

PROSPECTIVE DES BESOINS EN RECRUTEMENTS DE JEUNES À QUALIFIER À L'HORIZON 2030

En 2020 et 2021, la France est marquée par une situation sanitaire exceptionnelle qui impacte l'économie des secteurs d'activité. S'il peut paraître assez contre-intuitif d'établir une prospective à 10 ans dans une période d'incertitude, la période s'y prête pourtant assez bien : autant il est difficile d'anticiper des crises dans une démarche prospective, autant il est possible d'imaginer des sorties de crise possibles.

C'est bien en cela que la méthode de démarche prospective est utile. Elle n'a pas pour objet de prédire l'avenir, mais d'imaginer le champ des possibles pour aider à l'élaboration d'une stratégie d'action. L'avenir n'est pas décidé : il se construit par l'ensemble des acteurs.



COMMENT FONCTIONNE LA DÉMARCHE PROSPECTIVE DE L'OBSERVATOIRE DES MÉTIERS DES SERVICES DE L'AUTOMOBILE ?

La méthodologie prospective développée par l'Observatoire des métiers des services de l'automobile est une de celles proposée par le cabinet Futuribles, cabinet d'étude en anticipation.

Ce travail prospectif concerne les secteurs du commerce et de l'entretien automobile de véhicules particuliers, de motocycles et de véhicules industriels, auquel s'adjoint le contrôle technique automobile.

- 1 Il s'appuie sur l'identification de **variables** définies par un groupe d'experts qui permettent de comprendre comment l'emploi peut évoluer dans ces secteurs. Chacune des variables fait l'objet d'hypothèses d'évolution.
- 2 L'exploration des futurs possible est construite à partir de la combinaison des hypothèses associées à ses variables. Sont alors construits des **scénarios**.

- 3 Les scénarios sont appliqués à un **modèle statistique**.

L'une des finalités du modèle statistique est de définir des « besoins de main-d'œuvre externes à qualifier » : c'est-à-dire le nombre de jeunes que la branche des services de l'automobile a besoin de former chaque année. Le recrutement de demandeurs d'emploi répond aussi aux besoins de la branche. Toutefois, si la branche se mobilise sur des dispositifs de formation pour les qualifier, le chiffrage des demandeurs d'emploi à qualifier se heurte à de nombreux obstacles méthodologiques. Nous ne pouvons aujourd'hui au mieux que comptabiliser l'effort de branche existant.

LES BESOINS DE MAIN D'ŒUVRE PROVIENNENT DE :

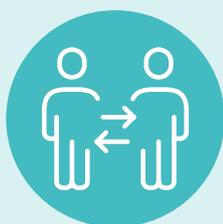


ÉVOLUTION DE L'EMPLOI

- Un scénario favorable à l'emploi voit accroître les besoins de main d'œuvre.
- Un scénario défavorable à l'emploi voit régresser les besoins d'emploi.

ÉVOLUTION DES DÉPARTS EN FIN DE CARRIÈRE

- Il s'agit des personnes qui partent du secteur en fin de carrière et qui ne seront pas remplacées avant leur retraite.
- Plus la part des personnes partant en fin de carrière est importante, plus il faudra former des individus pour les remplacer.



ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ INTERSECTORIELLE

- Chaque année, des salariés partent du commerce et réparation automobile (CRA) pour rejoindre d'autres secteurs et de même le CRA fait appel à de la main-d'œuvre issue d'autres secteurs.
- Si le solde entre les entrants et les sortants est négatif, la branche a besoin de former pour remplacer ces départs. S'il est positif, la branche a besoin de moins former.

Afin de restituer ce travail de la façon la plus précise possible, il est nécessaire d'affiner le besoin global de salariés à qualifier par métier. Pour cela, il faut projeter l'évolution des qualifications, des promotions professionnelles et des métiers. Dans un atelier composé d'un chef d'atelier et de deux mécaniciens, si le chef d'atelier part en retraite et que l'entreprise décide de proposer ce poste à un mécanicien, alors l'entreprise cherchera à remplacer ce dernier mécanicien : le besoin de main-d'œuvre concernera alors un mécanicien et non un chef d'atelier.

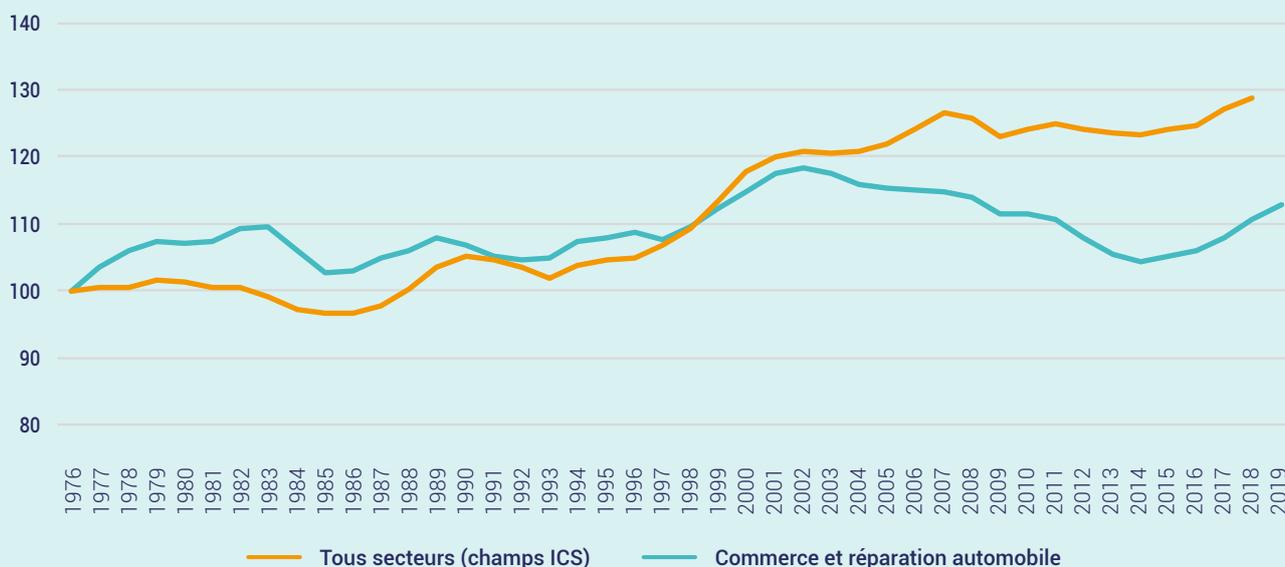
De même, la projection des qualifications et des métiers permet d'évaluer l'évolution des besoins de métiers dans le temps. Par exemple, au regard de la tendance et des évolutions technologiques, la branche a tendanciellement besoin de former plus de techniciens et moins de mécaniciens.



COMMENT A ÉVOLUÉ L'EMPLOI DANS LE COMMERCE ET LA RÉPARATION AUTOMOBILE (CRA) ?

Comme le souligne Hugues de Jouvenel, président d'honneur de Futuribles, « seule l'analyse sur longue période permet d'éliminer les "effets de période" et d'appréhender la dynamique profonde des systèmes – d'analyser, à l'abri de la tempête, les ressorts profonds de l'évolution »¹. Il convient donc d'asseoir notre démarche sur une analyse des grandes évolutions sectorielles.

ÉVOLUTION DES EFFECTIFS SALARIÉS (BASE 100 EN 1976)



Source : UNEDIC, ACOSS

L'évolution de l'emploi dans le **commerce et la réparation automobile** suit partiellement les grands mouvements de l'emploi en France.

Les crises pétrolières (1973-1974 et 1979-1980), la récession de 1995 ou la crise de 2008 ont eu un effet notable sur l'emploi du commerce automobile, mais le plus souvent avec un temps de retard lié aux mesures de soutien à l'activité (primes à la casse essentiellement). Entre 2000 et 2011, l'emploi dans le commerce automobile s'est durablement séparé des autres secteurs économiques pour des raisons d'inadéquation entre l'offre de véhicules automobiles neufs et la demande des ménages. Grâce à la baisse des taux d'intérêt de la Banque Centrale Européenne (BCE) de 2014-2016, l'attractivité des offres de location avec option d'achat des véhicules neufs a permis à l'activité de redémarrer.

Un secteur conjoncturel rattrapé par des problématiques structurelles.

