



MINISTÈRE
DU TRAVAIL,
DE LA SANTÉ
ET DES SOLIDARITÉS

Liberté
Égalité
Fraternité

Afpa 



Appui à la DDETS de l'Ardèche

**Dynamiques de la filière des
véhicules industriels et de
loisirs en Nord Ardèche**

**Évolutions des métiers et stratégie des
entreprises**

mai 2025

L'expertise prospective Afpa

**Aider à comprendre aujourd’hui pour co-construire demain,
de l'échelle nationale au plus petit maillage territorial.**



Anticiper les évolutions du marché du travail (évolutions des secteurs d'activité, filières émergeantes ou stratégique, anticipation des évolutions des modes de production, impacts démographiques ...) **à partir de l'analyse du travail, en tirer des enseignements sur les besoins en compétences des entreprises et des territoires sont des enjeux majeurs pour l'économie et la société, notamment à l'aune des grandes transitions numériques, énergétiques, démographiques et professionnelles.**

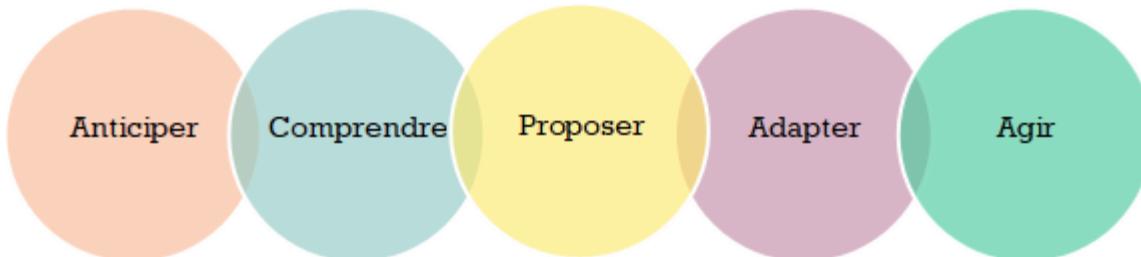
La Direction de l'Ingénierie et de l'Innovation de l'Afpa développe pour le compte de l'État une analyse prospective sur l'évolution des emplois, des métiers et des compétences qui s'appuie :

- **Sur son expertise d'analyse du travail** permettant l'interprétation des données statistiques du marché de l'emploi sur les tendances lourdes, la mise en exergue et la vérification d'un certain nombre d'hypothèses d'évolution des métiers, l'étude du rapport au travail, des facteurs de mobilités professionnelles, ainsi que de l'accompagnement des transitions professionnelles.
- **Sur des méthodologies d'ingénierie de projet** dédiées à l'étude de la sphère emploi-formation.

**La prospective Afpa prend appui sur une démarche de terrain
auprès des acteurs de l'emploi, de la formation et des acteurs économiques.**

La prospective Afpa propose une méthodologie et une ingénierie de projet :

- Adaptée à chaque contexte d'intervention ;
- Visant à comprendre pour faciliter l'action ;
- Définissant et accompagnant des plans d'action ;
- Créeant une synergie d'acteurs qui permet à chacun de s'impliquer.



Dans le déploiement de ses missions, l'Afpa se mobilise dans une dynamique concertée avec le SPE rénové et différents acteurs locaux, en complémentarité aux actions et dispositifs existants sur les territoires.

Résumé de l'étude

Le territoire d'industrie Ardèche Drôme Nord, historiquement marqué par une forte culture industrielle, se trouve aujourd'hui à un tournant stratégique. La filière automobile, bien que centrée localement sur les véhicules industriels et de loisirs, n'échappe pas aux bouleversements profonds qui redéfinissent l'ensemble du secteur à l'échelle mondiale. L'électrification des motorisations, la digitalisation des processus de production, l'automatisation accrue, la diversification énergétique, ainsi que les exigences environnementales renforcées imposent aux entreprises une adaptation continue, souvent complexe à mettre en œuvre. Ces transformations ne sont pas seulement technologiques : elles modifient également les modèles économiques, les chaînes de valeur, et les attentes des clients finaux.

Face à ces mutations, l'AFPA, mandatée par la DDETS de l'Ardèche et le club d'entreprises VILESTA, a conduit cette étude visant à dresser un état des lieux des impacts sur les entreprises locales et à identifier des leviers d'action pour accompagner les transitions en cours. L'ambition de ces travaux est de fournir aux acteurs économiques et institutionnels une base de réflexion partagée pour construire des réponses collectives et durables, en tenant compte des spécificités du territoire.

Le tissu industriel local concerné repose sur un écosystème structuré autour de quelques grands donneurs d'ordre, d'équipementiers spécialisés et d'un réseau dense de sous-traitants (environ 4 000 emplois sont directement ou indirectement liés à la filière automobile sur le territoire). Si l'activité semble globalement stable, cette stabilité apparente masque des fragilités structurelles : forte dépendance à un nombre limité de clients, faible capacité d'anticipation stratégique, sous-investissement dans les ressources humaines, et tensions persistantes sur le recrutement.

Les entreprises interrogées dans le cadre de ces travaux expriment des perceptions contrastées : certaines estiment être peu concernées par ces mutations en cours tandis que d'autres anticipent une baisse d'activité et amorcent des stratégies de diversification. Quelques-unes perçoivent dans la transition énergétique une opportunité de repositionnement et de croissance. Toutes, cependant, partagent une même incertitude face à l'avenir et une difficulté à se projeter à moyen terme.

De façon générale, les besoins en compétences évoluent rapidement et si les savoir-faire traditionnels restent indispensables, de nouvelles expertises deviennent critiques : électricité, automatisme, électronique embarquée, maintenance de systèmes complexes. La formation interne est souvent privilégiée, en raison d'une offre de formation externe jugée peu adaptée ou difficilement accessible et le développement de dispositifs comme l'AFEST (Action de Formation en Situation de Travail) apparaît comme une piste prometteuse.

Le territoire dispose d'atouts indéniables : une forte culture industrielle, des savoir-faire reconnus, une proximité entre les acteurs économiques, et une qualité de vie qui favorise l'ancrage local des salariés. Cette proximité géographique et humaine constitue un levier important pour favoriser les coopérations inter-entreprises, mutualiser les ressources et développer des projets collectifs. Toutefois, il souffre également de faiblesses structurelles telles que son enclavement géographique, le manque de visibilité de la sous-traitance locale et l'inadéquation entre l'offre de formation et les besoins réels des entreprises.

Cette étude propose ainsi une lecture croisée des enjeux industriels, humains et territoriaux. Elle vise à éclairer les décisions des acteurs publics et privés, à nourrir une dynamique collective d'adaptation et d'innovation, et à renforcer la capacité du territoire à anticiper les mutations à venir. Car c'est bien dans la coopération, la mutualisation des ressources et l'investissement dans les compétences que réside la clé d'une transition réussie.

SOMMAIRE

- Contexte, problématique et méthode 5
- Etape préalable : synthèse des travaux nationaux 7
- Enquête territoriale par questionnaire 11
- Cartographie des métiers et des compétences 17
- Rencontres avec les entreprises du territoire 18
- Regard du consultant 23
- Préconisations d'actions à développer 25

Contexte, problématique et éléments de méthode

Les constats

Le territoire nord Ardéchois est structuré largement par la filière automobile et en particulier par les activités liées à l'industrie des véhicules industriels et de loisirs. En effet, bien que ce territoire ne possède pas de constructeurs automobiles à proprement parler :

- Deux constructeurs historiques sont implantés sur le territoire : IVECO Bus et TRIGANO (véhicules de Loisirs) et représentent deux des plus gros employeurs Ardéchois : 1 140 salariés pour le premier et 992 pour le second (Source : Acoss / DSN Aout 2023).
- Deux équipementiers : Plastic Omnium (dont le site Ardéchois a pour principal client Volvo et emploie 132 salariés) et STS composites (dont l'activité est orientée sur les poids lourds et emploie en Ardèche 591 salariés). L'entreprise de fabrication de matière première MIXT Composites Recyclable emploie quant à elle un peu plus de 60 salariés et alimente en matière première ces deux équipementiers.
- En troisième cercle, un vivier d'entreprises sous-traitantes évolue sur des secteurs d'activités tels que le textile, l'électronique, la plasturgie, la métallurgie, le décolletage et l'usinage. L'activité de ces entreprises varie de 20 à 75 % pour la part automobile.

Selon une moyenne à 40 % du chiffre d'affaires et en prenant en compte l'ensemble des secteurs d'activités liées à la filière automobile (textile, plasturgie, métallurgie, électronique, ...), le nombre de salariés s'inscrivant dans cette logique s'élève à environ 4000 personnes.

Cette filière au global, comme bien d'autres d'ailleurs, semble être impactée par de nombreux éléments de transition tels que des mutations économiques, une inflation des coûts, des tensions sur les matières premières et les composants, etc.. Elle semble être également soumise à une révolution technologique, en particulier liée au passage de la motorisation thermique à celle de l'électrique.

Dans ce contexte, de nombreuses questions peuvent se poser autour de la décarbonation, de la digitalisation des process, de l'évolution des emplois et compétences, de la responsabilité sociale des entreprises, des relations donneurs d'ordre/sous-traitants... Ainsi, certaines entreprises s'engagent dans des diversifications d'activités mais les stratégies d'adaptation ne semblent pas encore stabilisées en général.

Des impacts sont également à noter au niveau des métiers et des compétences. En effet, les changements dans les organisations internes vont s'accélérer et il apparaît nécessaire d'enclencher une démarche d'identification des savoir-faire de la filière afin de mieux anticiper et accompagner les évolutions des compétences à venir.

La problématique identifiée

Dans ce contexte, la DDETS de l'Ardèche et le Club d'entreprises VILESTA ont besoin :

- de mesurer les impacts des transitions et des mutations économiques auprès des entreprises de la filière à l'échelle du territoire
- d'avoir une meilleure lisibilité des métiers et des savoirs faire des entreprises afin de mesurer les axes de progrès nécessaires à leur développement (en initiant ou en améliorant les relations entre donneurs d'ordre, sous-traitants et start-up par exemple).

Une problématique ancrée dans le territoire d'industrie Ardèche Drôme Nord



Le programme « Territoires d'industrie » associe les industriels et les élus locaux, en lien avec l'Etat, les Régions et l'ensemble des partenaires, afin de construire et mettre en œuvre un plan d'actions ambitieux en matière de reconquête industrielle des territoires, autour notamment de 4 grandes priorités :

- Accélérer la transition écologique et énergétique des Territoires d'industrie ;
- Faire des territoires des écosystèmes d'innovation ambitieux ;
- Lever les freins au recrutement et développer les compétences dans des territoires industriels attractifs ;
- Mobiliser un foncier industriel adapté aux enjeux et besoins des industriels comme des collectivités

La candidature du territoire « Ardèche-Drôme Nord » a été retenue pour cette nouvelle phase du programme, parmi 183 territoires fers de lance de la réindustrialisation en France. Fort d'une identité industrielle historique, profondément ancrée dans la culture locale et dans le tissu économique, ce territoire est marqué par un tiers de ses emplois dans le secteur industriel (soit environ 20 500 emplois). L'activité est portée par 800 établissements actifs, soit environ 10% du total des établissements actifs tous secteurs confondus.

Dans le cadre de cette labellisation, le TI « Ardèche-Drôme Nord » souhaite renforcer son action en matière de réindustrialisation durable et en a fait un objectif clé de sa stratégie territoriale. Ce territoire a été désigné lauréat dans le cadre d'une démarche spécifique « Rebond industriel » et bénéficie depuis janvier 2024 d'un soutien accru en ingénierie et en financement. Déployé dans le cadre du plan France 2030, ce dispositif vise à soutenir les territoires fortement exposés aux mutations industrielles, notamment celle de la filière automobile.

Les objectifs visés

L'objectif principal de cet appui est de cartographier les activités et les compétences des entreprises du territoire et d'identifier les actions déjà lancées pour faciliter les passages vers l'industrie du futur et la décarbonation et pour faciliter l'attractivité des métiers et du territoire.

