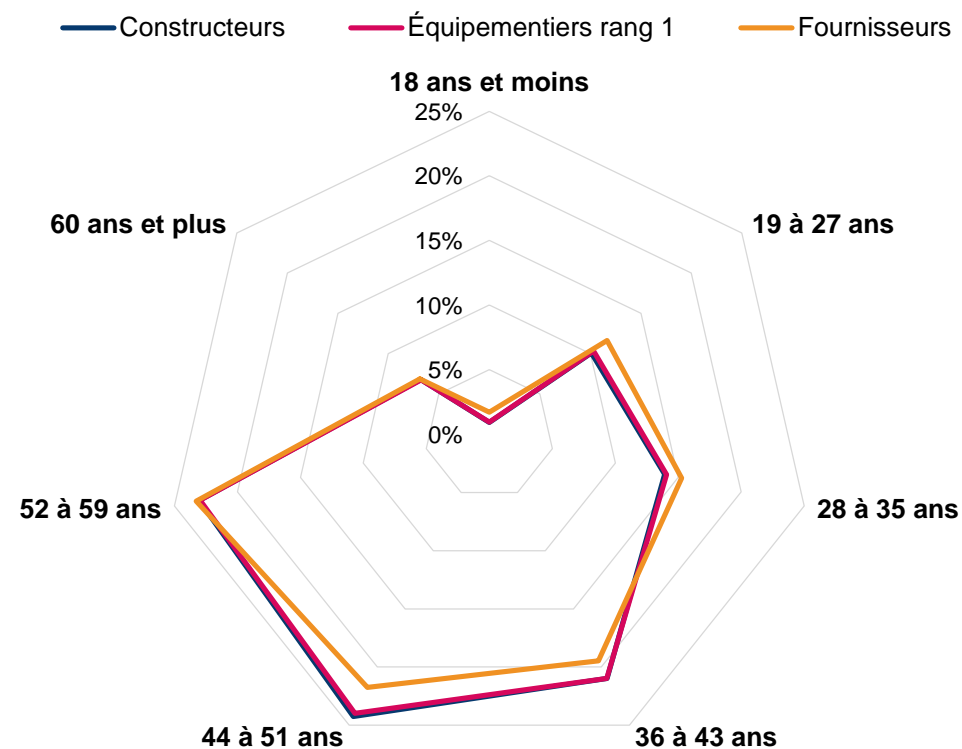
2030
18%

2035
29%

Pyramide des âges dans l'amont automobile

Unité : part en % des effectifs salariés en 2022

Dernières données disponibles : 2022



Sources et prévisions : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE

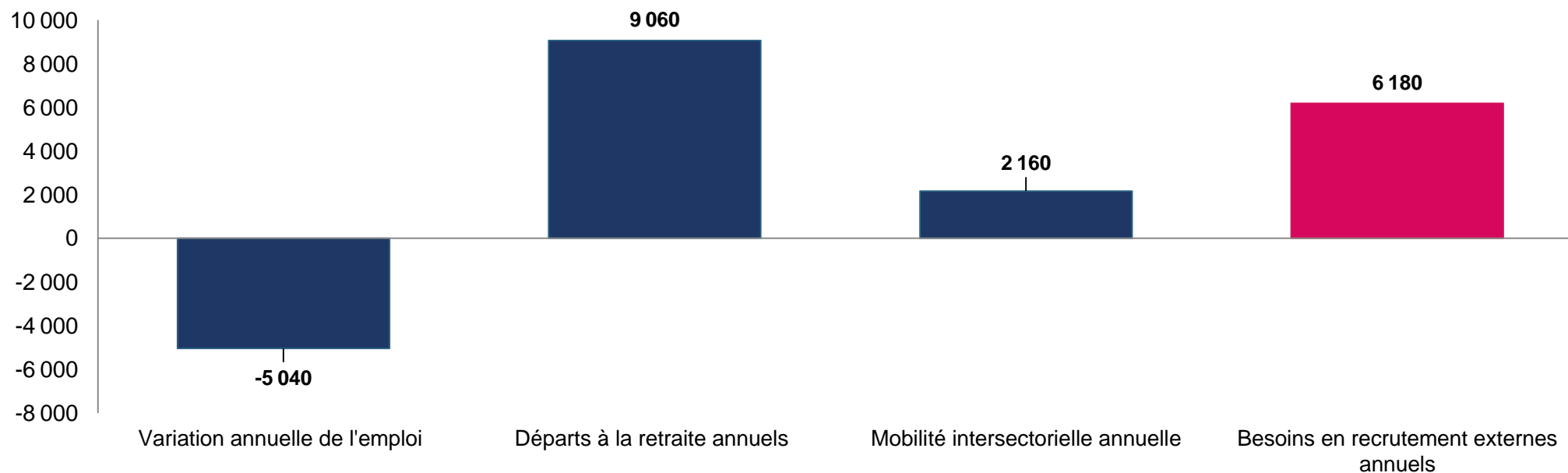
4. L'emploi automobile : prospective à 10 ans

Les besoins de recrutements à 2035

Entre 2024 et 2035, l'amont automobile en France devrait enregistrer une baisse nette de l'emploi estimée à 5 040 postes par an. Pourtant, les besoins de recrutement resteront significatifs : 9 100 départs à la retraite, cumulés aux 2 160 mobilités intersectorielles annuelles, vont créer un besoin brut de remplacement important. En tenant compte de ces flux sortants, ce sont en réalité près de 6 200 postes qu'il faudra pourvoir chaque année. Ce paradoxe apparent — baisse de l'emploi mais maintien d'un niveau élevé de recrutements — traduit le vieillissement des effectifs et la fluidité croissante du marché du travail industriel. Il souligne aussi la nécessité d'adapter les politiques de formation et d'attractivité de l'amont automobile pour répondre à des besoins structurels, malgré une trajectoire globale de contraction.