Le secteur de l'entretien et la réparation automobile répond à une toute autre logique que le commerce. Depuis la création du contrôle technique automobile périodique en 1992, et l'obligation faite de réparer son véhicule, l'emploi de l'entretien et réparation automobile croît en fonction de l'évolution du parc automobile en circulation. Le parc automobile augmente lentement, voire stagne, pour répondre à la croissance démographique. Le parc n'augmente pas en se renouvelant car les immatriculations sont à peu près constantes à long terme, mais en vieillissant d'année en année. Pour ces raisons structurelles, les crises sont beaucoup moins marquées dans l'entretien et la réparation que dans le commerce.

Le secteur du commerce de détail d'équipements automobiles est essentiellement composé des centres autos et réparateurs rapides : ces entreprises ont pour la plupart été créées dans les années 1980 et se sont multipliées sur le territoire jusque dans les années 2000. Depuis 2008, l'emploi du secteur a une progression parallèle à l'entretien-réparation automobile.

Le commerce et la réparation de véhicules industriels (VI) est un secteur douze fois plus petit en termes d'emploi que celui du véhicule léger (VL) et dont la délimitation dans la nomenclature d'activités françaises (INSEE) est récente : avant 2007, il était intégré à la vente et la réparation de VL. Malgré des fluctuations d'emploi assez limitées, l'effet de la conjoncture est marqué car la situation économique fait évoluer les échanges de biens et services, donc la demande en transports routiers et par ricochet la vente de poids lourds.

Le commerce et la réparation de motocycle est un secteur vingt-cinq fois plus petit que le VL. L'emploi y est très cyclique en fonction de la conjoncture économique car le motocycle est une dépense considérée comme plus accessoire dans la consommation des ménages.

L'emploi dans le **secteur du contrôle technique** est en revanche très régulier et tendanciellement croissant car il est essentiellement fonction du parc automobile en circulation. Cette évolution peut toutefois subir les effets d'une dynamique concurrentielle particulièrement exacerbée dans ce secteur.

Les secteurs qui composent le CRA obéissent donc à des règles d'évolution structurelles différentes. Pour cette raison, il existe une variété de facteurs aptes à faire évoluer l'emploi sectoriel.

¹ LA DÉMARCHE PROSPECTIVE Un bref guide méthodologique, Hugues de Jouvenel, Revue Futuribles (n°247, novembre 1999)

QU'EST-CE QUI FAIT VARIER L'EMPLOI DANS LE COMMERCE ET LA RÉPARATION AUTOMOBILE ?

14 variables ou groupes de variables ont été identifiés comme ayant un impact majeur sur l'emploi sectoriel par les experts mobilisés sur le sujet.

Les variables les plus importantes pour le CRA sont celles qui concernent l'**environnement socio-économique** : ce sont celles qui proviennent des réponses des politiques publiques aux situations économiques et sanitaires. Face à cet environnement, les entreprises subissent, s'adaptent ou réagissent : ce sont les **variables d'écosystème**.

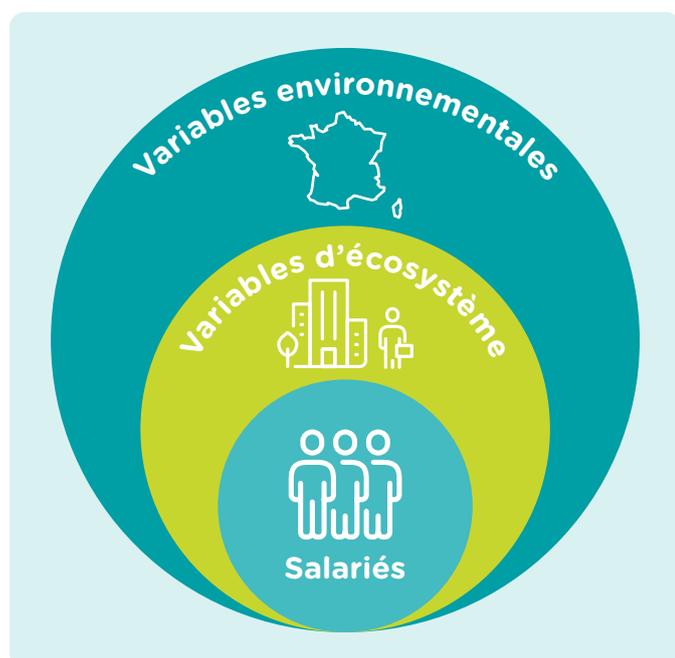
Les salariés se forment, entrent ou quittent le système en réaction aux variables environnementales et d'écosystème.



LE GROUPE D'EXPERTS DES VARIABLES DE PROSPECTIVE CRA 2030 EST COMPOSÉ :

- Des cinq membres de l'Observatoire
- D'Emmanuelle Dutertre, enseignante-chercheuse en sociologie à la chaire de distribution automobile de l'Essca
- De Thomas Chieux, associé du cabinet TCG Conseil, affilié au consortium de recherche sur l'automobile ICDP
- De Bernard Jullien, enseignant-chercheur en économie à l'université de Bordeaux IV

La politique économique française et européenne : un enjeu clef de développement du commerce et de la réparation automobile.





Chaque variable est classée selon son ordre d'importance sur l'emploi dans le commerce et la réparation automobile de ●●●● (variable déterminante sur l'emploi) à ● (faible impact sur l'emploi).



LE POIDS DES POLITIQUES ÉCONOMIQUES ET MONÉTAIRES DANS LA SITUATION CONJONCTURELLE DU COMMERCE ET DE LA RÉPARATION AUTOMOBILE

Ce qui fait varier l'emploi sectoriel, ce sont les leviers qui permettent d'agir sur la capacité et la rationalité des automobilistes à renouveler leurs véhicules et les faire réparer.

POLITIQUES MONÉTAIRES, POLITIQUES BUDGÉTAIRES



La politique de la Banque Centrale Européenne (BCE) de baisse des taux directeurs à un niveau très faible à partir de 2014, puis à un niveau nul à partir de 2016, a eu un double impact sur le secteur du commerce et de la réparation automobile :

- elle a permis de rendre très attractif les offres de crédit et de LOA (location avec option d'achat) sur les ventes de véhicules ;
- et permet d'envisager des politiques économiques moins centrées sur le remboursement de la dette souveraine de l'État, tel le plan de relance de 100 milliards d'euros destiné à faire face à la crise du COVID-19.

Selon que la BCE maintient ou non des taux bas, selon que les gouvernements s'emparent ou non des marges de manœuvre de politique budgétaire ainsi permises en orientant la mobilité des ménages, l'emploi du commerce et réparation automobile peut être impacté à la hausse ou à la baisse.

TYPOLOGIE DES CONSOMMATEURS



Malgré une auto-mobilité des ménages croissante, ceux-ci y font face à des coûts relatifs de plus en plus en faibles. En particulier, les ménages dépensent de moins en moins d'argent à acquérir une voiture et la gardent plus longtemps ; ce qui conduit à un vieillissement du parc automobile.

Au-delà des tendances, les consommateurs automobiles se partagent en deux modèles : le premier est contraint (achat de véhicules d'occasion (VO), entretien à moindre coût), l'autre est patrimonial (achat de véhicules neufs (VN), entretien en concession et revente rapide). Or à partir de l'enquête « Budget des familles » de l'INSEE, tout indique que le modèle patrimonial tend à se marginaliser.

CHANGEMENT DE MOTORISATION



L'évolution de la dédiésélisation, de l'électrification et le vieillissement du parc ont fait l'objet de *l'Autofocus n°85 publié en septembre 2020*.

Le bouleversement du mix énergétique induit par la réglementation européenne conduit les distributeurs à envisager une diminution de leur chiffre d'affaires et de l'emploi après-vente.

Le niveau de renouvellement du parc électrique peut être amené à varier selon l'évolution de la consommation des ménages, de la réglementation et de l'implication de l'État dans les aides au renouvellement.

UTILISATEURS DE VÉHICULES INDUSTRIELS



La croissance économique et le dynamisme du tissu industriel et commercial favorisent nettement l'activité du transport routier de marchandises.

Les mises aux normes environnementales des tracteurs routiers conduisent à une dynamique de renouvellement du parc. Le commerce et maintenance de véhicules industriels est donc dépendant de la santé des secteurs du transports et du BTP qui vivent eux-mêmes de l'état de santé de l'agriculture, de l'industrie, de la construction et de plus en plus du commerce.

Les politiques de transports comme le report modal sur le train ou le bateau ou les dynamiques de relocalisation des échanges sont également à même de bouleverser le transport et, par ricochet, le commerce et la réparation de véhicules industriels.