L'enjeu est double :

- Maintenir les compétences actuelles et attirer les talents
- Soutenir le développement de la filière

A cet effet, il a été demandé à l'AFPA, dans le cadre de ses Missions Nationales de Service Public, de :

- Cartographier les métiers, les compétences actuelles des entreprises
- Mesurer les évolutions en cours et comparer les données avec les études nationales
- Identifier les forces et les faiblesses des organisations au regard des évolutions écologiques et technologiques
- Réaliser des préconisations et proposer un plan d'action sur la gestion des emplois et des parcours professionnels

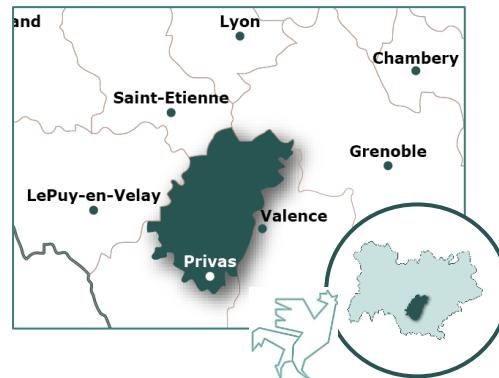
Démarche et éléments de méthode

Travail collaboratif

Un comité de lancement des travaux s'est réuni pour définir les modalités de réalisation de l'étude. Il est constitué de représentants de la DDETS de l'Ardèche, de VILESTA et de l'AFPA. Le rôle de ce collectif est de valider les éléments de méthode, de mobiliser les acteurs à rencontrer, de débloquer rapidement des situations et de suivre ponctuellement l'évolution des travaux.

Définition du périmètre géographique

L'exploration des impacts et l'identification des freins et leviers ont été lancées sur le territoire d'industrie Ardèche Drôme Nord. Ce périmètre correspond aux 8 intercommunalités suivantes : Porte de Drôme Ardèche, Annonay Rhône Agglo, Val d'Ay, Pays de Lamastre, Arche Agglo, Rhône Crussol, Privas Centre Ardèche et Val Eyrieux.



Définition du périmètre métiers/compétences

Le comité de lancement des travaux a notamment permis dans les premiers temps de l'étude de valider les bases « familles métiers » et « domaines de compétences » nécessaires à la cartographie des compétences des entreprises interrogées :

Familles métiers	Domaines de compétences
<ul style="list-style-type: none"> - Préparer/organiser - Production/réalisation - Installation/maintenance - Gestion/administration - Achat/commercialisation - Conception - Démantelage/recyclage - Autre 	<ul style="list-style-type: none"> - Electricité/automatisme/électronique - Mécanique/GMP - Ingénierie/conception - Maintenance - Plasturgie - Caoutchouc/Elastomère - Composite/composite biosourcé - Fab additive/impression 3D - Fonderie/forge - Tôlerie/chaudronnerie/métallurgie - Emboutissage - Découpe laser - Textile/textile technique - Chimie - Usinage - Traitement de surface/peinture - Montage/assemblage/fixation - Soudage

Travaux de collecte et d'analyse

Au préalable, un travail de recensement des études nationales portant sur l'évolution de la filière automobile a été réalisé. La lecture de ces travaux avait pour objectif l'identification des mutations pouvant potentiellement impacter les entreprises de la filière sur le territoire.

Les travaux de collecte de l'information se sont ensuite déroulés en 2 étapes :

1	2
<i>Recueil d'éléments quantitatifs (questionnaire)</i>	<i>Entretiens avec des entreprises de la filière</i>

- Recenser les métiers et compétences des entreprises
- Identifier les évolutions et leurs impacts sur l'activité et les métiers des entreprises
- Recueillir les besoins des entreprises au regard des mutations

- Comprendre les perceptions des entreprises quant aux transitions actuelles, et leurs stratégies
- Spécifier les évolutions des métiers
- Identifier des pistes d'action pour maintenir/développer les compétences nécessaires et l'attractivité du territoire

Afin de recueillir ces éléments, des outils spécifiques ont été développés :

- Un questionnaire dédié aux entreprises
- Une grille d'entretien développant les thèmes des « métiers et compétences des entreprises », de « l'évolution de l'activité et ses impacts sur les métiers », de la « perception de la filière automobile sur le territoire ».

Etape préalable : synthèse des travaux nationaux

Méthodologie

Afin d'ancrer ces travaux dans une vision plus globale et de préparer le recueil d'informations auprès des entreprises du territoire, un travail de veille portant sur les travaux nationaux réalisés sur la thématique des mutations de la filière automobile a été réalisé.

L'objectif de cette étape préalable se concentre sur l'identification des mutations en cours et à venir pouvant potentiellement toucher les entreprises de la filière amont sur le territoire Ardèche Drôme Nord.

Ainsi une vingtaine de documents ont été analysés et 8 d'entre eux ont particulièrement retenu notre attention compte tenu de la problématique :

- ▶ Etude Xerfi, La filière automobile face au big bang de la mobilité électrique, 2023
- ▶ Etude PFA-AlixPartners, « Fit For 55 » Quelles conséquences pour la filière automobile française, 2021
- ▶ Etude KPMG, « Driving the change », Etude prospective sur le secteur automobile en France, 2021
- ▶ Etude CSA Research / OPCO2i, Etude de perception de la filière automobile et préconisations d'actions d'attractivité, 2022
- ▶ Etude Observatoire de la métallurgie/OPCO2i, « Impact des mutations de la construction automobile sur l'emploi et les compétences » (mise à jour 2021)
- ▶ Livre blanc de Polyvia « Le plastique, l'atout bas carbone »
- ▶ CSF Automobile et Proposition de feuille de route de décarbonation de la filière automobile (Article 301 de la loi « Climat et Résilience »)
- ▶ Etude AFPA Evolution de la filière automobile en Nouvelle Aquitaine, sept 2022
- ▶ Etude EY : Accompagnement en ingénierie dans le cadre de l'AMI Rebond Industriel

Synthèse des éléments collectés

Mutation : les grands constats

- **Evolution des usages de la voiture et baisse des ventes.**

L'évolution des usages de la voiture et la baisse des ventes sont des phénomènes interconnectés influencés par plusieurs facteurs. Les usagers de la route sont de plus en plus incités à se tourner vers des alternatives telles que le covoiturage, les mobilités douces (comme le vélo) et les transports collectifs. Cette tendance est renforcée par la démocratisation du télétravail, qui réduit la nécessité de déplacements quotidiens.

En parallèle, le parc locatif de véhicules se développe, offrant une flexibilité accrue aux consommateurs qui préfèrent louer plutôt qu'acheter.

Le prix des véhicules électriques, généralement plus élevé que celui des véhicules thermiques, constitue un frein à l'achat pour de nombreux consommateurs. Bien que ces véhicules électriques offriraient des avantages en termes de coûts d'exploitation et d'impact environnemental, leur coût initial reste un obstacle significatif. Cette situation contribue à une prévision de baisse des ventes globales de véhicules, entraînant une diminution des volumes produits. Ainsi, France Stratégie prévoit une baisse de 25% des ventes de voitures neuves d'ici 2030, et ce recul pourrait être encore plus marqué en 2035.

Les fabricants doivent s'adapter à ces changements en diversifiant leurs offres et en investissant dans des technologies plus abordables et durables. Les politiques publiques et les initiatives de soutien à la mobilité durable jouent également un rôle crucial pour accompagner cette transition.

- **Electrification du parc automobile.**

Le pacte vert européen prévoit des mesures visant à interdire la vente des voitures avec moteurs à essence, diesel et hybride à partir de 2035, au profit des motorisations électriques et hydrogènes. Les scénarios liés aux ventes de ces véhicules sont toutefois fluctuants en fonction de l'adaptation de la réglementation par les pouvoirs publics. D'un point de vue technologique, l'électrification des véhicules a pour conséquence une simplification globale de l'architecture mécanique des véhicules avec un nombre de pièces plus faible, en particulier concernant le bloc-moteur, et un allègement de la masse (impliquant une diminution des fonderies et des pièces usinées). Il existe donc une menace directe de destruction de valeurs pour de nombreux équipementiers et sous-traitants automobile. Certains d'entre eux mettent en place des stratégies de diversification de leurs activités en-dehors de l'automobile.

En contrepartie, une augmentation de la production de batteries électriques et de composants électroniques est nécessaire et l'électrification du parc automobile pourrait contribuer à une remise à plat de la réputation des marques automobiles historiques, qui doivent s'adapter à l'arrivée de nouveaux entrants.

La vente de véhicules électriques amène les constructeurs à intégrer toujours plus la filière automobile pour des raisons de défense de leurs avantages compétitifs et de sécurisation des approvisionnements : production de batteries, de moteurs électriques, de semi-conducteurs, extraction de matières premières...

Pour pouvoir remplir leurs objectifs, les constructeurs ont recours à plusieurs leviers :

- création de co-entreprises (partenariats pour partager l'effort d'investissement)

- Investissement dans des start-ups ou autres jeunes pousses pour pouvoir préempter certaines technologies, capacités de production ou matières critiques,
- Alliances pour concevoir des solutions innovantes en collaboration
- Recherche de financements.

Note concernant le marché des véhicules utilitaires :

La technologie de la motorisation électrique devrait avoir plus de mal à s'imposer sur ce marché en raison de l'intensité d'usage des véhicules utilitaires.

En 2022 la part de marché des véhicules 100% électriques représentait seulement 5% en France mais cette part s'amplifie toutefois en raison :

- de l'augmentation de l'offre,
- de l'entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2023 de l'obligation pour les flottes d'entreprises et les établissements publics d'intégrer 10% d'utilitaires électriques dans leurs achats,
- de l'adoption par certaines entreprises de plans de décarbonation de leur flotte (le 100% électrique constituant une solution),
- du choix des constructeurs de privilégier la livraison des modèles électriques dans un contexte de production perturbée par le manque de semi-conducteurs.

Selon certaines estimations, la vente de véhicules utilitaires électriques devrait atteindre 40% en 2034. Ce marché sera davantage en concurrence avec l'hydrogène.

• Développement du véhicule connecté

Le développement du véhicule connecté, intelligent et autonome est une révolution majeure en cours dans l'industrie automobile. Cette avancée technologique, rendue possible grâce à l'intégration de logiciels sophistiqués dans les véhicules, permet une multitude de fonctionnalités avancées. Ces véhicules sont amenés à utiliser des systèmes de navigation et de contrôle basés sur des algorithmes complexes, de nombreux capteurs et caméras pour prendre des décisions en temps réel.

Cette transition demande déjà de disposer au sein des entreprises de compétences spécifiques. Les ingénieurs et les développeurs doivent maîtriser des domaines tels que l'intelligence artificielle, l'apprentissage automatique, la cybersécurité et la gestion des données. La conception de logiciels embarqués nécessite une expertise en programmation, en électronique et en systèmes embarqués. De plus, la capacité à analyser et interpréter les données collectées est cruciale pour l'amélioration des performances et de la sécurité des véhicules.

L'augmentation de la production de composants électroniques est une autre conséquence du développement de ces véhicules connectés. Les semi-conducteurs, les microcontrôleurs et les circuits intégrés sont indispensables pour le fonctionnement des systèmes de contrôle et de communication des véhicules autonomes. Cette demande accrue en composants électroniques a un impact significatif sur la chaîne d'approvisionnement et nécessite une adaptation des processus de fabrication pour répondre à ces nouveaux besoins.

En parallèle, il est impératif de prendre en compte les aspects réglementaires, notamment en matière de protection des données personnelles (RGPD). Ces véhicules collectent et traitent de plus en plus de données, allant des informations de localisation aux habitudes de conduite des utilisateurs. La conformité au RGPD est essentielle pour garantir la confidentialité et la sécurité de ces données et les entreprises doivent mettre en place des mesures robustes pour protéger les informations sensibles.

Le développement du véhicule connecté s'inscrit également dans une démarche de responsabilité sociétale des entreprises (RSE). L'industrie automobile doit intégrer des modes de production moins énergivores et utiliser des matériaux éco-performants pour réduire l'impact environnemental. L'automatisation des processus de production, avec l'aide de l'intelligence artificielle, contribue à augmenter la productivité, l'innovation et la compétitivité tout en minimisant les coûts et les déchets.

• Automatisation des process/robotisation.

L'industrie automobile est l'un des secteurs les plus avancés en matière d'automatisation des processus de production. Grâce à l'intégration de l'Intelligence Artificielle, les constructeurs automobiles ont pu transformer leurs chaînes de montage et augmenter la productivité, l'innovation et la compétitivité.

L'automatisation se manifeste principalement par l'utilisation de robots industriels capables d'effectuer des tâches variées telles que le soudage, la peinture, l'assemblage de pièces et le contrôle qualité. L'IA permet à ces robots de fonctionner avec une grande précision et une efficacité permettant la réduction des erreurs et des déchets.

L'un des principaux avantages de cette automatisation est l'augmentation de la productivité. Les lignes de production peuvent fonctionner sans interruption ce qui permet de maintenir un rythme de production élevé. Ces robots industriels peuvent ainsi accomplir des tâches répétitives avec une constance dans le temps. Cela se traduit par une production plus rapide et plus fiable, essentielle pour répondre à la demande du marché.