Besoins de recrutements par an dans l'amont automobile - France entière

Unité : effectifs salariés / Source et prévisions : **Xerfi Specific** d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE

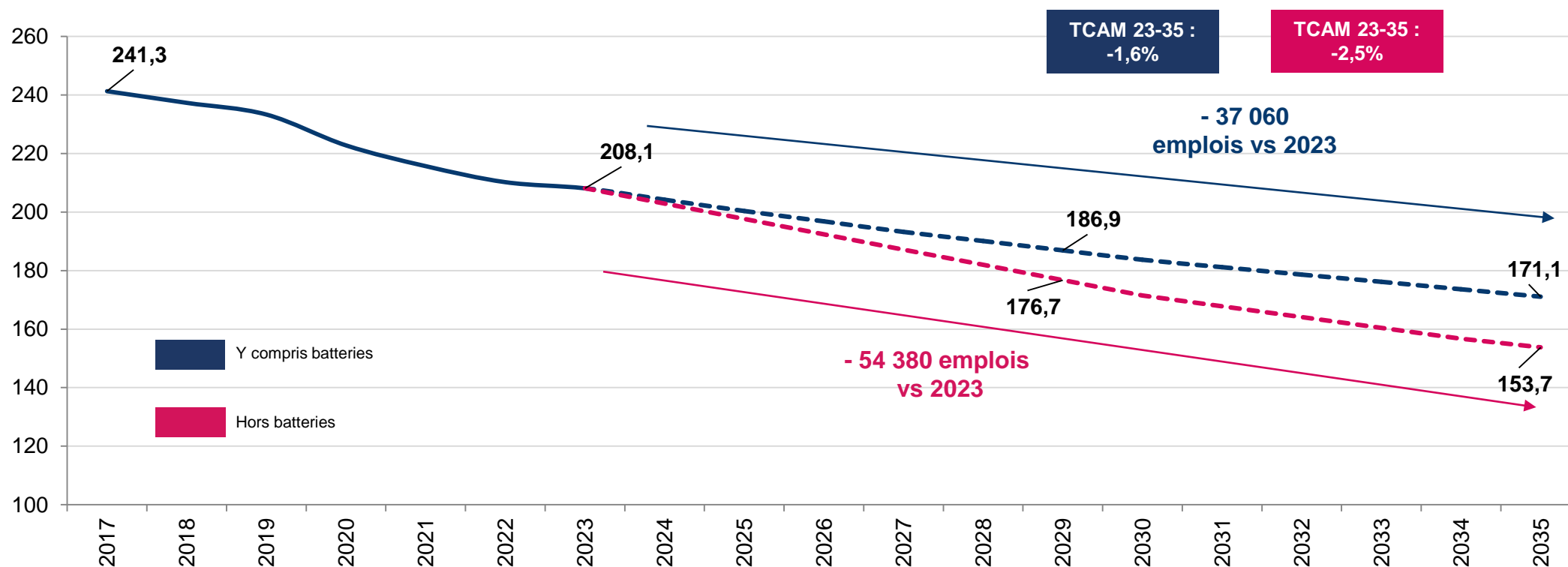


4. L'emploi automobile : prospective à 10 ans

L'emploi par branche à 2035 – ensemble des principales branches

Prévisions d'effectifs salariés dans l'amont automobile au sein de la branche Métallurgie 2023-2035

Unité : millier de salariés, évolution 2023-2035



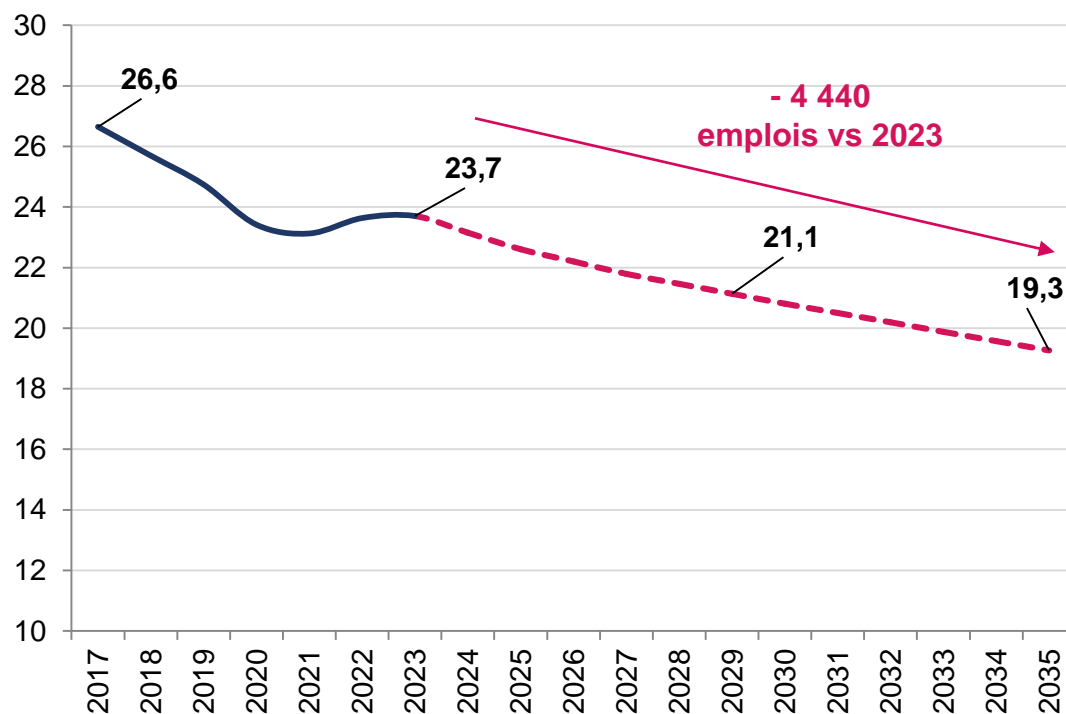
Sources et prévisions : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et Dares