POLITIQUES PUBLIQUES



Pour rendre cohérentes les politiques budgétaires, l'État dispose d'outils réglementaires qui peuvent favoriser ou contraindre les usages automobiles et impacter le secteur. Parmi celles-ci, il faut citer :

- Les taxes à la possession de véhicules (comme les « vignettes » en vigueur jusqu'en 2000) ;
- Les taxes sur les produits pétroliers (TICPE, TICGN) ;
- Les primes à la conversion et bonus/malus écologiques ;
- Les incitations à la pratique du vélo.

En outre les politiques municipales autour des zones à faibles émissions (ZFE) limitent l'usage des véhicules en ville.

ÉVOLUTION DE L'OCCUPATION DE L'ESPACE PAR LES MÉNAGES



Le taux d'équipement automobile des ménages décroît au fur et à mesure que la densité des habitats augmente. Les habitants des communes très peu denses disposent de deux fois plus de voitures que les zones à forte densité. L'agglomération parisienne est marquée par un niveau très faible d'équipement automobile, ce qui la rend unique dans le paysage français.

Aujourd'hui, la tendance montre une métropolisation qui marque le pas et qui est accompagnée par un dépeuplement des centres et des premières couronnes. Cette périurbanisation, de plus en plus choisie, même avant la crise sanitaire s'accompagne d'une croissance du recours à l'automobile.

Certains courants théoriques actuels en économie territoriale visent à redévelopper les villes moyennes au détriment d'une métropolisation excessive.

ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE



Il existe une corrélation forte entre l'évolution démographique, le nombre d'automobilistes, le parc automobile en circulation et le nombre de réparateurs et vendeurs nécessaires à ce parc sur un territoire donné.

Toutefois, l'essentiel des évolutions démographiques des personnes en âge de conduire est connu à ce jour et n'est pas en mesure d'affecter les tendances des scénarios.

DURCISSEMENT DU CONTRÔLE TECHNIQUE



Parmi les politiques publiques, le contrôle technique périodique a une place singulière : c'est sa mise en place en 1992 qui a permis un développement régulier de l'emploi dans l'entretien et la réparation automobile. Certaines réformes pourraient à l'avenir contribuer au développement du secteur de l'entretien et réparation automobile. Un contrôle antipollution plus strict, une possible annualisation du contrôle périodique ou la mise en œuvre d'un contrôle technique pour les deux roues sont autant de mesures qui pourraient impacter le secteur.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Parmi les politiques publiques, les actions menées en direction de l'amélioration de la sécurité routière laissent suggérer qu'elles produisent un impact sur l'activité de carrosserie. Les études en accidentologie permettent de hiérarchiser les différentes mesures :

1. Limitation de vitesse et répression routière (la mise en œuvre des radars automatiques a historiquement fait chuter l'accidentologie) ;
2. Amélioration de l'ingénierie des infrastructures routières, traitement des routes accidentogènes (un panel de mesures variées depuis la suppression des platanes en bord de route à la création des ronds-points) ;
3. Dégradation de l'entretien des routes et développement de la sécurité active dans les véhicules (ce sont des éléments pour lesquels les effets réels sur l'accidentologie sont plus soumis à controverse).

POIDS DES DÉPENSES CONTRAINANTES



Le poids croissant des dépenses pré-engagées (dont les dépenses immobilières) dans le budget des ménages peut constituer un frein au développement de la consommation automobile. Toutefois la part des dépenses non consacrées à l'automobile n'est pas le critère de consommation automobile le plus déterminant. En effet, selon l'INSEE, en cas de surplus de ressources, seuls 3 % des ménages déclarent vouloir dépenser plus pour leurs transports. Par ailleurs, l'entretien et la réparation sont considérés par l'INSEE comme des dépenses peu compressibles et donc peu arbitrables par les ménages : ce qui explique la régularité de l'activité en entretien-réparation. Ce qui n'est pas le cas de l'achat automobile qui est considéré, lui, comme une dépense compressible.

Parmi les dépenses concurrentielles, l'évolution des coûts de l'immobilier dépend essentiellement des taux d'intérêt et de l'investissement public dans le logement. Le revenu disponible des ménages est aussi fonction de l'évolution des autres dépenses dont l'énergie et particulièrement le carburant qui fait directement partie du budget automobile.

L'épargne peut enfin également concurrencer la consommation automobile des ménages.



LA PERSPECTIVE D'UNE PROFESSIONNALISATION DU VÉHICULE D'OCCASION (VO)

Quel partage de la valeur entre constructeurs et commerce et réparation automobile sur le marché du VO ?

<p>PROFESIONNALISATION DU VO</p> 	<p>La majeure partie des ventes de véhicules d'occasion (VO) est réalisée de particulier à particulier. C'est une singularité française. Toutefois, les fichiers du Système d'Immatriculation des Véhicules (SIV) traités par le cabinet « AAA data » montrent une très nette croissance du canal de distribution des VO par les professionnels (+10 points en 10 ans). Les fraudes aux compteurs kilométriques en provenance de l'est de l'Europe ont sans doute contribué à rapprocher les particuliers des professionnels automobiles.</p> <p>Le marché croît et se professionnalise à travers l'apparition d'acteurs importants du VO qui rationalisent leur stock (usage de l'intelligence artificielle pour ajuster les véhicules à chaque marché, usine de remise en état).</p> <p>La poursuite de cette dynamique peut générer de nouvelles sources de profitabilité pour les entreprises du commerce.</p>
<p>OFFRE SERVICIELLE</p> 	<p>Plusieurs tendances dans la vente de véhicules ont vu le jour au cours des dernières années pour s'adapter à la consommation automobile. La poursuite de ces usages peut conduire à des mutations :</p> <ul style="list-style-type: none"> • digitalisation et nouveaux canaux de vente VN/VO (impact sur le volume d'emploi dans la vente) ; • développement de la LOA (impact le poids du financement dans l'activité des vendeurs) ; • développement des contrats et packs d'entretien (impact sur les parts de marché des acteurs) ; • développement de formules de transport urbain individualisé sur le modèle de la Citroën AMI (impact sur le volume d'emploi dans la vente).
<p>ECOSYSTÈMES D'AFFAIRES AUTOMOBILES</p> 	<p>Le marché de la vente et de la réparation automobile ne s'est jamais historiquement structuré autour d'un seul modèle d'affaire : plusieurs modèles ont toujours co-existé.</p> <p>Il se joue, à travers la nouvelle offre servicielle et le développement du VO, une question de partage de la valeur entre les constructeurs et le commerce (distributeurs ou indépendants). Le modèle de la distribution automobile de proximité s'avère moins soutenu par les constructeurs et l'électrification des gammes fait peser des doutes sur la pérennité du modèle après-vente des distributeurs.</p> <p>Ces changements incitent le commerce et la réparation automobile à nouer de nouvelles alliances (banques, assurances, distributeurs stockistes, loueurs) pour structurer une nouvelle offre de services apte à assurer la pérennité des entreprises.</p>
<p>CONCENTRATION DES DISTRIBUTEURS</p> 	<p>Pour se professionnaliser et rationaliser les coûts, la distribution automobile fait face à un vaste mouvement de concentration qui devrait se poursuivre les prochaines années sur le modèle de ce qu'on peut voir dans d'autres pays industrialisés. La concentration peut avoir pour effets :</p> <ul style="list-style-type: none"> • d'accélérer l'acquisition de compétences propres en logistique, digitalisation, marketing ; • d'industrialiser les procédés (remise en état, carrosserie) ; • de faire baisser l'emploi sur des postes transverses en doublon.

COMMENT IMAGINER TROIS SCÉNARIOS DE GOUVERNANCE POSSIBLES À L'HORIZON 2030 ET QUELS SERAIENT LEURS EFFETS SUR L'EMPLOI DANS LE COMMERCE ET LA RÉPARATION AUTOMOBILE ?

La France vit simultanément trois crises : une crise sanitaire, une crise économique et une crise écologique.

De nouvelles crises (guerres, catastrophes naturelles, économiques...) sont possibles, mais nous avons fait le choix de ne pas anticiper une autre crise que celle que nous connaissons déjà.

L'exercice prospectif ayant pour objet de définir des stratégies possibles, nous considérerons donc ici que les scénarios prospectifs correspondent à des réponses politiques aux crises que nous traversons aujourd'hui. C'est aussi une manière de considérer qu'elles ne sont pas des fatalités exogènes et que ce sont les réponses que nous leur apportons qui modèlent notre avenir, davantage que les crises elles-mêmes.

Nous proposons donc d'imaginer trois politiques sociales et économiques possibles qui mettent l'accent sur trois priorités différentes :

- la relance de l'économie par une consommation plus verte ;
- la lutte contre le réchauffement climatique ;
- le remboursement de la dette souveraine.