De plus, l'automatisation stimule l'innovation dans l'industrie automobile. Les entreprises peuvent libérer leurs ingénieurs et techniciens des tâches routinières pour qu'ils se concentrent sur la recherche et le développement de nouvelles technologies. Cela a conduit à des avancées significatives telles que les véhicules électriques, les voitures autonomes et les systèmes de conduite assistée. Ces innovations sont cruciales pour rester compétitif dans un marché en constante évolution.

La compétitivité des entreprises automobiles est également renforcée par l'automatisation. En réduisant les coûts de production et en améliorant la qualité des produits, les constructeurs peuvent offrir des véhicules à des prix plus attractifs. De plus, l'automatisation permet une plus grande flexibilité dans la production, ce qui est essentiel pour s'adapter rapidement aux fluctuations du marché et aux préférences changeantes des consommateurs.

Cependant, l'automatisation et la robotisation ne sont pas sans défis. Elles nécessitent des investissements initiaux importants et peuvent entraîner des changements significatifs dans la structure de l'emploi.

Les salariés doivent être formés pour utiliser et entretenir ces nouvelles technologies, et certaines tâches peuvent être complètement remplacées par des machines. Il est donc essentiel de trouver un équilibre entre l'adoption de ces technologies et la gestion des impacts sociaux et économiques.

• Difficultés de production.

La filière automobile est actuellement confrontée à des difficultés de production importantes, principalement en raison de la pénurie de composants et de la hausse des coûts des matières premières.

La pénurie de composants, notamment les semi-conducteurs, est un problème mondial qui affecte gravement l'industrie automobile. Les semi-conducteurs sont essentiels pour les systèmes électroniques des véhicules modernes, et leur demande a explosé avec la numérisation croissante et l'essor des véhicules électriques. Cette pénurie entraîne des retards et des interruptions dans les chaînes de production, affectant la capacité des fabricants à répondre à la demande.

En parallèle, la hausse des coûts des matières premières comme l'acier, l'aluminium et le plastique exacerbe ces difficultés. Ces matériaux sont indispensables à la fabrication des véhicules et leur augmentation de prix impacte directement les coûts de production. Les perturbations dans les chaînes d'approvisionnement mondiales, l'augmentation des coûts de transport et les fluctuations des marchés internationaux sont parmi les principales raisons de cette hausse.

Ces deux facteurs combinés créent un environnement de production extrêmement complexe et incertain. Les entreprises doivent faire preuve de flexibilité et d'innovation pour relever ces défis. Certaines ont recours à des stratégies de diversification des fournisseurs pour réduire leur dépendance à un seul marché de composants, d'autres investissent dans la recherche et le développement pour trouver des alternatives aux matériaux coûteux et améliorer l'efficacité de leur production.

Les difficultés de production entraînent des répercussions sur l'ensemble de la chaîne de valeur de l'industrie automobile : les délais de livraison s'allongent, les coûts augmentent et la compétitivité des entreprises peut être mise à mal. Les consommateurs ressentent également ces effets, avec des prix de véhicules en hausse et des délais d'attente prolongés de façon générale.

Pour surmonter ces obstacles, une collaboration étroite entre les différents acteurs de la filière est essentielle. Le gouvernement joue un rôle important en soutenant les industries locales et en facilitant les investissements dans les technologies de pointe. Enfin, les entreprises doivent également renforcer leurs partenariats et partager leurs innovations pour créer une chaîne d'approvisionnement plus résiliente et adaptable.

Impact sur les emplois

• La fabrication de véhicules électriques nécessite moins de main-d'œuvre.

La transition vers la fabrication de véhicules électriques entraîne des changements significatifs dans l'industrie automobile, notamment en termes d'emploi.

La fabrication de ces véhicules nécessite moins de main-d'œuvre que celle des véhicules à moteur thermique en raison de la simplicité relative des moteurs électriques par rapport aux moteurs à combustion interne. Cette transition se traduit par une baisse continue des effectifs dans certains secteurs de l'industrie automobile et les salariés travaillant dans la production de moteurs et de parties de moteur sont particulièrement touchés. Pour repère, en France, environ 57 000 salariés sont employés dans ce secteur, dont 13 500 dans les fonderies.

Ces fonderies, qui produisent des pièces essentielles pour les moteurs thermiques, voient leur activité diminuer avec la montée en puissance des véhicules électriques. Les moteurs électriques, composés de moins de pièces mobiles et nécessitant moins de processus de fabrication complexes, réduisent la demande de main-d'œuvre dans ces domaines.

Cependant, cette transition n'entraîne pas que des pertes séches d'emplois. En effet, une partie des salariés de ces fonderies et des lignes de production de moteurs thermiques peut être redéployée vers la production de moteurs électriques. Les compétences en métallurgie et en fabrication de composants sont effectivement potentiellement transférables, bien que des formations supplémentaires soient souvent nécessaires pour s'adapter aux nouvelles technologies.

L'Observatoire de la Métallurgie souligne que la fabrication de moteurs électriques et de batteries crée de nouveaux emplois, notamment dans les domaines de l'électronique et de l'assemblage de systèmes électriques. Les métiers de bobinier et de monteur-câbleur par exemple, sont en forte demande. Ces techniciens sont responsables de la fabrication et de l'installation des moteurs électriques, ainsi que de la gestion des systèmes de câblage complexes nécessaires au fonctionnement de ces nouveaux véhicules.

Finalement, la transition vers les véhicules électriques stimule la demande de nouvelles compétences, notamment en ingénierie électronique et en gestion des systèmes de batteries. Les ingénieurs spécialisés dans la sûreté de fonctionnement, l'électronique de puissance et l'électronique embarquée voient leurs compétences devenir cruciales pour le développement et la production de ces véhicules.

Les politiques publiques et les initiatives de formation jouent un rôle clé dans cette transition et le gouvernement français, par le biais de programmes de reconversion professionnelle et de soutien à l'innovation, cherche à atténuer l'impact de la transition sur l'emploi. Des initiatives telles que le Plan de Relance et les investissements dans les technologies vertes visent à soutenir les entreprises et les travailleurs dans cette période de changement.

- Les métiers et les compétences demandées évoluent.**
- 2 études ont particulièrement mis en exergue l'impact des évolutions sur les métiers et les compétences requises dans le secteur automobile.

1



Selon l'Etude KPMG, « Driving the change », prospective sur le secteur automobile en France (2021), les conséquences des futures tendances sur les compétences requises par grand corps de métier :

MOTORIZATION & TRANSMISSION

Croissance des besoins due au besoin en batterie électriques

- Electrochimie (cellules de batteries)
- Electronique de puissance
- Fonderie de métaux rares

Croissance des besoins due à l'électrification du véhicule

- Electronique embarquée
- Ingénierie système
- Usinage d'engrenages

Croissance des besoins due à la pénétration du véhicule hydrogène

- Electrochimie (électrolyse)
- Mécanique haute pression (réservoir H2)

Croissance des besoins due à la dépollution

- Chimie de l'environnement (filtration)

Décroissance des besoins due à la baisse des voitures diesel/essence

- Ingénierie moteur thermique
- Montage mécanique

SOFTWARE

Croissance des besoins due à la collecte d'informations

- Electronique embarquée (GPS, ADAS, radars, capteurs, caméras, etc)

Croissance des besoins due à la transmission d'informations

- Ingénierie télécom et réseaux (5G, V2X)

Croissance des besoins due au traitement des informations

- Traitement de l'image et du signal
- Big data
- Intelligence artificielle
- Cyber sécurité

CARROSSERIE

Croissance des besoins due à l'économie des matières premières :

- Dessin industriel (impression 3D)
- Ingénierie pièces composites

Décroissance des besoins due à l'allègement de la masse du véhicule :

- Montage structures métalliques
- Fonderie d'acier
- Usinage de précision

Croissance des besoins due à l'allègement de la masse du véhicule :

- Montage et assemblage hybrides (multi matériaux)
- Fonderie de métaux spéciaux légers
- Simulation et modélisation

2



Selon l'étude de l'Observatoire de la métallurgie / OPCO2i, « Impact des mutations de la construction automobile sur l'emploi et les compétences », les métiers en recul, en mutation ou en développement (et les motifs) à l'horizon 2025 :

Métiers en recul

Baisse de la motorisation thermique :

- Ingénieur fonderie
- Ingénieur mécanique (mobilité à envisager sur Mécatronicien, Data Analyst, Ingénieur électronique)

Baisse des volumes et robotisation :

- Tôlier
- Opérateur de production
- Cariste
- Monteur-assembleur
- Contrôleur Qualité

Responsabilisation des conducteurs :

- Opérateur de maintenance
- Informatisation, externalisation, Off shoring :
- Secrétaire
- Agent administratif
- Comptable
- Aide comptable

Métiers en mutation

Modélisation 3D :

- Dessinateur-projeteur
- Ingénieur composite

Automatisation :

- Soudeur
- Technicien de décolletage. Adaptation du portefeuille de compétences des décolleteur et régulateur.
- Conducteur d'équipement (textile)
- Conducteur d'équipement industriel (métallurgie)
- Opérateur d'usinage
- Peintre industriel
- Opérateur de traitement de surface
- Technicien de production mécanique
- animateur d'équipe autonome (nouvelles organisations)
- Agent logistique (nouvelles organisations)
- Opérateur composite

Métiers en développement et en tension

- Ingénieur électrochimie
- Ingénieur thermodynamicien
- Formulateur matériaux et particulièrement Formulateurs (ingénieur élastomères)
- Ingénieur IA
- Mécatronicien (mobilité possible sur Responsable sécurité informatique)
- Ingénieur sûreté de fonctionnement
- Ingénieur plastronique
- Ingénieur automatien
- Architecte logiciel et Ingénieur développement
- Expert simulation, calcul
- Data-analyst
- Data-scientist
- Expert marketing data
- Ingénieur électronique de puissance
- Ingénieur électronique embarquée

Véhicule autonome et communiquant :

- Responsable sécurité informatique

Qualité, maintenance préventive et Planification, réglage :

- Ingénieur métrologie

Environnement, optimisation des flux :

- Technicien méthodes

Electromobilité :

- Monteur-câbleur
- Retoucheur électrique
- Electriciens haute-tension

Pilote de système de production automatisée

- Agent logistique

Nouvelles techniques à maîtriser, automatique et robotique, planification :

- Technicien de maintenance

Enquête territoriale par questionnaire

Méthodologie retenue

Cette enquête a été administrée auprès des entreprises de la filière automobile, véhicule industriel et de loisirs du territoire Ardèche Drôme Nord. L'identification des entreprises et la présentation du questionnaire a pu être faite en appui de la DDETS-PP de l'Ardèche et du club d'entreprises VILESTA.

Cette campagne s'est déroulée d'Aout à octobre 2024 et a recueilli 26 réponses.

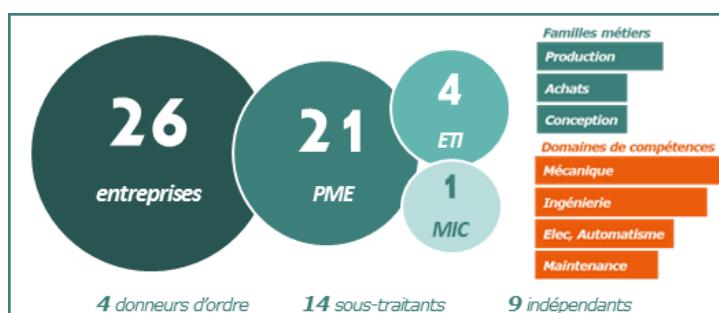
Objectifs de cette enquête

Cette enquête menée auprès des entreprises de la filière sur notre territoire permet de recueillir des éléments d'organisation et de stratégie en lien avec les mutations précédemment évoquées. Ces éléments permettent de :

- Consolider les éléments recueillis en entretiens directs avec un échantillon d'entreprises
- Constituer une cartographie territoriale des familles métiers et des compétences en place

Cette enquête ne se prétend pas apporter une information exhaustive (l'ensemble des entreprises de la filière sur le territoire n'ayant pas répondu à la démarche) mais éclairer sur les grandes tendances et les principaux constats en matière d'organisation et de stratégie de positionnement. Les 26 entreprises répondantes (3 donneurs d'ordre, 1 donneur d'ordre-sous-traitant, 13 sous-traitants et 9 indépendants) représentent tout de même de façon regroupée près de 4 300 salariés.