4. L'emploi automobile : prospective à 10 ans

L'emploi par branche à 2035 – ensemble des principales branches (suite)

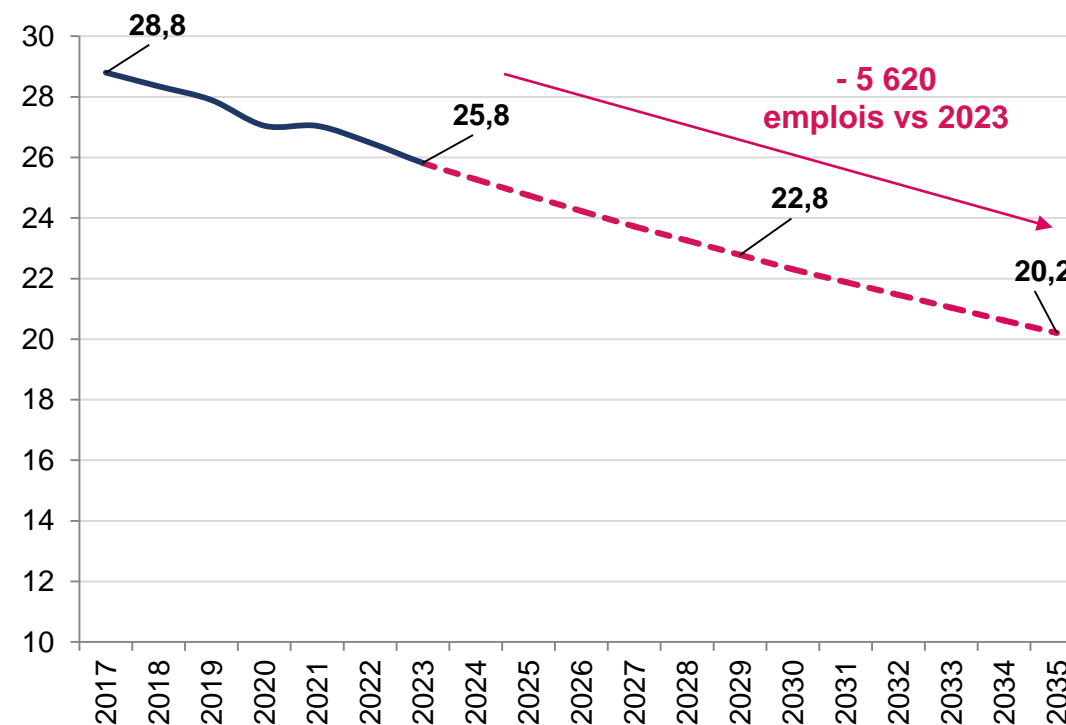
Prévisions d'effectifs salariés dans l'amont automobile au sein de la branche Caoutchouc - 2023-2035

Unité : millier de salariés, évolution 2023-2035



Prévisions d'effectifs salariés dans l'amont automobile au sein de la branche Plasturgie - 2023-2035

Unité : millier de salariés, évolution 2023-2035

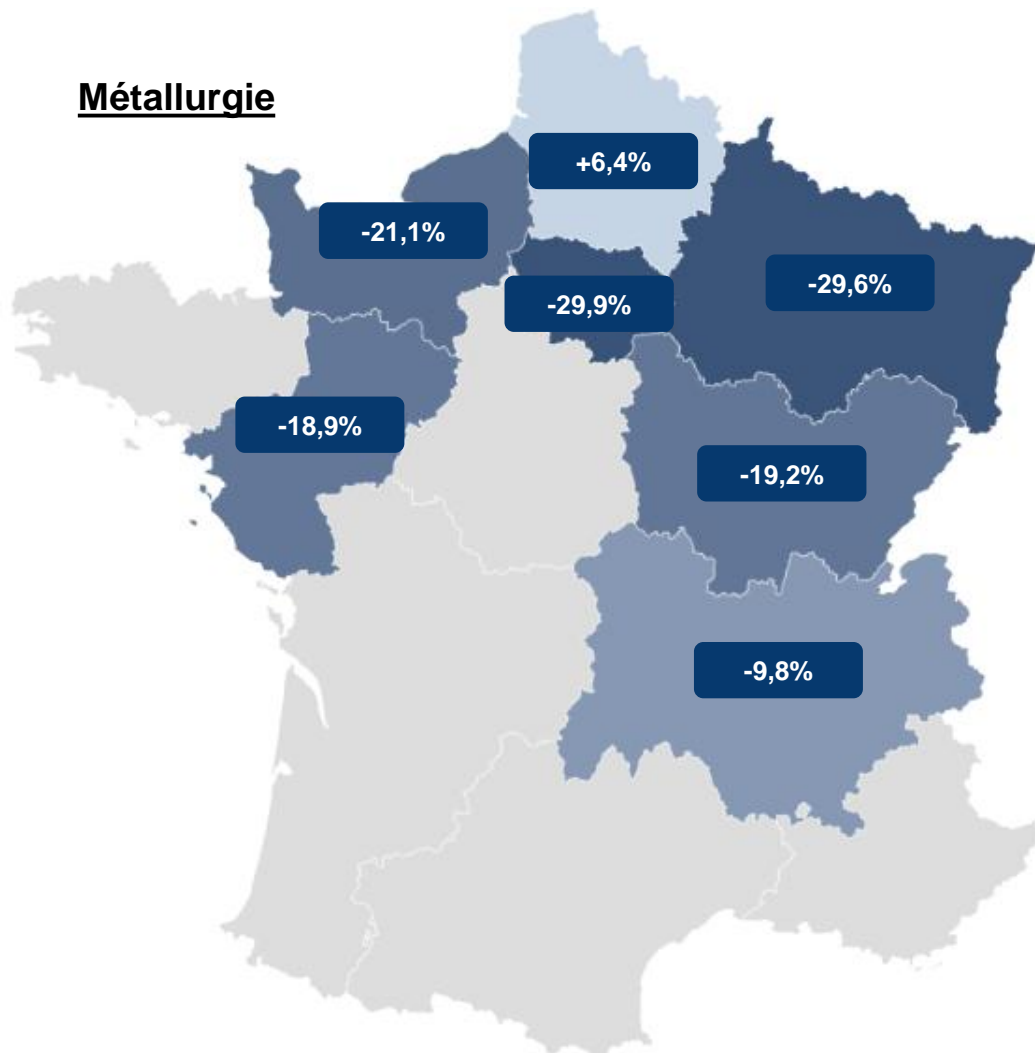


Sources et prévisions : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et Dares