Ce sont des scénarios volontairement extrêmes car nous souhaitons imaginer un champ des possibles très large.



METHODE ÉTAPE N°1

COMMENT ÉTABLIR DES SCÉNARIOS ?

Chaque variable étudiée a été interrogée sous trois aspects : la nature de son évolution passée, la nature de son évolution tendancielle, la nature des inflexions ou ruptures qui peuvent contrecarrer l'évolution actuelle. En fonction des interprétations et des opinions vis-à-vis des mutations de ces variables, nous avons construit des hypothèses d'évolutions les plus contrastées possibles.

Dans un second temps, nous avons examiné les combinaisons entre les hypothèses qui nous permettent d'établir des scénarios. Même s'il s'agit de scénarios de moyen terme, nous avons tenté de faire cheminer ces scénarios à travers différentes phases de développement (dans un premier temps/ dans un deuxième temps...).

Ces scénarios essaient d'explorer l'éventail de politiques possibles et leur effet sur l'emploi salarié dans le commerce et de la réparation automobile. Il conviendra à chaque lecteur d'explorer les stratégies nécessaires à mettre en œuvre pour aboutir à un résultat souhaité.



METHODE ÉTAPE N°2

COMMENT TRADUIRE DES SCÉNARIOS D'ÉVOLUTION POUR CONNAÎTRE LE NOMBRE DE JEUNES QUE LA BRANCHE DOIT FORMER ENTRE 2020 ET 2030 ?

L'une des finalités de ces travaux prospectifs est de scénariser différents indicateurs : l'emploi salarié, les départs en fin de carrière et la mobilité intersectorielle afin de construire un modèle qui permet d'évaluer le nombre de jeunes à former et à recruter dans le secteur du commerce et de la réparation automobile.

VARIATION DE L'EMPLOI



DÉPART EN FIN DE CARRIÈRE



MOBILITÉ INTERSECTORIELLE

(départs - arrivées dans la branche de et vers d'autres secteurs)



NOMBRE DE PERSONNES À FORMER



JACQUES CÉLÈRE



POUR RELANCER L'ÉCONOMIE EN CONSOMMANT PLUS VERT

S'engouffrant dans la brèche de taux d'intérêt directs très bas et persistants, Jacques Célère propose un plan de relance ambitieux. Cet ancien fonctionnaire du ministère de l'économie est élu président de la République.

Il booste l'investissement public en direction des secteurs impliqués dans la relance verte (bâtiment, énergie, recherche) et démarre un plan de renouvellement du parc nucléaire. Grâce à la croissance et aux faibles taux d'intérêt, il parvient à maintenir le déficit public.

Il poursuit la politique d'aide aux remplacements des motorisations électriques et aux bornes de recharge. Pendant son début de mandat, il met en place un nouveau contrôle technique antipollution NOx-particules et abaisse les vitesses de circulation sur autoroute à 110 km/h.

Sous la présidence de Jacques Célère, les métropoles sont incitées à poursuivre leur concentration en première et deuxième couronne afin de favoriser le développement de l'autopartage et du vélo et la mise en place de nouvelles Zones à Faibles Émissions. Mais les comportements sociétaux conduisent au développement du périurbain lointain.

Pour le budget des ménages, cette politique se traduit par une stagnation des dépenses contraintes et une consommation soutenue grâce à la politique de relance verte.

Pour l'automobile, cette situation est favorable au développement des ventes grâce aux avancées technologiques (batterie, électronique de puissance) sur les véhicules électriques (VE), et grâce aux Locations avec Option d'Achat (LOA) à faibles taux, et à des bonus écologiques. Les immatriculations sont dynamisées pendant la période de relance et retrouvent leur niveau habituel de 2 millions d'immatriculations à partir de 2030.

Avec ce rythme d'immatriculations, sur un total de 40 millions de véhicules en circulation, le parc automobile poursuit son vieillissement. Le volume des entrées ateliers se maintient malgré une diminution des points de vente physiques des constructeurs.

Ce scénario est aussi favorable aux ventes de véhicules d'occasion (VO) qui continuent à se développer. Toutefois, l'enjeu des entreprises des services de l'automobile est de réussir à capter cette valeur car les constructeurs se structurent pour contrôler ce marché. La maîtrise du volet digital et financier de la vente VO peut sensiblement faire muter l'écosystème de la vente automobile.

LES MESURES PHARES DU SCÉNARIO « RELANCE »



Investissement public dans les secteurs de croissance verte (énergie, BTP)



Politique de report modal du camion vers le train/bateau



Aides au renouvellement de véhicules (primes à la conversion)



Restriction des véhicules en ville – politique de métropolisation, périurbanisation



Nouveau contrôle technique antipollution



Abaissement des vitesses de circulation

JESSICA MIONS



**POUR LUTTER CONTRE
LE RÉCHAUFFEMENT
CLIMATIQUE**

Jessica Mions est élue présidente de la République. Elle dispose d'une confortable majorité à l'Assemblée Nationale apte à lui permettre la réalisation de sa politique. Ancienne présidente d'une ONG environnementale, elle est prête à suivre à la lettre les recommandations du Haut Conseil pour le Climat.

Elle met en œuvre un plan d'investissement public massif de transition écologique qui permet de développer l'emploi dans les secteurs concernés par la relance verte et les infrastructures d'énergie renouvelable. Elle embauche de nombreux fonctionnaires chargés de contrôler une réglementation qui encadre la consommation des ménages et des entreprises.

Jessica Mions poursuit dans un premier temps le développement de l'aide publique en direction des véhicules électriques (primes, bornes de recharge). Dans un second temps, elle investit dans la mise en place de partenariats public/privé qui déploient des flottes de véhicules partagés (Voitures à Loyer Modéré). Les taxes sur les carburants sont renforcées, les vitesses de circulation abaissées, le contrôle technique est annualisé.

Durant le quinquennat de Mme Mions, les villes moyennes et l'espace rural attenant sont revalorisés à travers le déploiement d'une offre de TER rapides et de nouvelles zones franches. Dans les métropoles, la voiture est sortie des villes pour favoriser les modes de déplacement doux.

Les immatriculations électriques se développent à leur niveau le plus élevé, le parc automobile rajeunit et il est mieux géré par des gestionnaires de flottes qui font régulièrement entretenir leurs véhicules par des professionnels. Le parc automobile stagne.

Malgré le rajeunissement du parc, les concessions automobiles se voient pénalisées par le développement des véhicules électriques et le faible niveau d'après-vente que ces derniers nécessitent. L'entretien et la réparation automobile peuvent tirer leur épingle du jeu avec la croissance des contrats d'entretien et l'annualisation du contrôle technique périodique. Avec une relocalisation des échanges et une politique de transfert modal du gouvernement Mions, l'emploi dans le commerce et la réparation de véhicules industriels est clairement mis en difficulté.

A travers la mise en place de ce scénario, il apparaît cohérent qu'une politique de très fort développement des véhicules électriques s'associe à une autre manière de concevoir la mobilité (mobilité partagée, flottes de véhicules rationnellement gérées par des gestionnaires). Ces deux mesures produisent des effets contradictoires sur l'après-vente automobile : le véhicule électrique limite l'après-vente, mais la mobilité partagée tend à la développer. Il est d'ailleurs assez vraisemblable que la rationalisation de l'après-vente de flottes partagées puisse même contribuer à développer durablement l'après-vente automobile et gommer les effets délétères de l'électrification des véhicules.

LES MESURES PHARES DU SCÉNARIO « RÉGULATION »



Investissement public dans les secteurs de croissance verte (énergie, BTP)



Réorganisation des espaces de vie et de travail



Aides au renouvellement de véhicules (primes à la conversion)



Restriction des véhicules en ville



Annualisation du contrôle technique



Croissance des prix des carburants fossiles



Relocalisation des échanges et report modal



Développement des flottes de véhicules partagés

CAMILLE AUNETTE



POUR REMBOURSER LA DETTE PUBLIQUE

La situation est périlleuse. Après la crise sanitaire, la Banque Centrale Européenne fait planer le doute d'une remontée des taux. Le remboursement de la dette contractée pour faire face à l'épidémie doit être prioritaire sur tous les autres objectifs.

L'ancienne sénatrice Camille Aunette convainc les français de cette nécessité. Elle est élue présidente de la République. Gel du point d'indice des fonctionnaires et blocage du SMIC sont destinés à contrôler le budget de l'État et à offrir plus de marges de manœuvre à la création d'emplois par les entreprises. L'équilibre des régimes de répartition (assurance-chômage, retraite et assurance maladie) fait l'objet de nouvelles réformes. Assez peu de moyens sont alloués à la transition écologique.