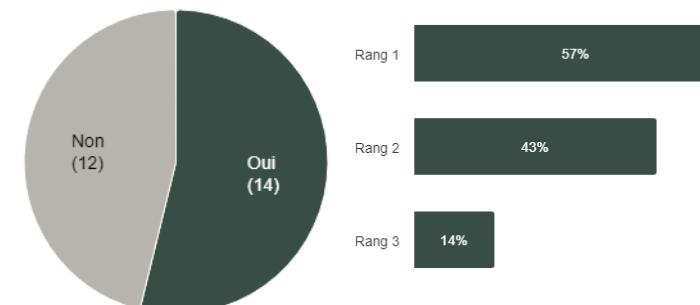
Résumé des réponses



Résultats détaillés

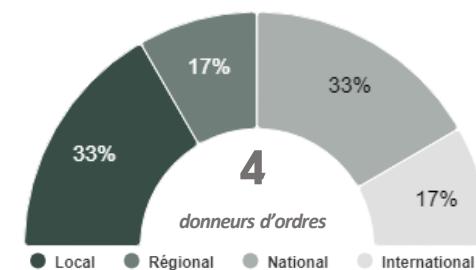
Typologies des entreprises répondantes

Sous-traitance et rang



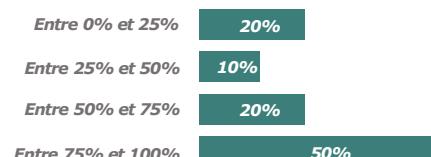
14 entreprises déclarent de la sous-traitance dans le cadre de leurs activités liées à l'automobile (57% d'entre elles en rang 1.)

Donneurs d'ordres et périmètres



4 entreprises déclarent être donneur d'ordres sur de l'activités liée à l'automobile (33% de cette sous traite avec des entreprises locales, 17% au niveau régional...)

Part des Chiffres d'Affaires générée par la filière



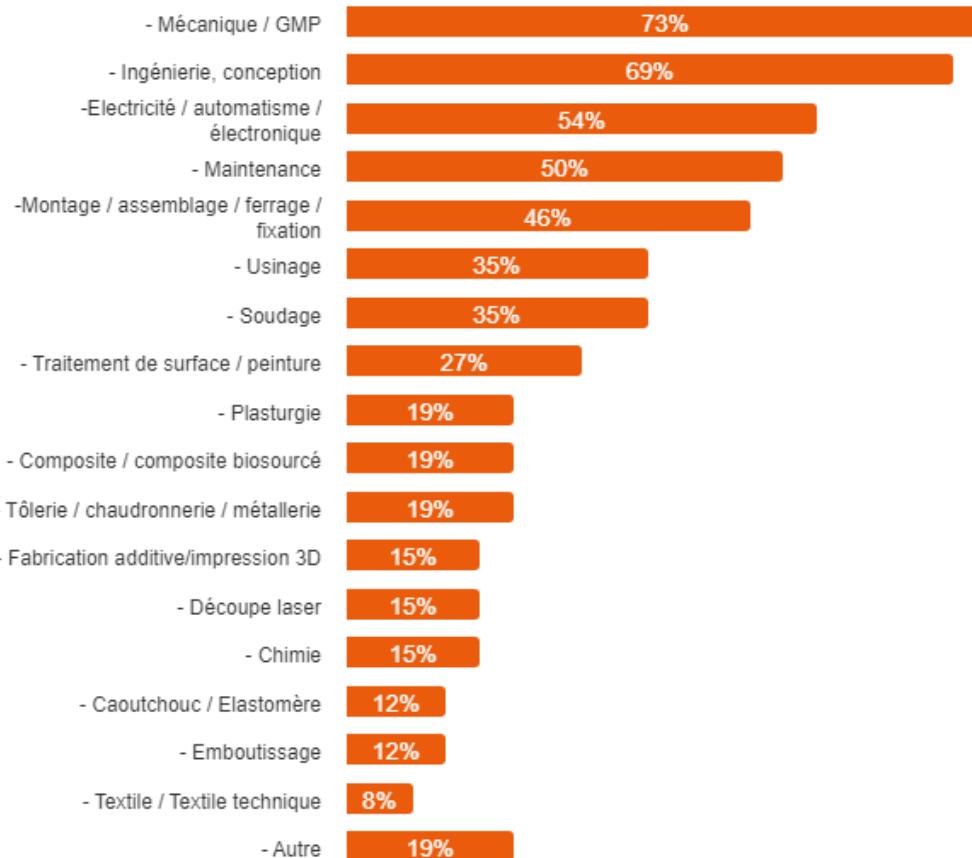
70 % des entreprises déclarent que la filière génère plus de la moitié de leur CA

► Les familles métiers en place dans les entreprises répondantes



Près de 90% des entreprises répondantes déclarent à minima une activité de production (plusieurs familles métiers sont possibles pour une même entreprise). Les 3 familles métiers les plus représentées sont Production, Conception et Commercialisation. Il est à noter qu'il n'y a pas de relation significative entre cette ventilation de métiers et la variable sous-traitance.

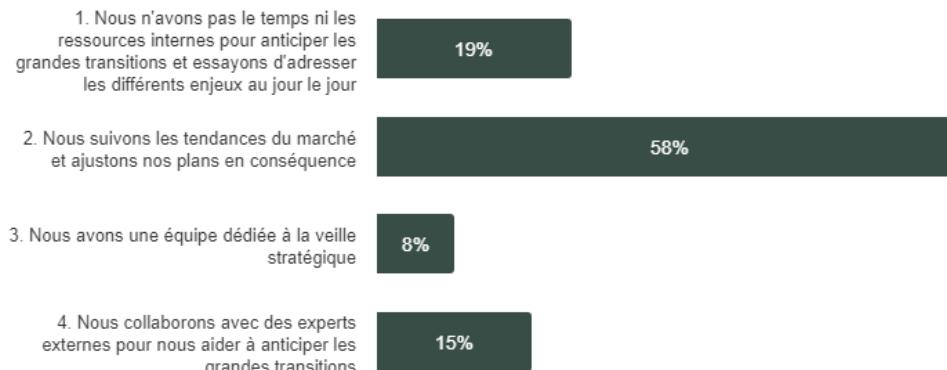
► Les domaines de compétences proposées par les entreprises répondantes



73% des entreprises déclarent avoir à minima une activité liée à de la mécanique et à des groupes de moto propulsion. Les compétences les plus représentées sur le territoire sont la mécanique, la conception, l'automatisme, électronique, électricité et la maintenance.

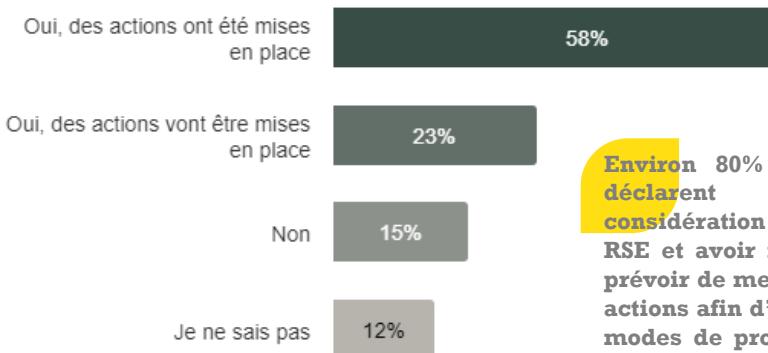
Les grandes transitions et leurs impacts

► Anticipation des grandes transitions



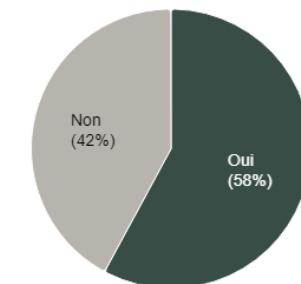
Près de 60% des entreprises répondantes déclarent suivre à la marge les grandes transitions impactant leurs secteurs d'activités et déclencher les adaptations nécessaires en conséquence. Près de 20% concèdent ne pas consacrer de temps à ces sujets.

► Les actions répondant aux enjeux de la RSE



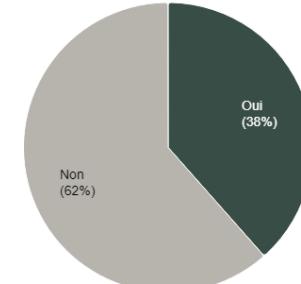
Environ 80% des entreprises déclarent prendre en considération les enjeux de la RSE et avoir mis en place (ou prévoir de mettre en place) des actions afin d'intervenir sur les modes de production, de faire évoluer les matériaux utilisés ou de développer des technologies éco performantes.

► Impacts de ces évolutions liées à la RSE sur les métiers de l'entreprise



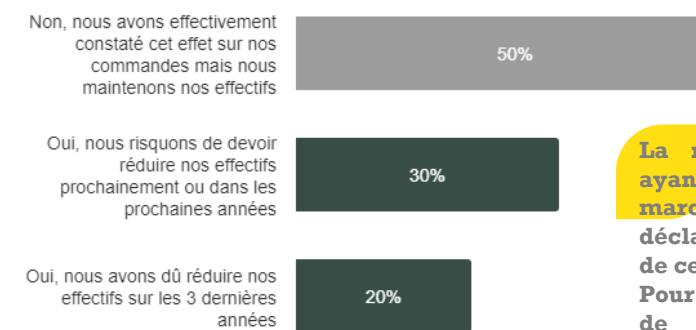
Près de 60% des entreprises ayant déclaré agir dans le cadre de la RSE déclarent ressentir des impacts de ces évolutions sur leurs métiers. En revanche, seule une minorité de ces entreprises expriment des besoins précis en matière de compétences (particulièrement en électricité)

► Impact des prévisions de baisse des marchés liés à la filière automobile



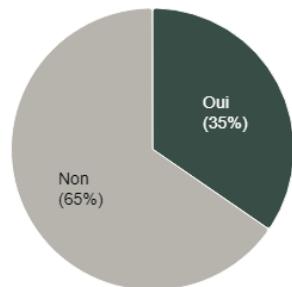
Près de 40% des entreprises déclarent ressentir des impacts directs et indirects sur leur activité pouvant se traduire en baisse des commandes et des volumes de production.

► Impacts de ces fluctuations de marché sur les effectifs

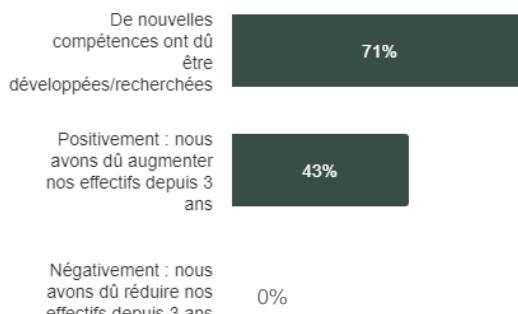


La moitié des entreprises ayant déclaré un impact des marchés sur leurs activités déclarent devoir se séparer de certains de leurs effectifs. Pour ceux ne déclarant pas de répercussion sur les effectifs, la moitié n'est pas certain des impacts futurs.

► Impacts de l'électrification du parc automobile sur l'activité des entreprises

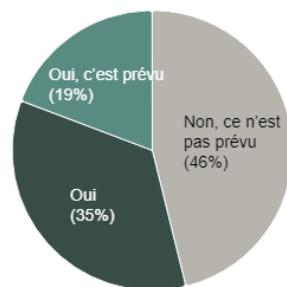


Seules 35% des entreprises répondantes déclarent ressentir un impact de l'électrification du parc automobile sur leur activité

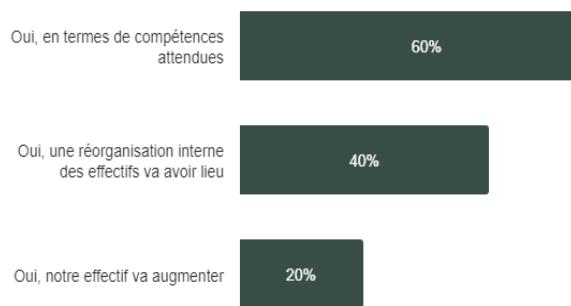


71% des entreprises ressentant un impact de l'électrification ont dû s'emparer de nouvelles compétences (sur de l'automatisation, de la haute tension, des habilitations spécifiques, soudure Inox, ...) A priori, ces entreprises ne prévoient pas d'impact négatifs sur leurs effectifs.

► Automatisation des process de production et impacts sur les emplois

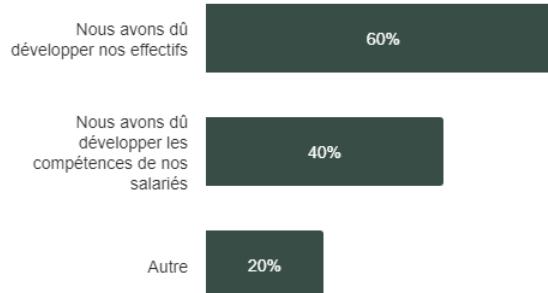
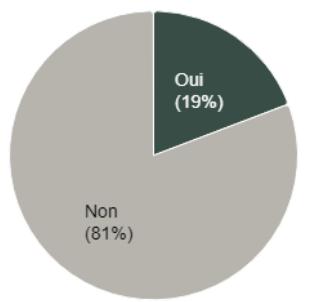


Près de 55% des entreprises déclarent avoir automatisé leur process de production ou prévoir de le faire prochainement.