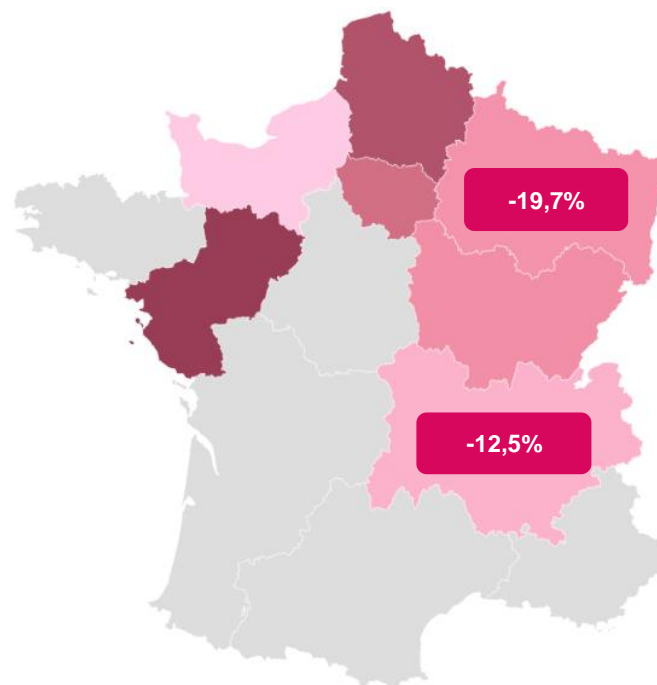
4. L'emploi automobile : prospective à 10 ans

L'emploi par branche à 2035 – ensemble des principales branches (suite)

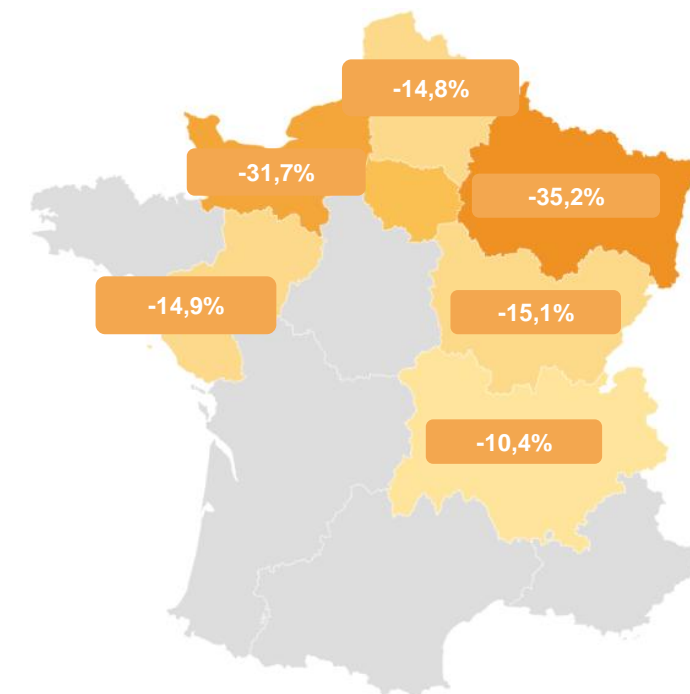
Métallurgie



Caoutchouc



Plasturgie



Sources et prévisions : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et Dares

NB : intensité de la couleur proportionnelle à l'évolution des effectifs sur les 2 périodes étudiées

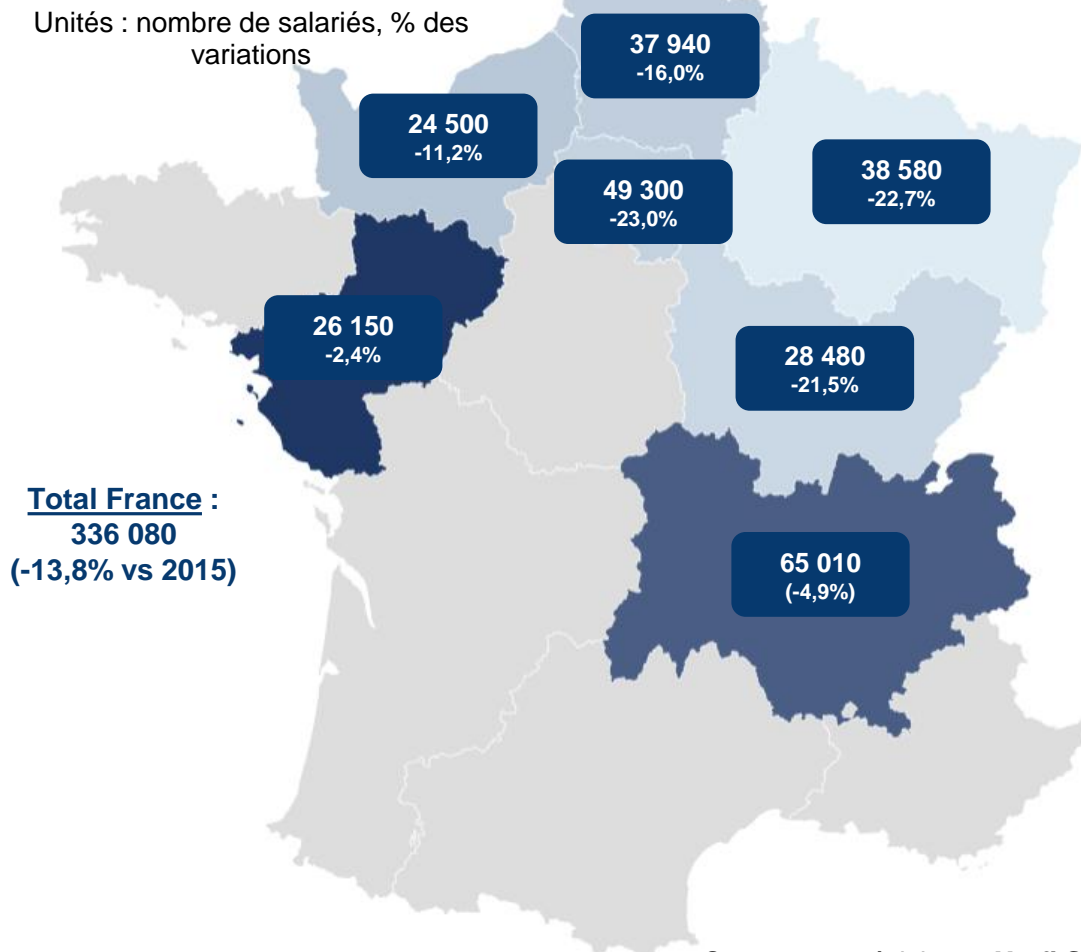
Évolution affichée uniquement pour les régions comptant plus de 2 000 salariés par branche, afin de limiter les biais liés aux effectifs de taille limitée