La taxe carbone reste stable et Camille Aunette maintient donc le prix du carburant relativement bas. Favorable à un état « gendarme », elle améliore la sécurité routière grâce à un vaste plan de déploiement de radars embarqués.

Le revenu des ménages tend à stagner et c'est essentiellement un modèle de consommation automobile contraint qui domine. La périurbanisation se poursuit et les besoins en mobilité automobile s'accroissent.

Le parc automobile vieillit notablement et les achats de véhicules neufs se concentrent sur une population aisée et âgée ainsi que sur les entreprises. Le marché de la vente automobile se recentre fortement sur les véhicules d'occasion car ils sont de plus en plus fiables et peuvent vieillir encore davantage. Toutefois les véhicules sont moins bien réparés et certains ne sont plus présentés au contrôle technique.

Le quinquennat Aunette ne laissera pas un souvenir impérissable au commerce automobile. La baisse des ventes de véhicules neufs complexifie le maintien en activité de nombreux vendeurs. Si l'entretien automobile peut être favorisé chez les mécaniciens réparateurs automobiles (MRA), les réseaux de marque pâtissent d'un moindre renouvellement du parc. La faiblesse du pouvoir d'achat des ménages nécessite de rechercher les produits les moins chers fabriqués le plus loin ; ce qui favorise toutefois le transport routier et l'emploi dans le commerce et la réparation de véhicules industriels.

LES MESURES PHARES DU SCÉNARIO « AUSTÉRITÉ »



Réforme des retraites



Maintien du prix des carburants bas



Diminution des primes à la conversion



Facilitation d'accès aux villes en voiture



Développement de la répression routière



Poursuite de la périurbanisation



Nouveaux équipements de sécurité des voitures neuves

COMMENT L'EMPLOI SECTORIEL PEUT-IL VARIER ?

COMMENT L'EMPLOI DANS LES CONCESSIONS AUTOMOBILES PEUT-IL VARIER ?

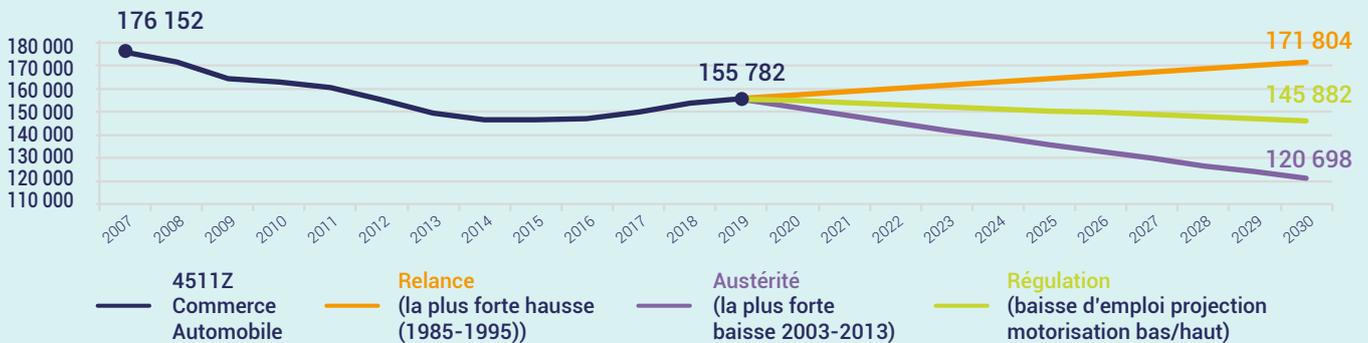


L'histoire nous montre que le commerce automobile (secteur composé essentiellement des concessions) est un secteur où l'emploi est très fluctuant. Entre la plus forte hausse et la plus forte baisse enregistrée par le secteur, l'emploi est en mesure de varier de 50 000 salariés en dix ans. Particulièrement soumis à la conjoncture, le commerce automobile peut à la fois bénéficier d'une politique de relance de l'économie et d'un développement du VO (scénario « Relance ») mais aussi subir les effets d'un resserrement de la consommation automobile.

La meilleure période pour l'emploi du commerce automobile date de 1985-1995. La tendance de ce secteur reste assez largement orientée à la baisse d'emploi ces dernières années. Toutefois, grâce

à la faiblesse des taux d'intérêt, le secteur a su rebondir en 2015 pour la première fois depuis 2003. Cela nous laisse entrevoir la possibilité d'un scénario de « Relance » favorable à la consommation des ménages conforme à la meilleure période qu'ait vécue le secteur. Le scénario « Régulation » est le scénario où les véhicules électriques se développent le plus (Cf prospective motorisation 2030 – Autofocus n°85), avec un effet négatif sur l'emploi dans la maintenance en concessions. Le scénario « Austérité » à l'horizon 2030 reflète ici à un taux de croissance de la pire période d'emploi qu'ait vécu le commerce automobile (2003-2013). Elle correspond justement à une période de politique de rigueur.

TENDANCE D'ÉVOLUTION DES EFFECTIFS SALARIÉS DANS LE COMMERCE DES VÉHICULES AUTOMOBILES (4511Z)



Source : Acoff, 2007 - 2019 - projections Observatoire des métiers des services de l'automobile

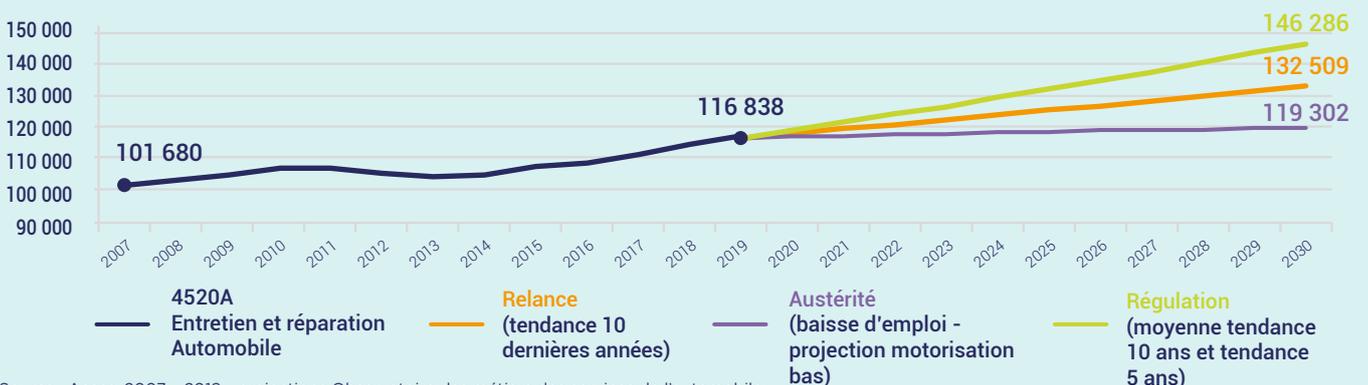
COMMENT L'EMPLOI CHEZ LES MRA ET LES AGENTS PEUT-IL VARIER ?



L'entretien et la réparation automobile (composé des MRA et des agents) est un secteur assez stable dans le temps. Les périodes de crise y sont peu marquées. L'emploi y varie moitié moins par rapport au commerce automobile. Le scénario « Austérité » correspond à un taux de croissance d'emploi légèrement dégradé par la faiblesse de la consommation automobile des ménages et par l'arrivée du véhicule électrique. Le scénario « Relance » correspond à la tendance favorable du secteur des dix dernières années. Dans le scénario « Régulation », nous avons considéré

qu'un parc davantage contrôlé par des gestionnaires de flottes pouvait rationaliser la consommation d'entretien et de réparation. Le contrôle technique annuel permettant également de renforcer les usages patrimoniaux, il est possible d'imaginer une dynamique favorable au développement de l'emploi salarié. La courbe choisie pour matérialiser la meilleure croissance de l'entretien réparation ne reprend pas la tendance des meilleures années qu'ait vécu le secteur. En effet, la forte croissance des véhicules électriques freine l'espoir d'un meilleur développement de l'emploi de ce secteur.