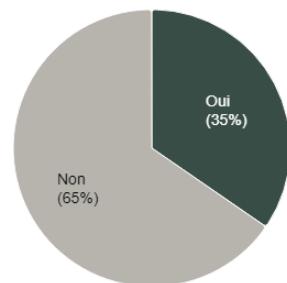
60% des entreprises ayant ou prévoyant d'automatiser une partie de leur production identifient un impact particulier sur les compétences nécessaires. 40% de ces entreprises se projettent vers une réorganisation interne.

► Impacts du développement des véhicules connectés sur l'activité



Seules 20% des entreprises répondantes déclarent un impact lié au développement des véhicules connectés. Un accroissement des effectifs pour les uns, le développement de nouvelles compétences pour d'autres (voire de nouveaux partenariats avec les fournisseurs).

► Difficultés de production



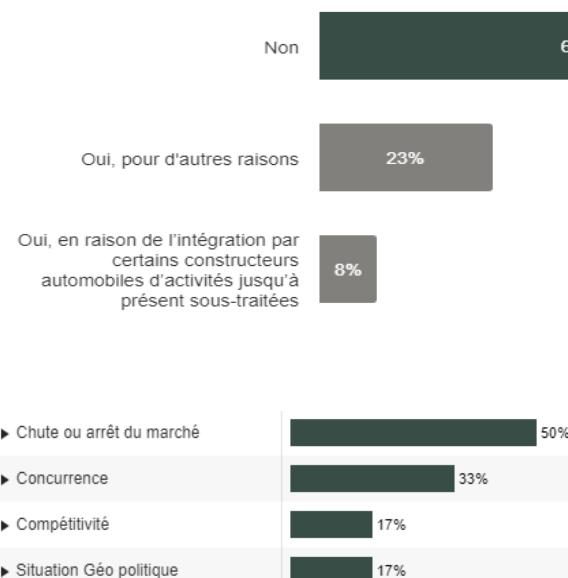
Raisons

Difficultés d'Appro.	67%
Appareil de prod.	22%
Personnel	22%

35% des entreprises répondantes déclarent des difficultés directes de production liées pour 67% d'entre elles aux difficultés d'approvisionnement (pénurie de composants, délais de disponibilité et hausse des prix).

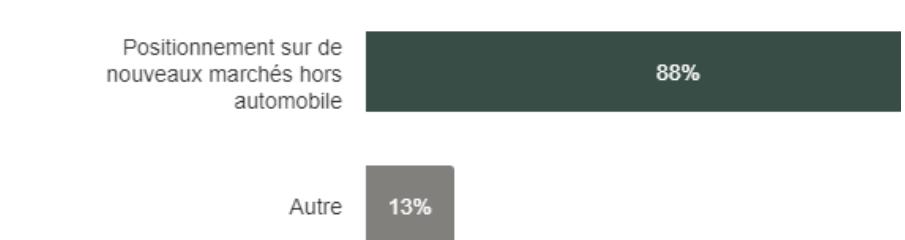
Les pertes de marché

Perte de marché liés à la filière automobile



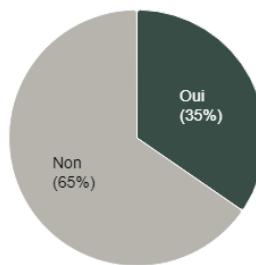
Près de 70% des entreprises ne déclarent pas de perte directe de marché en lien avec la filière automobile.
Pour celles qui en ont perdu, les raisons semblent être liées aux réorganisations des constructeurs automobiles, aux chutes ou arrêt de marché, à la concurrence de plus en plus forte et aux logiques de compétitivité.

La stratégie face à ces pertes de marché



La grande majorité des entreprises ayant perdu des marchés réagissent en cherchant et en se positionnant sur de nouveaux marchés en dehors de la filière automobile.

D'autres évolutions impactantes citées



35% des entreprises répondantes identifient d'autres typologies d'évolution pouvant impacter leur activité au global.

Il est question ici en particulier d'évolutions technologiques telles que les pratiques dans le BTP, le recours à l'hydrogène et le développement de l'IA.

Les compétences recherchées en lien avec ces constats pourraient concerner les méthodes et bureau d'études, la maintenance de station hydrogène, la haute tension électrique, ...

Les forces et les faiblesses du territoire

Les forces exprimées concernant le territoire

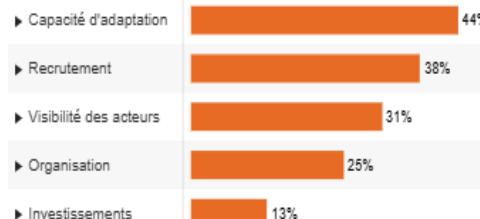
pile à combustible produits nouveaux technologie
process marché global haut niveau intérim partie rhône
vallée innovation diversifié axe proximité borne flexibilité production
recharge main véhicules activité chaîne grande qualité
sujet panel compétent métier délai large qualifié
territoire maîtrise fort agile présent bon électrique recherche
solution dynamique tissu filière entreprise cœur locaux
œuvre emploi industriel adaptation logistique dense sou
service niche automobile agence acteur personnel engagement traitant
résilience dynamisme valeur nouvel exigeante antériorité maturité vivier
organisation culture industrielle changement donneur d'ordre
réseau local opportunité nord important technologique
secteur industriel recrutement technique
réactivité



Les éléments de force du territoire concernent la forte culture industrielle du tissu d'entreprises, la technicité de la main d'œuvre in situ (due en particulier à l'expérience et l'antériorité des activités), la qualité du réseau local entre les donneurs d'ordre et les sous traitants, les capacités d'adaptation, la présence de quelques niches technologiques, la proximité entre les acteurs, ...

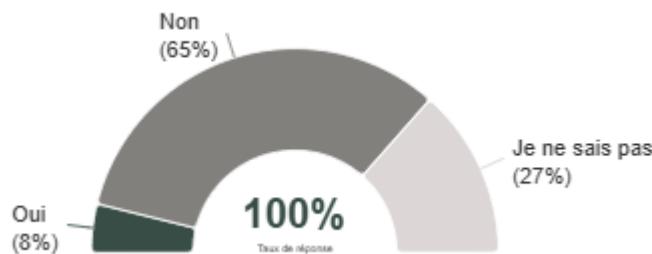
► Les faiblesses exprimées concernant le territoire

spécifique personnel soufrappe dépendant correct savoir-faire management machine volume filière activité difficulté auto besoin tâche ressource personne recrutement compétence bassin partie opportunité flux mobilité formé simple décolletage oeuvre formation matière première constructeur compétitif commun géographie fonction exigence innovation recherche sous-traitant taux de chômage population logistique pratique environnement automobile faible historique qualifié côté différent flexible pool connecté global souplesse visibilité métier donneur d'ordre nouveau mutation disponibilité structure compliqué interne obsolete agilité donneur capacité force positif acteur coût effet grand star basé gros ordre temps ensemble question manque de rentabilité



Les principales faiblesses perçues sur le territoire concernent en particulier les potentielles rigidités des organisations, les savoirs faire parfois trop spécifiques, le manque de profils formés disponibles à recruter et le déficit de visibilité des sous traitants auprès des donneurs d'ordre.

► Les besoins d'accompagnement sur les impacts du marché



Seules 2 entreprises semblent ressentir clairement le besoin d'être accompagnées dans cette période de transitions. 27% étant dans l'incertitude.

► Eléments complémentaires exprimés

Quelques entreprises ont tenu à partager des constats supplémentaires pouvant être résumés en 4 points principaux :



Les entreprises tentent de diversifier au maximum leurs activités et dépendre moins directement de la filière automobile. L'objectif affiché est donc de diminuer les parts de marché dédiés à l'automobile dans leurs chiffres d'affaires respectifs.



Il semble être très compliqué pour les entreprises de trouver des solutions de formation adaptées à leurs besoins (ni en termes de qualité ni en termes de proximité).



Les donneurs d'ordre du territoire ne semblent pas connaître suffisamment le tissu industriel de proximité et les savoir-faire disponibles localement.



Les entreprises pourraient avoir un travail à engager ou à poursuivre sur l'amélioration de leur image et des actions de communication à déployer (en interne et en externe).

Cartographie des métiers et des compétences du territoire

Méthodologie retenue

L'enquête menée auprès des entreprises de la filière sur le territoire a permis d'identifier la ventilation et la géolocalisation des familles de métiers et des compétences mobilisables. Ce recensement, basé sur la volonté des entreprises répondantes à partager leurs spécificités (celui-ci n'étant donc pas pleinement exhaustif pour le territoire), s'organise autour de 3 critères principalement retenus :

- Les familles de métiers :**

- Concevoir
- Préparer/ organiser
- Acheter / commercialiser
- Démanteler / recycler
- Gérer / administrer
- Installer / maintenir
- Produire / réaliser

- Les domaines de compétences :**

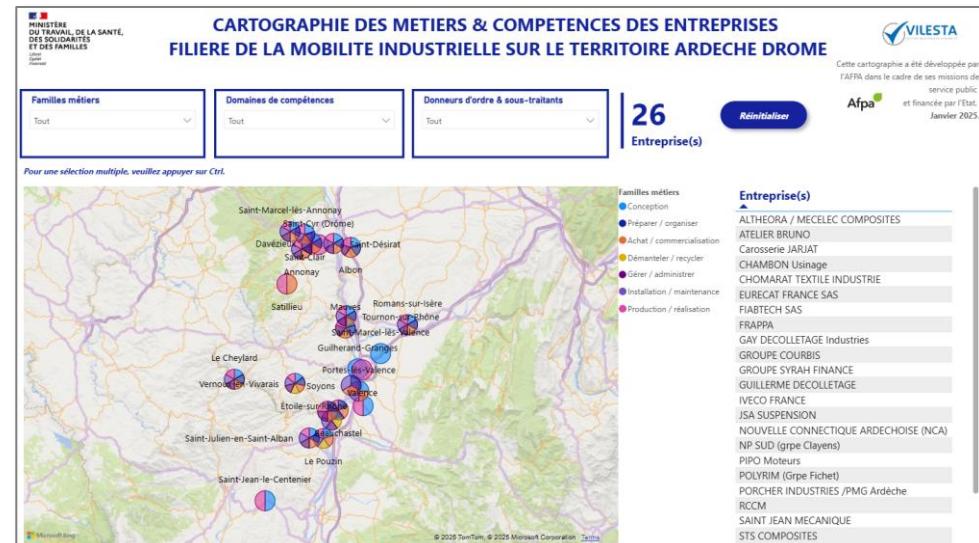
- Electricité/automatisme/électro
- Mécanique/GMP
- Ingénierie/conception
- Maintenance
- Plasturgie
- Composite/composite biosourcé
- Fab. additive/impression 3D
- Usinage
- Traitement de surface/peinture
- Montage/assemblage/fixation
- Soudage
- Tôlerie/chaudronnerie/métallerie
- Découpe laser
- Textile/Textile technique
- Chimie
- Caoutchouc/Elastomère
- Emboutissage
- Pliage/sertissage/cintrage
- Surmoulage (presse à injection)
- Frappe à froid

- Le statut de l'entreprise**

- Donneur d'ordres
- Sous traitant
- indépendant

Enfin, ce recensement prend la forme d'une cartographie dynamique permettant de croiser les critères et d'observer sur une carte la répartition des potentiels du territoire. Cet outil a vocation à accompagner l'ensemble des démarches de communication et de rapprochement des acteurs engagés économiquement et politiquement dans le développement de la filière.