4. L'emploi automobile : prospective à 10 ans

Les projections d'emploi à 2035 par région : zoom sur les 7 régions leaders

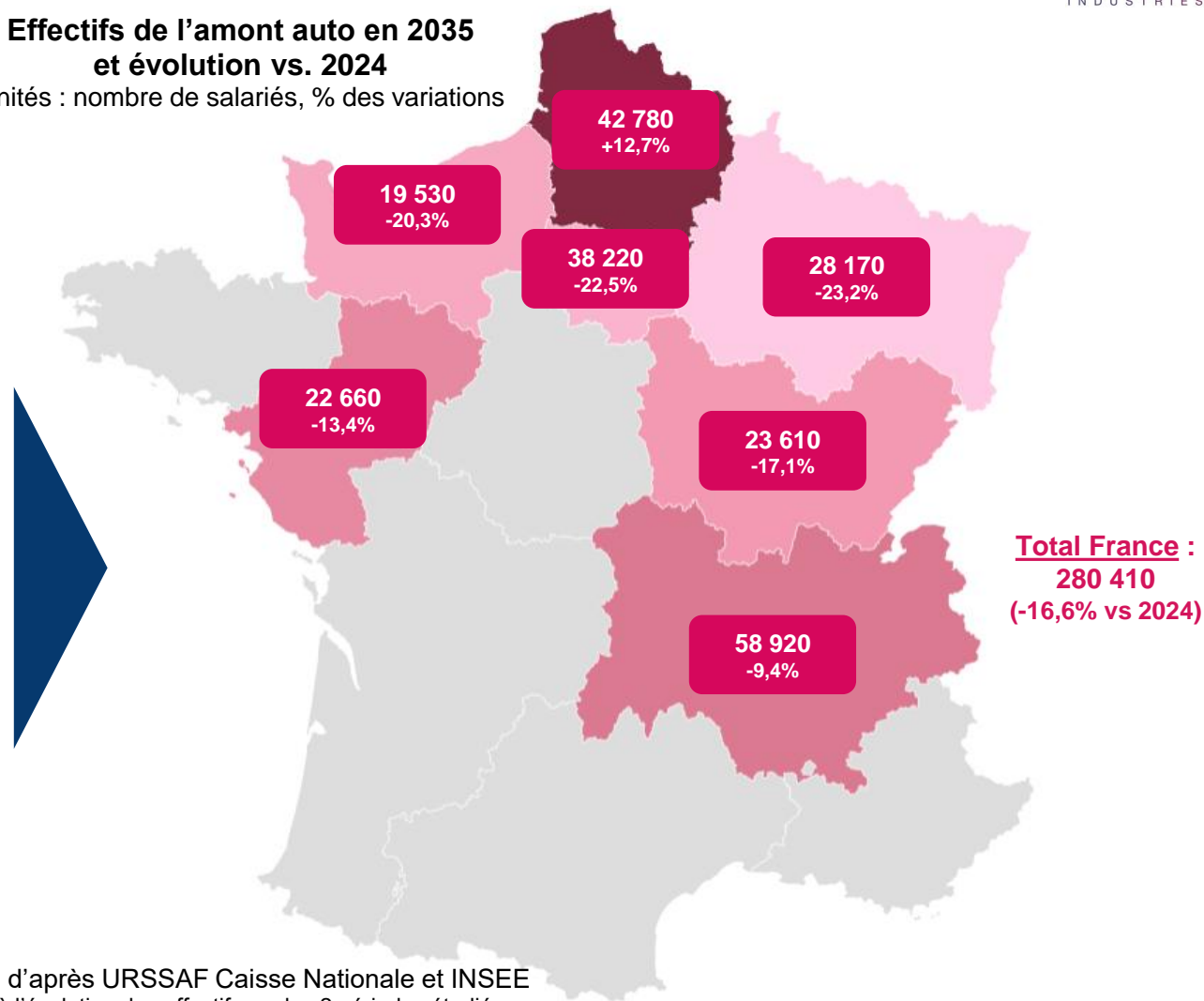
Effectifs de l'amont auto en 2024 et évolution vs. 2015