TENDANCE D'ÉVOLUTION DES EFFECTIFS SALARIÉS DANS L'ENTRETIEN ET LA RÉPARATION DE VÉHICULES AUTOMOBILES (4520A)



Source : Acoff, 2007 - 2019 - projections Observatoire des métiers des services de l'automobile



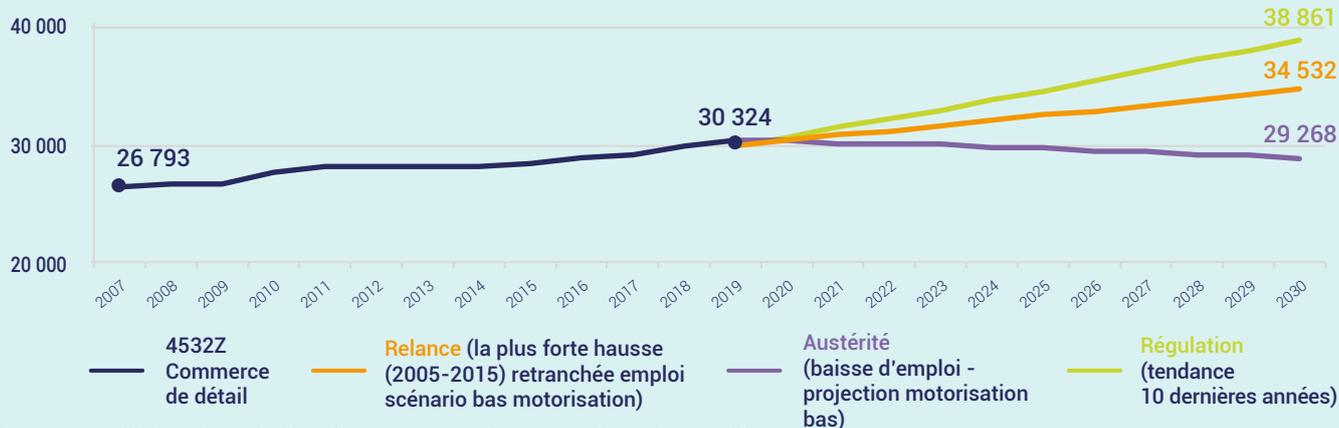
COMMENT L'EMPLOI DANS LES CENTRES AUTOS PEUT-IL VARIER ?



En dehors du fait que l'âge moyen du parc automobile traité par les centres autos et réparateurs rapides est un peu plus jeune que celui des MRA, les logiques de scénarios pour l'emploi du commerce de détail d'équipements automobiles sont les mêmes que celles de l'entretien et réparation automobile.

Environ 10 000 emplois séparent le scénario « **Régulation** » du scénario « **Austérité** » : ce qui représente une certaine stabilité. Les évolutions tendanciennes de l'emploi des scénarios « **Relance** » (la plus forte tendance à la hausse d'emploi sur 10 ans) et « **Austérité** » intègrent les baisses d'emploi lié au développement du véhicule électrique.

TENDANCE D'ÉVOLUTION DES EFFECTIFS SALARIÉS DANS LE COMMERCE DE DÉTAIL D'ÉQUIPEMENTS AUTOMOBILE (4532Z)



Source : Acooss, 2007 - 2019 - projections Observatoire des métiers des services de l'automobile



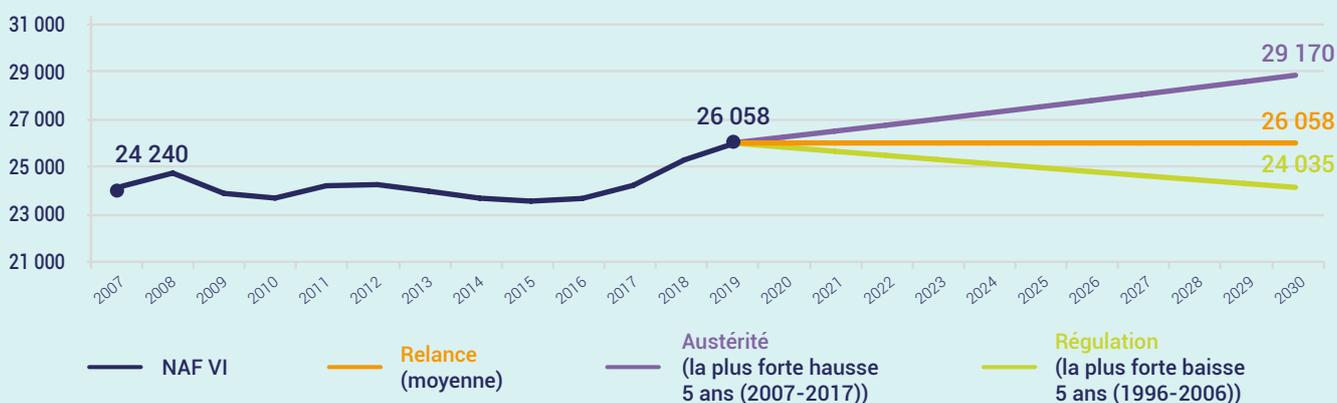
COMMENT L'EMPLOI DANS LES ENTREPRISES DU COMMERCE ET RÉPARATION DE VÉHICULES INDUSTRIELS PEUT-IL VARIER ?



Les scénarios prospectifs proposent une rupture pour le commerce et la réparation de véhicules industriels par rapport aux tendances du passé. Seuls 5 000 emplois séparent le scénario « **Austérité** » du scénario « **Régulation** ». La période de crise sanitaire marquera durablement la vente de poids lourds et surtout d'autocars dans les années qui suivront. Ce qui incite à éviter un scénario trop optimiste. La rupture provient du fait que les scénarios « **Régulation** » et « **Relance** » réorganisent le transport de marchandises à travers un transfert modal en direction du ferroviaire et fluvial, voire à travers une relocalisation des échanges (scénario « **Régulation** »).

Cette prospective est inédite puisqu'à ce jour les politiques de transfert modaux n'ont pas encore montré leur efficacité. Parallèlement, dans le scénario « **Austérité** », les consommateurs privilégient les produits les moins chers, qui sont aussi généralement fabriqués plus loin. Le transport de marchandises se développe et permet au commerce et réparation de véhicules industriels de poursuivre la tendance de son plus fort taux de croissance historique.

TENDANCE D'ÉVOLUTION DES EFFECTIFS SALARIÉS DANS LES NAF DU VÉHICULE INDUSTRIEL



Source : Pôle Emploi, Acooss, 2007 - 2019 projections Observatoire des métiers des services de l'automobile

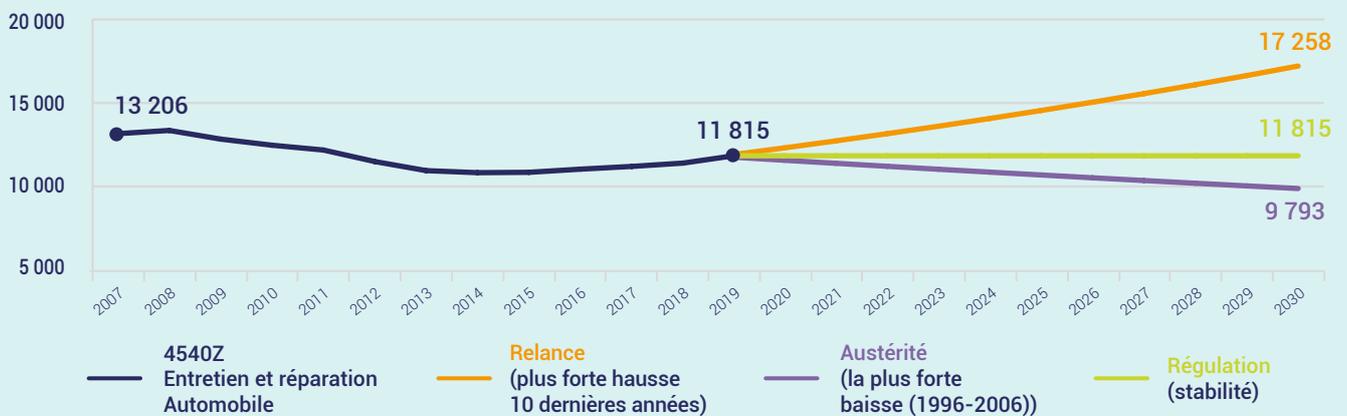


COMMENT L'EMPLOI DANS LE COMMERCE ET LA RÉPARATION DE MOTOCYCLE PEUT-IL VARIER ?



L'emploi dans le commerce et la réparation de motorcycle est extrêmement fluctuant au grès de la conjoncture. Entre la tendance de la plus forte hausse en cas de conjoncture économique favorable (scénario « **Relance** ») et la tendance à la plus forte baisse qui marque le scénario « **Austérité** », il y a plus de 7 000 emplois d'écart. Les politiques écologiques ne sont clairement pas favorables au motorcycle. On peut cependant espérer que le développement du scooter électrique ou la mise en œuvre d'un contrôle technique motorcycle permette, dans le cadre d'un scénario « **Régulation** », de conserver l'emploi existant.