Prise en main de l'outil

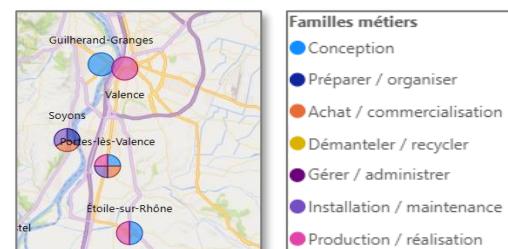


- Une zone de sélection des critères**

- La liste des entreprises**

- La géolocalisation sur carte des entreprises sélectionnées**

- Un code couleur pour définir les familles métiers des entreprises**



Lien vers la cartographie

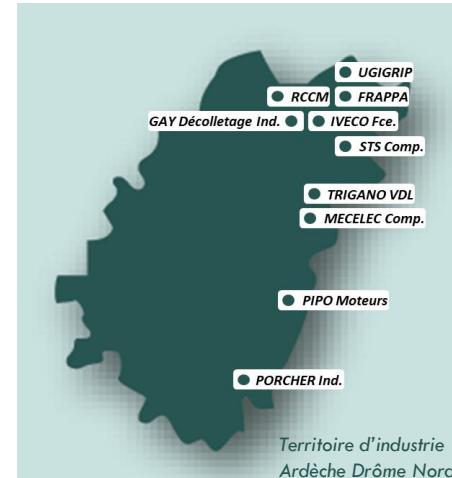


Rencontres avec les entreprises du territoire

Méthodologie retenue

L'identification des entreprises à interviewer, représentatives de la filière, a pu être faite en partenariat avec la DDETS-PP de l'Ardèche et le club d'entreprises VILESTA. 19 entreprises ont ainsi été sollicitées et 10 d'entre elles ont répondu favorablement à notre demande. Celles-ci se différencient entre autres par leurs secteurs d'activités principaux, le nombre de leurs salariés, leurs statuts (donneur d'ordre, sous traitant) et leurs localisations.

Cette campagne d'entretiens s'est déroulée de décembre 2024 à février 2025.



Objectifs des entretiens

Cette campagne d'entretiens a permis de compléter et d'illustrer les données recueillies dans le cadre de l'enquête quantitative. Le recueil de la parole des entreprises avait en effet pour but de :

- Comprendre et mesurer l'impact actuel et futur des mutations de la filière automobile sur l'activité et les compétences des entreprises
- Recueillir le point de vue des entreprises et leurs éventuelles « stratégies » face à ces évolutions
- Identifier des pistes d'actions à explorer pour maintenir/développer les compétences nécessaires et développer l'attractivité du territoire au niveau de la filière

Thématiques abordées

Chaque rencontre a permis d'explorer les sujets suivants et d'identifier les éléments structurants des potentiels impacts des mutations étudiées :

L'entreprise : ses activités, sa place dans la chaîne de sous-traitance automobile, le pourcentage d'activité dédié à la filière, les familles de métiers représentés et les domaines de compétences maîtrisées.

L'évolution de l'activité de l'entreprise et de ses métiers : impacts des mutations évoquées, les autres évolutions (technologiques, économiques, juridiques...) constatées, les temporalités, les emplois et les compétences touchées, les stratégies mises en place ou envisagées et les difficultés perçues.

La perception de la filière automobile sur le territoire : état de santé de la filière, les forces et faiblesses du territoire et les craintes particulières à partager.

Les entreprises répondantes

	Entreprises	NAF	Typologie	Localisation
1	TRIGANO VDL	29.10Z construction de véhicules automobiles	Donneur d'ordre	CA Arche
2	MECELEC COMPOSITES	22.29A fabrication de pièces techniques à base de matières plastiques	Sous-traitant	CA Arche
3	PORCHER INDUSTRIES	13.96Z fabrication d'autres textiles techniques et industriels	Sous-traitant & Donneur d'ordre	CA Privas Centre Ardèche
4	FRAPPA	29.20Z fabrication de carrosseries et remorques	Donneur d'ordre	CA Annonay Rhône Agglo
5	IVECO FRANCE	29.10Z construction de véhicules automobiles	Donneur d'ordre	CA Annonay Rhône Agglo
6	STS COMPOSITES	29.32Z fabrication d'autres équipements automobiles	Sous-traitant	CA Annonay Rhône Agglo
7	UGIGRIP	25.93Z fabrication d'articles en fils métalliques, de chaînes et de ressorts	Sous-traitant	CC Porte de Drôme-Ardèche
8	RCCM	25.50B découpage, emboutissage	Sous-traitant	CA Annonay Rhône Agglo
9	PIPO Moteurs	29.10Z construction de véhicules automobiles	Sous-traitant	CC Rhône Crussol
10	GAY DECOLLETAGE Industries	25.62A décolletage	Sous-traitant	CA Annonay Rhône Agglo

Les principaux constats

Une perception hétérogène de l'impact des mutations de la filière automobile

Les entreprises interrogées expriment des perceptions variées concernant l'impact des mutations de la filière automobile (électrification, digitalisation, baisse des ventes) sur leurs activités :

- **Des entreprises peu concernées ou confiantes**

Certaines de nos entreprises industrielles, bien qu'actrices de la filière automobile, ne se sentent pas directement concernées par les mutations en cours du secteur. Cette posture s'explique par plusieurs facteurs structurels. D'une part, la contribution de l'automobile à leur chiffre d'affaires global est variable (pouvant même être marginale pour certaines), ce qui atténue leur exposition aux risques liés à cette industrie. D'autre part, certaines d'entre elles ont déjà bien souvent engagé une stratégie de diversification sectorielle, leur permettant de réduire leur dépendance vis-à-vis du marché automobile.

Par ailleurs, les produits qu'elles fabriquent (souvent des composants standards ou des pièces mécaniques génériques) sont peu sensibles aux évolutions technologiques majeures telles que l'électrification des motorisations ou l'émergence du véhicule connecté. Ces entreprises estiment donc que leur cœur de métier reste pertinent, indépendamment des transformations en cours.

Enfin, cette perception peut masquer une vulnérabilité latente. Même des pièces aujourd'hui peu impactées pourraient être remises en question à moyen terme, sous l'effet de l'évolution des chaînes de valeur, de la montée en puissance des exigences environnementales ou de la digitalisation croissante des véhicules.

- **Des entreprises conscientes du risque de baisse d'activité**

D'autres entreprises prennent pleinement conscience du risque de baisse d'activité. Ce constat les pousse à adopter des stratégies de résilience face à un environnement économique et technologique incertain. Parmi ces stratégies, la diversification des marchés apparaît comme une réponse privilégiée. En explorant de nouveaux segments ou en s'ouvrant à d'autres secteurs, ces entreprises cherchent à réduire leur dépendance à un marché unique. D'autres misent sur la multiplication de projets de développement, qu'il s'agisse d'innovations techniques ou de nouveaux modèles. Toutefois, ces initiatives ne garantissent pas des résultats immédiats, ce qui ajoute une part de risque à ces choix. Par ailleurs, certaines entreprises reconnaissent leurs difficultés à anticiper les effets des transitions en cours. Cette incapacité est souvent liée à la priorité donnée à la gestion des urgences opérationnelles, qui mobilise l'essentiel des ressources et de l'attention. Ce déséquilibre entre court terme et vision stratégique freine leur capacité d'adaptation. Il devient alors essentiel de repenser les modes de pilotage pour mieux intégrer les enjeux de transformation.

- **Des opportunités pour certaines entreprises**

À l'inverse, quelques acteurs voient dans la transition énergétique une véritable opportunité de croissance. Pour ces acteurs, les mutations actuelles du secteur ouvrent la voie à de nouveaux marchés et à l'émergence d'activités innovantes. L'électrification des véhicules, le développement des infrastructures de recharge ou encore les services liés à la mobilité durable stimulent leur volume d'activité. Ces entreprises parviennent à tirer parti des nouvelles attentes sociétales et réglementaires. Elles investissent dans la recherche, la technologie et les partenariats stratégiques pour se positionner en tête de la transformation. Cette dynamique leur permet non seulement de renforcer leur compétitivité, mais aussi de créer de la valeur sur le long terme. La transition devient alors un levier de développement plutôt qu'un risque à gérer.

- **Une incertitude généralisée**

Qu'elles bénéficient ou subissent les mutations en cours, toutes les entreprises rencontrées partagent une même incertitude quant à l'évolution de leur activité à court et moyen terme. Les projections restent fragiles, tant les variables sont nombreuses : avancées technologiques, fluctuations des volumes de production, mais aussi instabilité du cadre législatif et tensions géopolitiques. Dans ce contexte, les discours sur l'électrification relèvent souvent davantage de la conviction que de la certitude. Les prévisions, bien que nécessaires, sont régulièrement remises en question. Cette incertitude structurelle complique la planification stratégique et renforce le besoin d'agilité dans la prise de décision.

- **D'autres mutations non spécifiques à la filière automobile**

Au-delà des mutations propres à la filière automobile, d'autres évolutions globales impactent également les entreprises du secteur. Parmi elles figurent la responsabilité sociétale des entreprises, la pénurie de composants, la hausse des coûts des matières premières ou encore l'automatisation des processus. Bien que ces facteurs soient clairement identifiés, ils ne suscitent pas, à ce stade, de préoccupations majeures quant à leur effet immédiat sur l'activité ou les compétences internes. Ces mutations sont perçues comme des tendances structurelles, intégrées progressivement dans les stratégies industrielles. Elles appellent à une adaptation continue, mais sans générer de rupture brutale. Cette relative stabilité permet aux entreprises de les aborder avec plus de sérénité que les transitions spécifiques à la motorisation ou à la réglementation.

Un sentiment général de durcissement économique

Un sentiment général de durcissement économique se fait sentir au sein des entreprises, au-delà du seul secteur automobile. Toutefois, certaines soulignent la résilience locale, soutenue par un tissu industriel diversifié et des acteurs majeurs. Une inquiétude émerge néanmoins : la concurrence accrue sur d'autres secteurs, liée à la diversification des entreprises historiquement centrées sur l'automobile.

Cette redistribution des positions crée de nouvelles tensions sur le marché et les équilibres économiques locaux pourraient ainsi être redéfinis.

Des points de vue différents en fonction de la position dans la chaîne de valeur et de la taille des entreprises

En fonction de leur position dans la chaîne de valeur (donneur d'ordre vs sous-traitant), des différences de perception peuvent être perceptibles :

Les donneurs d'ordre expriment globalement moins d'inquiétudes immédiates face aux mutations de la filière, grâce à un niveau de contrôle plus élevé sur leur production. **Les sous-traitants de leur côté témoignent davantage d'une dépendance forte aux donneurs d'ordre**, d'une fragilité face aux évolutions de marchés (ex. électrification, automatisation) et d'un besoin de diversification pour sécuriser leur activité.

La taille de l'entreprise peut également constituer un facteur clé de vulnérabilité ou de résilience.

Ainsi les entreprises de moins de 50 salariés évoquent plus souvent :

- des difficultés de recrutement accrues,
- un manque de visibilité stratégique ou de moyens pour investir (peu ou pas de R&D mentionnée),
- une dépendance plus forte à des clients ou marchés spécifiques.

En contrepartie, les ETI ou grandes entreprises :

- ont des capacités d'investissement plus élevées (R&D, diversification),
- mènent des politiques actives de recrutement et formation, (bien qu'elles alertent sur l'essoufflement des viviers de recrutement locaux).

Relations donneurs d'ordre/sous-traitants : entre proximité et fragilités

• Une recherche prioritaire de sous-traitants locaux, mais un réseau limité

Les donneurs d'ordre interrogés témoignent d'une volonté affirmée de privilégier des sous-traitants locaux, dans une logique de proximité géographique. Toutefois, cette orientation révèle également une certaine dépendance des entreprises de taille intermédiaire (ETI) du territoire vis-à-vis d'un nombre restreint de donneurs d'ordre. Cette dépendance peut constituer une source de vulnérabilité, en particulier dans un contexte de transformations sectorielles rapides. Le principal donneur d'ordre rencontré indique ainsi la nécessité de développer un réseau de sous-traitants plus diversifié, notamment pour accompagner les évolutions technologiques liées à l'électrification des véhicules. Il souligne néanmoins que, à ce stade, les mutations de son activité n'ont pas encore d'incidence directe sur son réseau de sous-traitance actuel.

• Des incertitudes sur la pérennité des activités

Malgré des discours généralement rassurants concernant leur propre activité, les entreprises interrogées expriment collectivement des interrogations sur la pérennité du

tissu industriel local. Les sous-traitants, en particulier, apparaissent exposés à plusieurs risques : une instabilité potentielle des volumes d'activité, une faible capacité d'anticipation stratégique et un pouvoir de négociation limité vis-à-vis des donneurs d'ordre. De plus, certaines tendances à l'internationalisation de la production par des donneurs d'ordre pourraient à terme fragiliser l'équilibre de la chaîne de valeur locale.

Des besoins en compétences et emplois en évolution

• Des impacts sur les besoins en compétences

Plusieurs entreprises relèvent que les évolutions technologiques liées à la motorisation des véhicules et la montée en puissance de l'électronique transforment leurs besoins en compétences. D'autres facteurs, tels que les évolutions législatives ou l'augmentation de la complexité des pièces à produire, nécessitent aussi des adaptations des ressources humaines.