Unités : nombre de salariés, % des
variations



Effectifs de l'amont auto en 2035 et évolution vs. 2024

Unités : nombre de salariés, % des variations



Sources et prévisions : **Xerfi Specific**, d'après URSSAF Caisse Nationale et INSEE
NB : intensité de la couleur proportionnelle à l'évolution des effectifs sur les 2 périodes étudiées

5. Les impacts sur les métiers et les besoins en compétences

À retenir

- Une analyse fine des 40 métiers les plus prioritaires pour l'amont automobile révèle une polarisation des besoins : d'un côté, des profils émergents fortement technologiques (ingénieurs batteries, développeurs logiciels, techniciens robotique, etc.) ; de l'autre, des métiers en tension chronique dans la production et la maintenance (soudeurs, réglers, techniciens de maintenance).
- Les tensions de recrutement atteignent des niveaux records dans plusieurs de ces métiers : 61 % des projets sont jugés difficiles, jusqu'à 80 % pour les chaudronniers ou conducteurs d'équipements d'usinage. Ces tensions concernent autant le volume que la qualité des profils disponibles.
- Une dizaine de préconisations sont formulées dans ce cadre, dont certaines sont d'ores et déjà mises en œuvre. Ces préconisations visent à sécuriser la transition 2025-2035 pour l'amont automobile et les différentes branches, en évitant le double écueil d'une perte industrielle et d'une perte de compétences.

5. Les impacts sur les métiers et les besoins en compétences

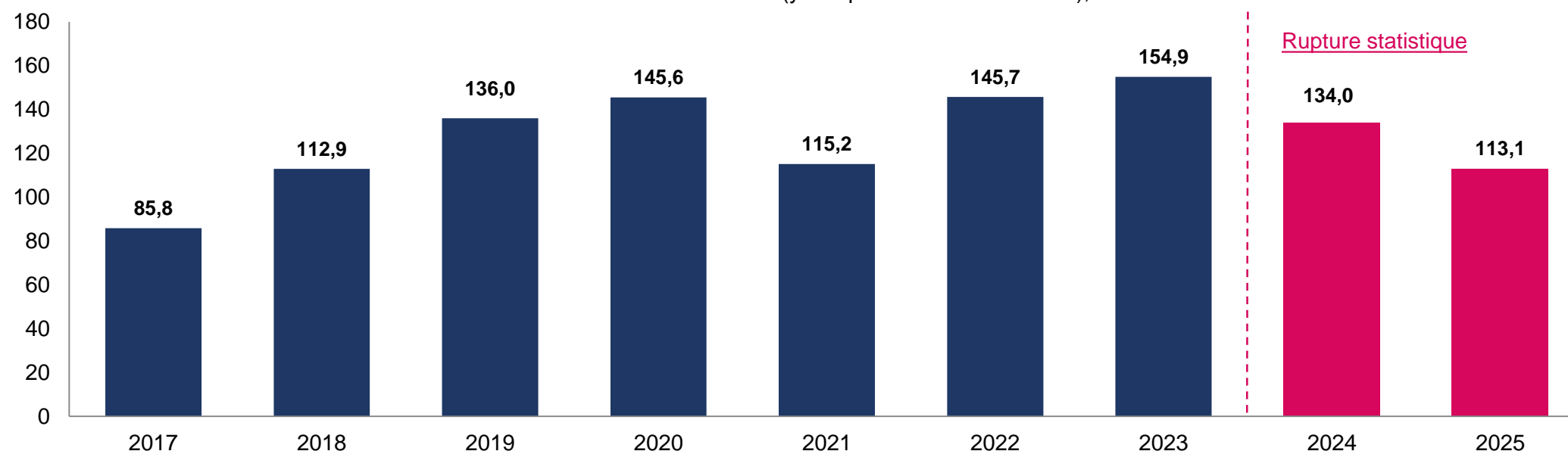
L'évolution des projets de recrutement dans les métiers de l'amont automobile

Selon l'enquête Besoins en Main-d'Œuvre (BMO) de France Travail, environ 113 000 projets de recrutement étaient prévus en 2025 dans les métiers industriels incluant ceux de l'amont de la filière automobile. Ce volume est en fort repli sur un an (-15,6 %), marquant une rupture avec la dynamique des années précédentes. Entre 2017 et 2023, hors année 2020, ces projets avaient en effet progressé de manière quasi ininterrompue, à un rythme moyen de plus de 10% par an. Ce retournement traduit une dégradation notable du marché de l'emploi dans la filière depuis 2 ans (ralentissement de la production et vigilance accrue des entreprises sur les coûts de main d'oeuvre).

Nous insistons ici sur le fait que les métiers de l'amont automobile ne représentent qu'un des débouchés possibles des projets de recrutement présentés. Il n'est pas possible d'en isoler la part exacte destinée à l'automobile. D'autre part, l'évolution post-2023 doit être interprétée avec prudence en raison d'une nouvelle méthodologie de suivi par famille professionnelle (nomenclature FAP-2021).

Évolution des projets de recrutement dans les métiers de l'amont automobile (*)