TENDANCE D'ÉVOLUTION DES EFFECTIFS SALARIÉS DANS LE COMMERCE ET RÉPARATION DE MOTOCYCLES



Source : Acoiss, 2007 - 2019 - projections Observatoire des métiers des services de l'automobile

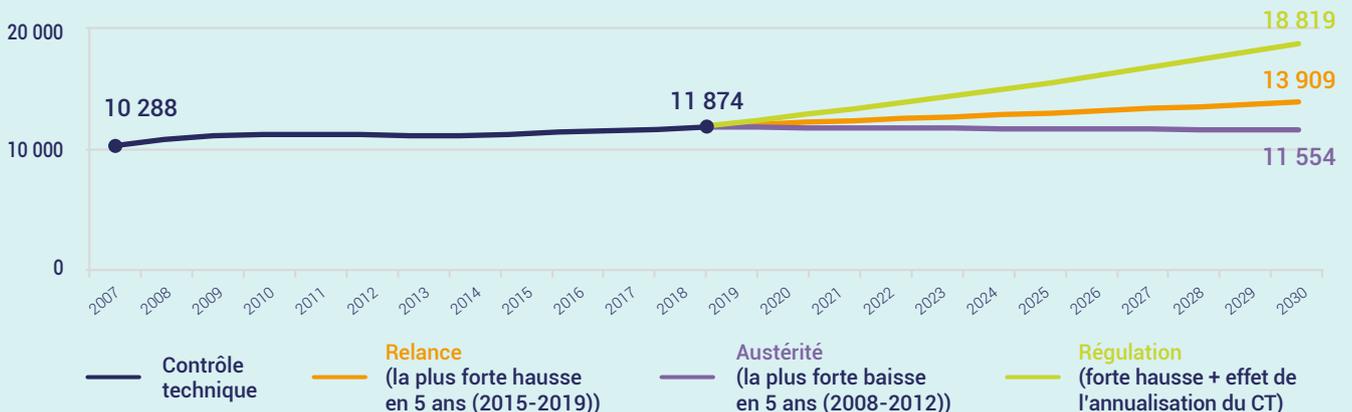


COMMENT PEUT VARIER L'EMPLOI DANS LE CONTRÔLE TECHNIQUE AUTOMOBILE ?



Les scénarios « **Relance** » et « **Austérité** » sont le reflet des évolutions favorables et défavorables que le secteur du contrôle technique a vécu dans son passé proche : celles-ci sont peu fluctuantes. Le scénario « **Régulation** » est toutefois marqué par des mesures réglementaires hors normes pour le secteur : contrôle technique motorcycle, annualisation du contrôle technique VL et VUL (véhicule utilitaire léger), nouveau contrôle antipollution. Pour prendre en compte les évolutions de l'emploi nécessaires à la mise en œuvre de ces mesures, nous avons ajouté aux évaluations les plus hautes, une estimation des effets de l'annualisation du contrôle technique sur le chiffre d'affaires sectoriel.

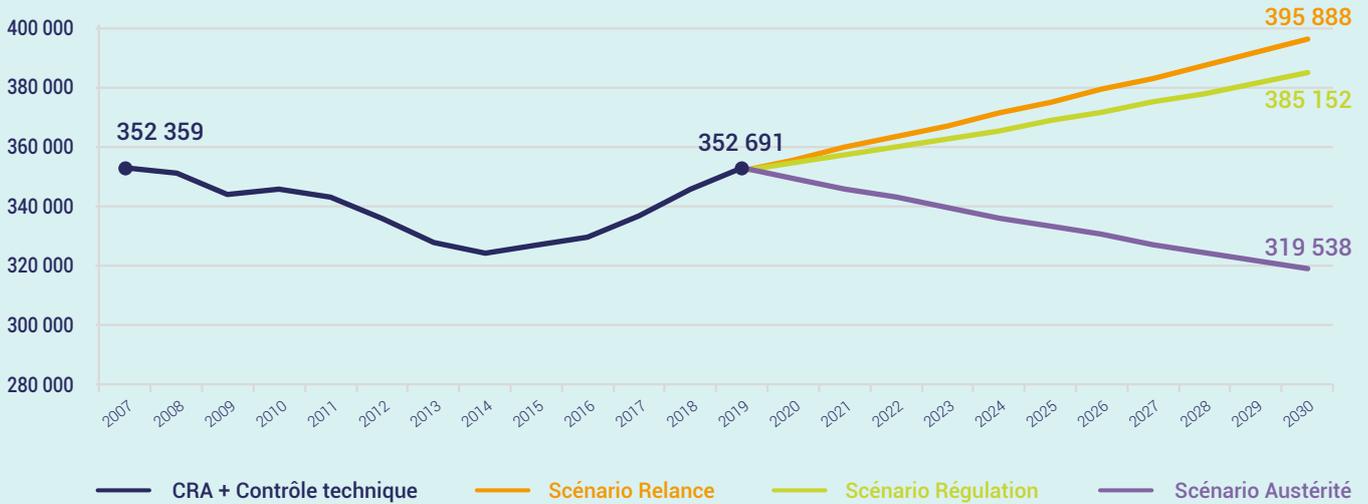
TENDANCE D'ÉVOLUTION DES EFFECTIFS SALARIÉS DANS LE CONTRÔLE TECHNIQUE



Source : Pôle Emploi, Acoiss, 2007 - 2019 - projections Observatoire des métiers des services de l'automobile



TENDANCE D'ÉVOLUTION DES EFFECTIFS SALARIÉS DANS LE CRA



Source : Pôle Emploi, Acofs, 2007 - 2019 projections Observatoire des métiers des services de l'automobile

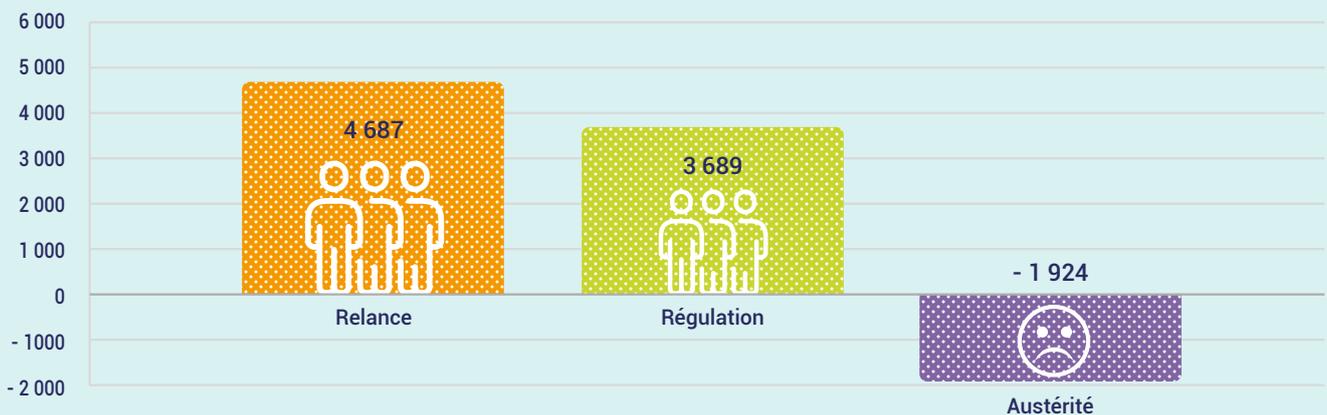
Finalelement, l'emploi sectoriel à l'horizon 2030 peut vraisemblablement varier entre 320 000 et 396 000 emplois. 75 000 emplois peuvent séparer un scénario « **Relance** » d'un scénario « **Austérité** ».

Les instructions de cette modélisation de l'évolution de l'emploi salarié nous apprennent qu'un modèle de relance de la consommation n'est pas le seul apte à créer de l'emploi. Un modèle où la consommation est très encadrée par des mesures écologiques peut être lui aussi à même d'améliorer la rationalité des acteurs en matière d'entretien et de réparation et de créer de l'emploi.

La modélisation nous permet de comprendre également que l'évolution de l'emploi d'une année sur l'autre génère des besoins de main-d'œuvre compris entre environ + 4 500 et - 2 000 besoins annuels en salariés. Si la variation est importante, il ne s'agit que d'une seule des trois sources de besoin de main-d'œuvre (avec les départs en fin de carrière et la mobilité intersectorielle).