Elles identifient des besoins croissants en nouvelles compétences, notamment en électricité, habilitations électriques et technologies liées à l'hydrogène. Parallèlement, les savoir-faire traditionnels restent très recherchés : production, soudure, peinture, maintenance, robotique, R&D et dessin industriel.

Cette double exigence reflète la transformation progressive du secteur. Elle impose une montée en compétences tout en valorisant les métiers historiques. La majorité des entreprises privilégient ainsi la formation interne et la mobilité interne pour accompagner ces évolutions.

• Un impact incertain sur les volumes d'emploi

Certaines entreprises ont déjà constaté ou anticipent des effets sur leurs effectifs sans pour autant signaler de licenciements massifs à ce jour. Toutefois, des ajustements progressifs sont envisagés : certains départs en retraite pourraient ne pas être remplacés, et les contrats intérimaires risquent de ne pas être renouvelés. Cette évolution silencieuse, qui reflète une adaptation prudente aux transformations en cours, pourrait entraîner une réduction progressive des effectifs.

Les difficultés et besoins cités par les entreprises

• Un recrutement sous tension

Les entreprises interrogées font régulièrement état de difficultés de recrutement. Celles-ci sont liées à un manque d'attractivité des métiers industriels, à la concurrence des grandes entreprises locales, au caractère peu évolutif des profils présents sur le territoire, ainsi qu'à un déficit de compétences de base dans les métiers de l'industrie (lié au manque de formations menant aux métiers sur lesquels recruter et au manque d'attractivité de ces formations portant sur ces métiers). Les difficultés seraient marquées même chez les entreprises faisant un effort de rémunération.

Pour celles qui ne peuvent proposer des salaires compétitifs, les difficultés seraient accentuées. À ces constats s'ajoute, pour quelques entreprises, une problématique d'absentéisme, phénomène qui aurait progressé ces dernières années.

- **Des difficultés d'approvisionnement, à la marge**

Sur le plan de la production, seules quelques entreprises font état de ces difficultés, et principalement un donneur d'ordre majeur rencontré. Ces tensions concernent des cas isolés et ne semblent pas affecter significativement la continuité de la production. Les autres acteurs interrogés n'ont pas signalé de perturbations notables sur ce plan. Toutefois, une vigilance reste nécessaire face à d'éventuelles tensions futures. La stabilité actuelle pourrait évoluer selon les contextes géopolitiques ou les fluctuations de la demande.

- **Peu de besoins individuels exprimés en matière d'accompagnement**

La majorité des entreprises interrogées n'expriment pas de besoin particulier en matière d'accompagnement face aux mutations du secteur. Elles estiment disposer des ressources nécessaires pour gérer les évolutions en cours. Plusieurs d'entre elles soulignent d'ailleurs la qualité du soutien déjà apporté par les acteurs du service public de l'emploi sur le territoire.

- **Des besoins collectifs identifiés autour du recrutement, de la formation et des coopérations locales**

Quelques besoins collectifs ont cependant été formulés par certaines entreprises :

Soutien à la communication pour le recrutement : accompagnement au lancement de campagnes de recrutement, notamment pour anticiper les départs en retraite.

Développement de l'attractivité des métiers industriels et du territoire : particulièrement pour les métiers d'usinage (niveau Bac Pro/BTS), ainsi que pour le recrutement d'ingénieurs et de techniciens supérieurs.

Renforcement de l'offre de formation : notamment en maintenance industrielle, usinage, robotique, ainsi que des cours de FLE (Français Langue Étrangère) pour les salariés.

Dynamisation des coopérations inter-entreprises locales : afin de partager des compétences, du personnel, ou mutualiser certains services, notamment en matière de conception.

Les grandes stratégies adoptées par les entreprises

- **Deux axes stratégiques face aux mutations**

Face aux mutations profondes de la filière automobile, les entreprises interrogées évoquent deux axes stratégiques, complémentaires pour certaines.

Le premier consiste à renforcer l'intégration des métiers en interne. En développant de nouvelles compétences et savoir-faire, elles cherchent à réduire leur dépendance vis-à-vis des donneurs d'ordre, sous-traitants ou fournisseurs. Cette internalisation permet un meilleur contrôle des processus et une plus grande réactivité.

Le second axe repose sur la diversification des activités et l'ouverture à de nouveaux marchés. Cela passe souvent par des investissements en R&D afin d'explorer des opportunités au-delà du périmètre automobile traditionnel.

Ces deux stratégies visent à sécuriser l'activité, à gagner en autonomie et à mieux anticiper les évolutions du secteur. Elles traduisent une volonté d'adaptation proactive face à l'incertitude.

- **Maintenir une dynamique de développement**

Au-delà des mutations propres à la filière automobile, certaines entreprises maintiennent une dynamique de développement à moyen et long terme. Elles définissent des orientations stratégiques visant à renforcer leur compétitivité et leur attractivité. L'un des leviers majeurs repose sur l'investissement dans la montée en compétences des salariés. La formation continue est perçue comme un outil essentiel pour adapter les équipes aux évolutions technologiques et organisationnelles.

Par ailleurs, plusieurs entreprises adoptent une stratégie de recrutement anticipé. Même en l'absence de besoins immédiats, elles choisissent d'intégrer des profils qualifiés en prévision de leurs futurs projets. Cette approche proactive permet de sécuriser les ressources humaines nécessaires aux potentielles évolutions et témoigne pour certaines, d'une prise de conscience des transformations à venir.

- **Développer le sourcing et la marque employeur**

Pour attirer de nouveaux talents, plusieurs entreprises développent activement leur stratégie de sourcing et de marque employeur. Elles peuvent identifier par exemple les intérimaires à fort potentiel afin de les intégrer durablement dans leurs effectifs.

Le renforcement des liens avec les écoles et des centres de formation constitue également un levier clé pour sécuriser les recrutements futurs (certaines ciblant également des publics en reconversion).

En parallèle, un travail sur l'image de l'entreprise se poursuit afin de renforcer l'attractivité et la stabilisation des effectifs

Les forces et faiblesses du territoire (citées par les entreprises)

Au-delà de leurs propres stratégies et difficultés, les entreprises ont été invitées à évoquer leur point de vue global sur les forces et faiblesses du territoire.

LES FORCES DU TERRITOIRE

Le territoire bénéficie d'atouts reconnus qui contribuent à son attractivité et à son dynamisme industriel :

- **Dynamisme industriel régional** : Le territoire Ardèche Drôme-Nord fait partie de la deuxième région industrielle française et offre un environnement propice au développement industriel grâce :
 - ✓ À la diversité de ses pôles de compétitivité,
 - ✓ À la présence d'écoles et de centres de formation reconnus,
 - ✓ À l'effet d'entraînement des grands donneurs d'ordre implantés sur le territoire.
- **Une offre de compétences et de sous-traitance diversifiée** : le tissu local présente une richesse de savoir-faire accessibles rapidement, favorisant la réactivité et l'adaptabilité industrielles.
- **Un effet structurant des grands donneurs d'ordre** : leur présence dynamise l'activité locale tout en nécessitant un travail de coopération pour renforcer la résilience économique.
- **Un marché du travail moins concurrentiel** : la moindre saturation du marché de l'emploi industriel par rapport aux grandes métropoles constitue un levier de fidélisation des salariés.
- **Une qualité de vie et un environnement de travail favorables** : Le territoire est apprécié pour ses conditions de vie agréables et ses mentalités ouvertes, facilitant l'installation durable de talents.
- **Un regain d'intérêt post-Covid** : la recherche d'un cadre de vie plus apaisé a renforcé l'attractivité de l'Ardèche, notamment auprès de profils en quête de changement de vie.
- **Un partenariat institutionnel favorable** : les acteurs économiques saluent la posture coopérative et l'écoute des acteurs institutionnels, qui facilitent les démarches et soutiennent les projets d'entreprise.

LES FAIBLESSES DU TERRITOIRE

Toutefois, plusieurs points de vigilance ont été identifiés par les entreprises, limitant parfois le potentiel de développement :

- **Une inadéquation entre compétences disponibles et besoins industriels** : les entreprises font état d'un écart entre les formations existantes et les compétences recherchées, notamment dans les technologies émergentes et d'un besoin de nouvelles filières de formation adaptées aux évolutions de la filière.
- **Un déficit de marketing territorial** : le territoire peine à valoriser ses savoir-faire industriels et à se positionner face à la concurrence des métropoles proches comme Valence et Lyon. De plus, la concurrence entre grandes et petites entreprises pour attirer la main-d'œuvre est jugée défavorable aux plus petites structures.
- **Un manque de structuration des réseaux économiques** : un déficit de connaissance mutuelle et de coopération entre acteurs économiques est pointé, générant des occasions manquées en termes de partenariats et d'efficience collective.
- **Un manque de coordination au sein de l'écosystème industriel** : les actions de mutualisation et de coopération inter-entreprises restent peu développées, freinant une dynamique collective pourtant nécessaire pour optimiser les capacités locales et relever les défis de la transformation industrielle.
- **Un essoufflement de l'attractivité post-Covid** : l'envolée rapide des prix de l'immobilier freine désormais l'installation des jeunes actifs et des familles locales, atténuant l'élan observé après la crise sanitaire.
- **Des difficultés spécifiques d'attractivité pour les cadres et familles** : l'installation des profils qualifiés reste freinée par les obstacles liés à l'emploi du conjoint, le manque d'accès à des services éducatifs, sportifs et culturels et un isolement perçu, notamment pour les jeunes familles.
- **Une accessibilité insuffisante** : le caractère enclavé du territoire, en particulier au nord de Tournon, pénalise les mobilités professionnelles, les approvisionnements et les livraisons, avec un impact potentiel sur la compétitivité industrielle.
- **Une offre d'accompagnement économique limitée** : comparativement à d'autres territoires, les dispositifs d'appui aux entreprises apparaissent moins nombreux, limitant les possibilités de soutien au développement.

Le regard du consultant

Cette étude, menée à l'initiative de la DDETS de l'Ardèche et du club d'entreprises VILESTA, s'est focalisée sur le territoire correspondant au « Territoire d'Industrie Ardèche Drôme Nord ». Lauréat de la démarche « Rebond industriel », ce territoire bénéficie d'un soutien spécifique de l'état, notamment concernant la filière automobile. Notre étude, quant à elle, s'est concentrée plus spécifiquement sur la filière des véhicules industriels et de loisirs. Elle nous a conduit à analyser différents travaux réalisés préalablement sur le sujet et à recueillir des données auprès d'entreprises du territoire par questionnaire en ligne et entretiens. Nous remercions les entreprises participantes pour le temps consacré à ce recueil et le partage d'informations sur l'état actuel de leurs activités, leurs métiers et compétences, leurs projections et leurs points de vue sur les évolutions en cours et à venir.

Comme dans toutes démarches de ce type, nous ne prétendons pas approcher l'exhaustivité des points de vue des entreprises concernées localement par ce sujet. Néanmoins, l'ensemble des 26 entreprises interrogées représente tout de même près de 4300 salariés sur le territoire ciblé.

La réalisation de cette étude nous a amené à nous interroger sur certains points et à relever des constats globaux, au regard des différentes données analysées. Nous vous les présentons ici.

Une activité moins impactée à ce jour par les mutations de la filière automobile que celle orientée vers le véhicule de tourisme

La plupart des entreprises interrogées dans le cadre de ces travaux sont issues de la filière des véhicules industriels et de loisir. Un certain nombre d'entre elles ne se sentent pas directement concernées par les mutations actuelles touchant de manière plus marquée les véhicules de tourisme. En effet, 60% des entreprises interrogées ne ressentent pas d'impacts directs ou indirects des évolutions du secteur sur leur activité et écartent une baisse des volumes de production liées à celles-ci. De même, près de 70% des entreprises ne déclarent pas de perte directe de marché en lien avec la filière automobile.

Par ailleurs, l'activité des entreprises du territoire ciblé dépendrait moins du secteur automobile, en comparaison à la région Auvergne Rhône Alpes dont il fait partie. Cette activité globale serait donc dans l'ensemble assez préservée pour le moment des impacts négatifs liées aux grandes évolutions du secteur automobile.

Des évolutions et leurs impacts futurs peu anticipés

Les entreprises ayant participé à l'étude semblent peu armées pour anticiper les évolutions et les impacts sur leurs activités. Ainsi, près de 20% d'entre elles admettent ne pas anticiper du tout les grandes transitions et 60% les suivent à la marge et s'adaptent en fonction des prévisions. On constate notamment des difficultés à anticiper les

évolutions réglementaires qui pourraient impacter l'activité. Parmi les entreprises qui ont effectivement constaté un impact de l'évolution à la baisse du marché automobile sur leurs activités, la moitié déclare devoir baisser leurs effectifs. Pour celles ne déclarant pas de répercussions sur leurs effectifs, une incertitude persiste pour l'avenir pour la moitié d'entre elles. Il existerait un manque de visibilité de la part des constructeurs qui se répercute sur les sous-traitants.