Unités : millier d'offres diffusées (y compris Corse et outre-mer), TCAM en %



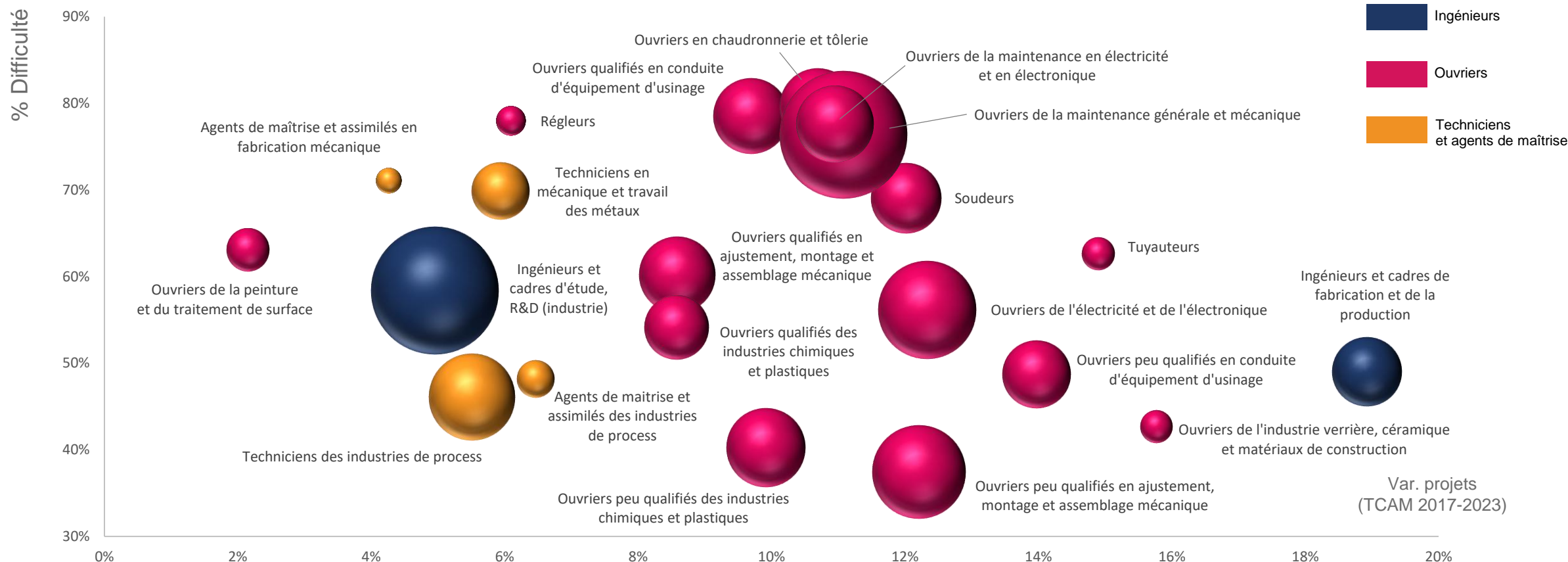
Source : **Xerfi Specific** d'après France Travail (Enquête BMO)

5. Les impacts sur les métiers et les besoins en compétences

Vue d'ensemble des projets de recrutement selon les familles professionnelles

Vue d'ensemble des projets de recrutement sur les métiers de l'amont automobile

Unités : taux de difficulté (échelle de gauche), TCAM en % en 2015-2025 (échelle de droite)

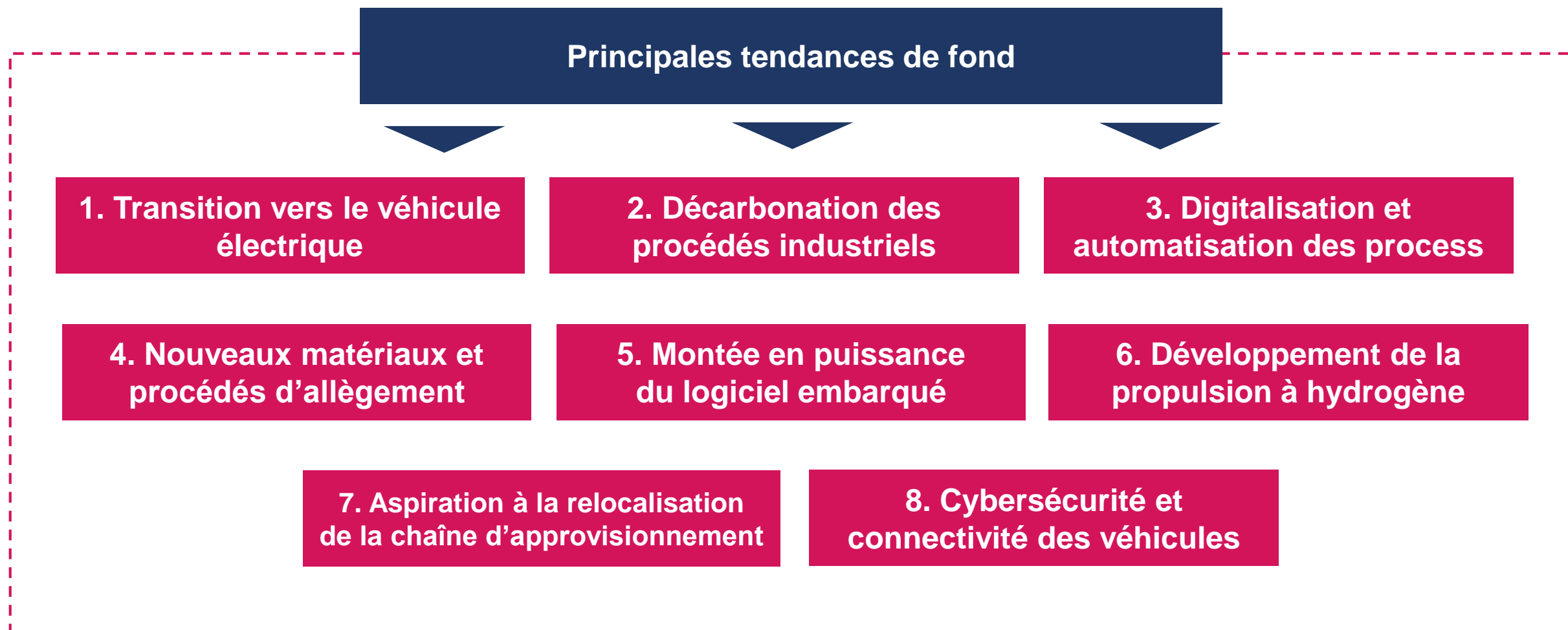


Source : Xerfi Specific, d'après Dares, France Travail et INSEE

NB : La taille des bulles est proportionnelle au nombre de projets de recrutement en 2025. Pour l'analyse de l'évolution, nous avons retenu la période 2017-2023 afin de garantir la cohérence statistique, compte tenu du changement de nomenclature des FAP intervenu récemment, qui aurait pu biaiser les comparaisons dans le temps. (Voir slide Méthodologie)

5. Les impacts sur les métiers et les besoins en compétences

Les principales tendances affectant les besoins en compétences dans l'amont auto



Source : Xerfi Specific

5. Les impacts sur les métiers et les besoins en compétences

Les 40 métiers prioritaires à suivre

Rechercher – Concevoir (19)

Architecte logiciel, Concepteur développeur en systèmes électroniques, Data analyst, Data scientist, Ingénieur R&D, Ingénieur développement logiciel, Ingénieur électrochimie, Ingénieur électronique de puissance, Ingénieur informatique et électronique embarquées, Ingénieur intelligence artificielle, Ingénieur mécanique, Ingénieur systèmes, Ingénieur thermodynamicien, Ingénieur UX / UI, Spécialiste éco-conception, Spécialiste fabrication additive, Spécialiste matériaux / alliages, Spécialiste mécatronique, Spécialiste robotique et automatisation



Produire – Réaliser (16)

Conducteur de ligne de production, Conducteur de systèmes de production, Contrôleur qualité, Ingénieur d'essais, Opérateur en fonderie, Opérateur traitement de surface, Régleur, Responsable Hygiène Sécurité Santé Environnement, Responsable Qualité, Soudeur, Technicien d'essais, Technicien de composants et cellules de batteries, Technicien matériaux composites, Technicien traitement de surface, Technicien usinage, Tôlier

Démanteler – Recycler (1)

Ingénieur démantèlement et assainissement



Installer – Maintenir (4)

Chargé de maintenance, Responsable maintenance, Technicien d'installation ou maintenance automatisation et robotique, Technicien d'installation ou maintenance industrielle



Source : **Xerfi Specific** d'après UIMM

5. Les impacts sur les métiers et les besoins en compétences

Les 40 métiers prioritaires à suivre

Difficultés
de recrutement



Prévisions de recrutement

5. Les impacts sur les métiers et les besoins en compétences

La liste des principales compétences techniques recherchées à l'horizon 2035



Recherche, Innovation

- Procéder à des tests, expérimentations
- Réaliser une veille technique ou technologique pour anticiper les évolutions
- Conduire des travaux d'études et de recherche
- Réaliser une étude d'opportunité et de faisabilité technique et économique
- Déterminer des axes d'évolution technologiques
- Réaliser une étude de brevetabilité



Conception

- Élaborer des processus et des modes opératoires techniques
- Élaborer des propositions techniques
- Concevoir et animer une démarche d'innovation
- Utiliser la fabrication additive pour prototyper et façonner des produits
- Créer, concevoir de nouveaux produits ou des améliorations produits
- Concevoir des modèles théoriques (calcul, simulation, modélisation)
- Concevoir et coordonner un programme, un projet de recherche
- Concevoir, conduire et vérifier des travaux d'analyse en laboratoire (BPL)



Data et Nouvelles technologies

- Tester un logiciel, un système d'informations, une application
- Réaliser des études et développements informatiques
- Collaborer avec les développeurs pour améliorer la qualité du logiciel
- Intégrer des outils IA/Data Science



Qualité

- Contrôler la qualité et la conformité des process
- Analyser la qualité des process
- Elaborer un dossier de certification
- Contrôler la qualité et la conformité d'un produit
- Piloter une démarche qualité, un processus d'amélioration continue
- Contrôler les règles de Qualité, Hygiène, Sécurité, Santé et Environnement
- Optimiser les processus de qualité pour assurer la fiabilité des logiciels



Production, Fabrication

- Maîtriser les caractéristiques d'un produit ou d'un matériau
- Mettre en œuvre les processus et les modes opératoires techniques
- Monter et régler une installation, une machine
- Réaliser une intervention nécessitant une habilitation
- Utiliser un outil, une machine, un équipement, une installation
- Démarrer et/ou arrêter une machine, une ligne



Maintenance, Réparation

- Contrôler la conformité d'un équipement, d'une machine, d'une installation
- Effectuer la maintenance de premier niveau des outillages et des équipements
- Entretenir un équipement, une machine, une installation
- Réaliser un diagnostic technique

Source : Xerfi Specific d'après DARES et France Travail

Nos préconisations (*)

Formation et montée en compétences

1. Accroître le **volume de salariés formés** sur les métiers en tension
2. Poursuivre les investissements en formation sur les **nouvelles compétences (VE, digital)**
3. Renforcer l'offre de formation de **techniciens de maintenance et d'automatisation**
4. Créer des parcours dédiés « **Opérateur 4.0 pour les conducteurs de ligne** »
5. Accélérer les formations aux **compétences numériques et à l'IA** à tous les niveaux

Structuration et préservation des savoirs

6. Structurer et mutualiser les **compétences batteries** à l'échelle nationale
7. Intégrer **l'ingénierie logicielle et système** dans la culture automobile
8. Préserver activement les savoir-faire critiques via **tutorat et « seniors experts »**

Transition et reconversion

9. Organiser la **reconversion des salariés** des métiers en déclin vers les métiers émergents
10. Établir des filières de formation pour les **métiers du recyclage et du remanufacturing**
11. Valoriser les « **métiers verts** » auprès des jeunes et des professionnels en transition

Stratégie industrielle et diversification

12. Accompagner la **diversification des fournisseurs** et des territoires industriels
13. Aligner formation et stratégie de **souveraineté industrielle**

(*) Plusieurs des recommandations présentées dans ce rapport ont déjà été traduites en actions concrètes ou sont actuellement en cours de déploiement. Elles viennent ainsi conforter les orientations stratégiques retenues par les acteurs de l'amont automobile et confirment la pertinence des axes de travail aujourd'hui engagés.