De manière générale, le discours des entreprises va en effet dans le sens d'un pilotage de l'activité « à vue ». On peut percevoir chez un certain nombre d'entre elles un sentiment général ambivalent avec une activité qui se maintient malgré tout pour le moment, mais sans visibilité certaine pour la suite.

Une baisse des volumes de production qui impacte des entreprises très ciblées

L'étude fait apparaître quelques situations inquiétantes touchant essentiellement des entreprises mono secteur, n'ayant pas anticipé les évolutions du marché dues à la baisse des ventes de véhicules, notamment thermiques. Une concurrence de nouveaux entrants étrangers sur les marchés peut également s'ajouter. Par ailleurs, la volumétrie des séries est en baisse et certaines entreprises ne seraient pas armées, notamment en termes d'équipements machines, pour s'adapter à des volumes très variables.

Des évolutions technologiques avec un impact relatif sur l'activité des entreprises

On note que l'électrification des véhicules et le développement des véhicules connectées ont peu d'impact sur l'activité de la plupart des entreprises interrogées. En effet, ces dernières produisent souvent des éléments pouvant composer tout autant des véhicules thermiques qu'électriques, ou bien pouvant être facilement intégrés à d'autres produits hors automobile (électroménager, autres moyens de locomotion,...)

Lorsque des impacts sont présents, ils seraient uniquement positifs et n'impliqueraient pas de baisse d'effectif. Face à ces évolutions technologiques, des dimensions nouvelles sont à prendre en compte dans le cadre du développement ou de l'adaptation des produits fabriqués. Ces évolutions poussent les entreprises concernées à s'adapter pour se conformer aux contraintes réglementaires et aux attentes des consommateurs. Ces entreprises doivent par conséquent développer des partenariats avec de nouveaux fournisseurs et/ou anticiper les compétences que cela requière en interne et faire évoluer certains profils de poste, sans que cela ne paraisse « insurmontable ».

Des métiers qui évoluent, sans révolutionner les compétences nécessaires

Bien que certaines entreprises déclarent ressentir un impact des évolutions liées à la RSE ou aux évolutions technologiques (électrification, électronique) sur leurs métiers, les compétences nouvelles nécessaires sont peu citées. Ces dernières sont bien souvent en lien avec l'électricité.

Les entreprises devant faire évoluer les compétences de leurs salariés font généralement le choix de les former en interne. Très peu d'entreprises auraient en effet recours à des organismes de formation spécialisés ou à du recrutement externe de profils spécifiques dans le cadre de l'adaptation à ces évolutions.

Des difficultés indépendantes de la filière automobile

Lorsque la parole est laissée aux entreprises pour évoquer les difficultés qu'elles rencontrent ou plus largement les faiblesses des entreprises du territoire, celles-ci évoquent très souvent les difficultés relatives au recrutement, notamment de personnels qualifiés, ayant suivi des formations correspondant à leurs besoins. Bien que le territoire présente des qualités pouvant attirer certains profils, le vivier de candidats ne serait pas à la hauteur des besoins. L'éloignement des grandes agglomérations de la région, le manque de formations sur le bassin ou bien encore la concurrence locale inter-entreprises seraient en partie responsables. De manière plus large, les entreprises constatent un défaut d'attractivité du secteur industriel.

D'autres difficultés telles que des difficultés d'approvisionnement (délais fournisseurs, hausse des coûts) sont également régulièrement évoquées sans toutefois être spécifiques à la filière automobile.

Des stratégies communes adoptées pour compenser les difficultés et les impacts négatifs des évolutions du marché automobile.

Face aux difficultés et aux évolutions du marché automobile, les entreprises adoptent des lignes de conduite assez identiques. 88% des entreprises ayant perdu des marchés se positionnent sur de nouveaux marchés hors automobile. Ainsi certaines d'entre elles investissent dans la R&D afin d'explorer de nouvelles opportunités commerciales. Plusieurs évoquent également le souhait d'intégrer des métiers en interne, de recruter et d'investir dans la montée en compétences des salariés afin de maintenir leur compétitivité.

On constate en parallèle que les entreprises ne cherchent pas à être aidées pour relever les défis de demain. En effet, seules 2 entreprises expriment le besoin d'être accompagnées dans cette période de transition.

Une perception homogène des forces et faiblesses du territoire

Des forces et faiblesses sont évoquées de manière récurrente par les entreprises. Parmi les forces souvent citées nous pouvons retrouver la culture et les savoir-faire industriels de ce territoire ainsi que la présence en local d'une chaîne de valeur diversifiée.

Les faiblesses évoquées portent davantage sur la méconnaissance de la part des donneurs d'ordre du tissu industriel régional et des savoirs faire locaux ainsi que la dépendance des ETI du territoire à des donneurs d'ordre dont le nombre est limité.

Par ailleurs, il est souvent évoqué un manque d'adaptabilité des entreprises locales et de leurs salariés pour faire face aux défis actuels, avec un savoir-faire industriel certes reconnu, axé sur les métiers traditionnels, mais qui manque d'adaptabilité pour aller vers la nouveauté. Un manque de souplesse des process pour s'adapter à des volumes très variables est aussi parfois relevé.

La gestion des flux logistiques semble constituer également une faiblesse en raison de la situation géographique du territoire. Enfin il existerait sur le bassin un manque de formation initiale et continue répondant précisément à l'évolution des besoins en compétences des entreprises (électricité, soudure,...), associé à un déficit d'attractivité de ces cursus.

Des compétences variées et mobilisables sur le territoire

Les familles de métiers sont toutes bien représentées sur le territoire (de 60% à 90% des entreprises mobilisables pour certaines, la production étant naturellement la plus représentée). Un point de vigilance est cependant à noter pour les activités de recyclage et/ou de démantèlement pour lesquelles seules 10% des entreprises de proximité sont mobilisables.

Les domaines de compétences les plus présents (électricité, automatisme, électronique, ingénierie et conception, maintenance, mécanique, montage et assemblage) sont autant d'activités stabilisées et garantissant une activité industrielle générale de proximité. Des domaines plus spécifiques tels que le caoutchouc, la chimie, les matériaux composites et bio sourcés, la découpe laser, la fabrication additive ou encore le textile technique représentent quant à eux de potentiels développements et pistes de sous traitance (*cf cartographie des métiers et des compétences du territoire*).

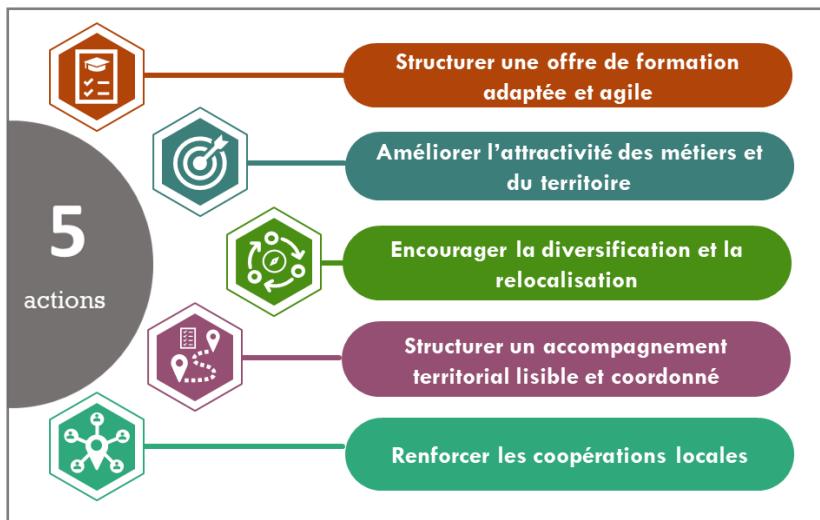
Sur le territoire analysé, les entreprises interrogées (majoritairement orientées vers les véhicules industriels et de loisir), semblent pour l'instant peu affectées par les grandes transformations du secteur automobile (électrification, connectivité, diversification énergétique). Si les tendances nationales se confirment globalement, les effets varient selon la taille des entreprises, leur position dans la chaîne de valeur, la nature de leur marché et leur capacité d'adaptation.

L'activité reste globalement stable et les entreprises conservent leur cœur de métier, parfois grâce à une certaine polyvalence (thermique/électrique, automobile/hors automobile). Toutefois, cette stabilité apparente peut dissimuler une fragilité structurelle : faible capacité d'anticipation, gestion à court terme, vulnérabilité des PME/ETI locales (mono-activité, faible flexibilité, sous-investissement RH).

Ce constat souligne la nécessité d'une stratégie proactive d'accompagnement, de développement des compétences et de soutien à l'adaptation industrielle.

Les préconisations

5 axes de travail issus de la parole des acteurs



Renforcer les coopérations locales.

Objectif : Consolider les chaînes de valeur locales et favoriser les synergies industrielles.

Actions :

- Communication massive autour des compétences du territoire en appui sur la cartographie des compétences.
- Organisation de rencontres filières régulières (speed business, clubs industriels, prêt de salariés, mutualisation des Bureaux d'Etudes).
- Création d'un label (de type "filière locale engagée") pour valoriser les coopérations exemplaires.

Ancrage local :

- Le territoire bénéficie d'un réseau dense de sous-traitants et d'une forte culture industrielle.
- Les sous-traitants expriment un besoin de meilleure connaissance du tissu local pour les donneurs d'ordre.



Structurer un accompagnement territorial visible et coordonné

Objectif : Offrir un cadre clair et accessible pour accompagner les transitions industrielles.

Actions :

- Création d'un « guichet unique » de transition industrielle à l'échelle intercommunale.
- Développement d'une cartographie des aides, acteurs et dispositifs mobilisables.
- Valorisation des retours d'expérience inter-entreprises sur les transitions réussies.

Ancrage local :

- S'appuyer sur la dynamique du programme Rebond Industriel (France 2030).
- Renforcer la coordination entre les acteurs publics, économiques et de la formation.



Structurer une offre de formation adaptée et agile

Objectif : Répondre aux besoins en compétences liés à l'électrification, la digitalisation et la diversification des activités.

Actions :

- Création d'un campus de compétences territorialisé (Annonay, Privas, Tournon) en lien avec les organismes de formation, les CFA et les branches professionnelles.
- Développement de parcours courts et certifiants pour les métiers en tension (maintenance, automatisme, électricité).
- Promotion de la formation en situation de travail (AFEST) pour les TPE/PME.

Ancrage local :

- Capitaliser sur les besoins exprimés par les entreprises du territoire (électricité, soudure, automatisation).
- Intégrer les grands employeurs locaux donneurs d'ordre dans la co-construction des contenus.



Améliorer l'attractivité des métiers et du territoire

Objectif : Attirer et fidéliser les talents dans un contexte de tension sur le recrutement.

Actions :

- Lancement d'une campagne de communication territoriale sur les métiers industriels d'avenir.
- Multiplication de dispositifs d'immersion (visites d'usines, stages, ambassadeurs métiers).
- Développement de solutions d'accueil des talents : logement, mobilité, services aux familles.

Ancrage local :

- Valoriser les atouts du territoire : qualité de vie, tissu industriel dense, proximité des acteurs.
- Répondre aux difficultés de recrutement évoquées par les entreprises, notamment pour les profils qualifiés.
- Mobilisation des 8 EPCI constitutifs du territoire d'industrie



Encourager la diversification et la relocalisation

Objectif : Réduire la dépendance à la filière automobile et renforcer la résilience industrielle.

Actions :

- Création de groupements d'entreprises pour mutualiser les achats et les outils de production.
- Intégration de technologies flexibles (impression 3D, robotisation, maintenance prédictive).

Ancrage local :

- La quasi-totalité des entreprises ayant perdu des marchés se sont déjà engagées dans une stratégie de diversification (retour d'expériences, témoignages).
- Le territoire dispose de niches technologiques (composites, textile technique, plasturgie) à valoriser.



Cette démarche d'appui a été réalisée par l'AFPA dans le cadre de ses missions nationales de service public à la demande de la DREETS Auvergne Rhône Alpes

Interlocuteurs :

DDETS 07

Valérie VEYRENC

Déléguée à l'Accompagnement des entreprises et des parcours Professionnels

Marc-Antoine JULLIEN

Chargé de Développement de l'Emploi et des Territoires

AFPA

Yoann MARSZALEK

Chef de projets Prospective,
Direction de l'Ingénierie et de l'Innovation

Laura HEMBERGER

Consultante en Transitions Professionnelles,
Direction de l'Ingénierie et de l'Innovation