BESOINS ANNUELS D'EMPLOI SALARIÉ INDUITS PAR L'ÉVOLUTION DE L'EMPLOI



Observatoire des métiers des services de l'automobile - Prospective 2030

À QUEL ÂGE PARTIRONT LES SALARIÉS DU COMMERCE ET RÉPARATION AUTOMOBILE EN FIN DE CARRIÈRE ENTRE 2020 ET 2030 ?



MÉTHODE

QU'EST-CE QUE LA NOTION DES DÉPARTS EN FIN DE CARRIÈRE ?

Pour évaluer les besoins en renouvellement de main-d'œuvre, il faut comptabiliser le nombre de personnes quittant le marché du travail en fin de carrière, y compris les personnes qui ne retrouveront pas de travail avant de partir en retraite.

L'INSEE a élaboré pour France Stratégie une projection des départs en fin de carrière à partir d'un volume de départ par âge et par Famille Professionnelle (FAP), pour chaque année jusqu'en 2030, à partir de l'Enquête Emploi de l'INSEE (+ de 72 ans exclus), en fonction des réformes des départs en retraite connues à ce jour.

A partir de cette base de données, nous avons calculé l'âge moyen de départ par FAP, par année, pour le commerce et la réparation automobile.

Par rapport aux prospectives antérieures, le calcul des départs en fin de carrière a consisté à faire vieillir la population année après année par FAP, sur la population du commerce et de la réparation automobile (base INSEE RGP 2017). Ainsi, nous disposons, pour la première année, d'une image assez nette des grandes années de départ en fin de carrière par FAP.

Depuis 2012, les âges moyens de départs en fin de carrière ne cessent d'augmenter dans le commerce et la réparation automobile du fait des réformes des régimes de retraite successifs. Ce sont essentiellement les ouvriers qualifiés qui voient leur âge moyen de départ en fin de carrière fortement augmenter entre 2012 et la prospective 2020 à 2030 du fait des réformes de régime de retraite (+2 ans). Dans le même temps, l'âge moyen des populations de cadres ne prend qu'une année en raison d'un âge de retraite déjà très tardif. Comme il reste compliqué pour les ouvriers non qualifiés de retrouver du travail après 50 ans, l'âge moyen de départ en fin de carrière de cette population ne progresse que d'une année.



ÉVOLUTION DES ÂGES DE DÉPARTS EN FIN DE CARRIÈRE COMPARAISON 2012, PROSPECTIVE 2022 ET PROSPECTIVE 2030

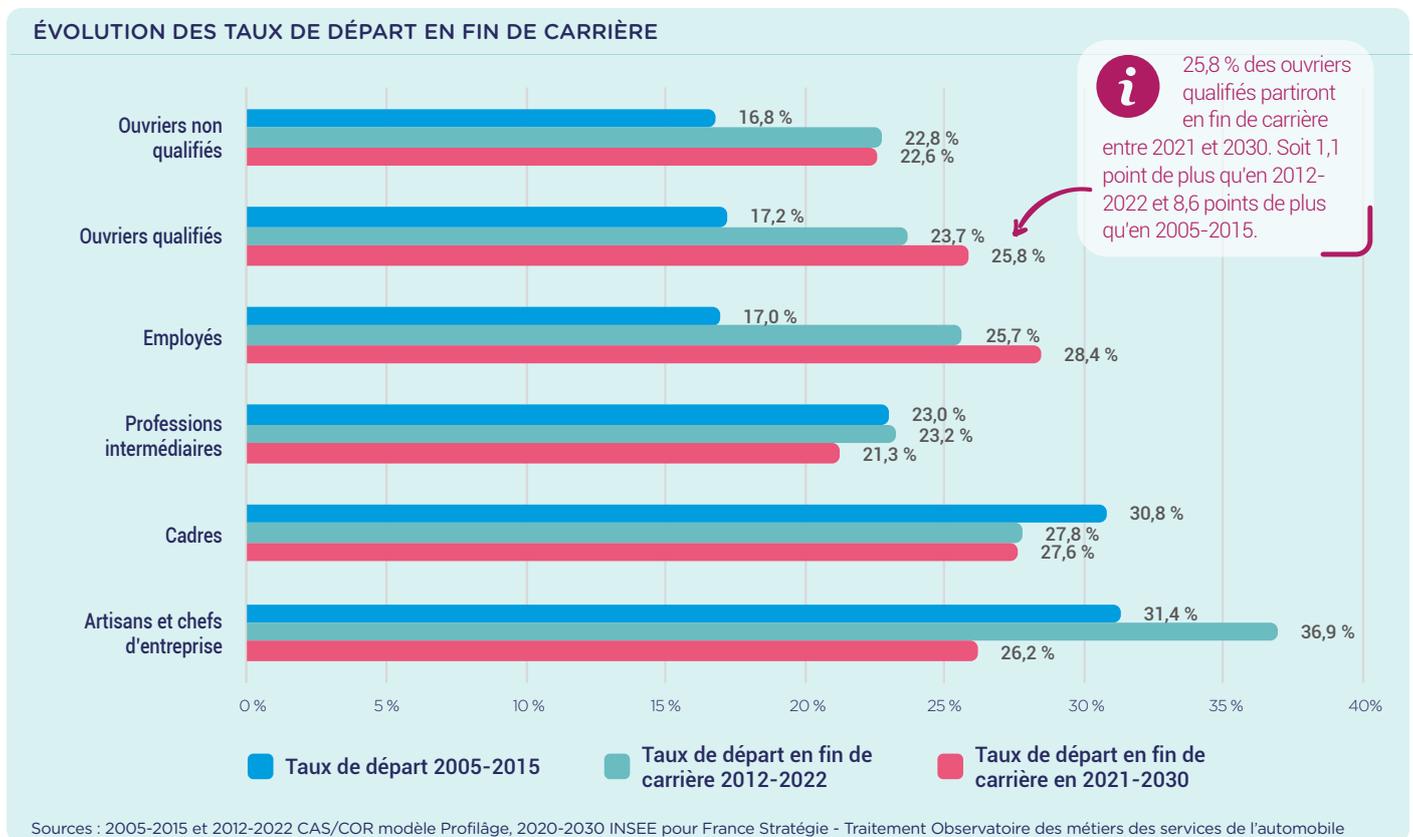


Sources : 2012 INSEE, 2012-2022 CAS/COR modèle Profilâge, 2020-2030 INSEE pour France Stratégie - Traitement Observatoire des métiers des services de l'automobile



QUELLE EST LA PART DES SALARIÉS DE 2020 QUI SERONT PARTIS EN FIN DE CARRIÈRE EN 2030 ?

Malgré la croissance de l'âge moyen des départs en fin de carrière dans le commerce et la réparation automobile, les départs en fin de carrière restent fortement croissants à cause des impacts du baby-boom sur la démographie. De 24 % de départs en fin de carrière entre 2012 et 2022, le taux de départ en fin de carrière des personnes en poste en 2020 sera de 26 % en 2030.



Durant ces dix prochaines années, les départs en fin de carrière vont singulièrement croître pour les populations d'ouvriers qualifiés et d'employés. Ce sont les plus importantes problématiques auxquelles va devoir répondre la branche des services de l'automobile entre 2020 et 2030.

Entre 2020 et 2030, jamais le nombre d'ouvriers de la réparation automobile à partir en fin de carrière n'aura été aussi élevé.

Les départs en fin de carrière des ouvriers qualifiés

26 % des ouvriers qualifiés du CRA partiront en fin de carrière entre 2020 et 2030. Il s'agit du taux de départ de cette population le plus élevé jamais observé depuis l'après-guerre. Cette situation doit d'autant plus nous alerter qu'il s'agit d'une population assez compliquée à renouveler car elle est intégralement formée par des certifications spécifiques aux services de l'automobile. Le recours à la main-d'œuvre issue d'autres secteurs est assez rare.

Pour cette population des ouvriers qualifiés, les départs sont assez élevés, jusqu'à 2900 par an en 2024, puis baissent et stagnent autour de 2500 départs annuels jusqu'en 2029, année où les départs reviennent à un niveau très élevé. Alors que nous sommes en pleine période de départ en retraite de baby-boomers, il est possible que ce léger fléchissement soit lié à la baisse d'emploi qu'a enregistré le secteur il y a 40 ans lors du deuxième choc pétrolier.

Pour **les ouvriers de la réparation automobile**, les générations 62, 63 et 64 sont conséquentes, comme la génération 1970. Cela signifie que les périodes 2022-2024 et 2030 vont être assez sensibles en matière de renouvellement de main-d'œuvre de ces métiers.

Les magasiniers automobiles sont aussi composés d'une grosse génération née en 1964 qui devrait partir autour de 2023-2024.

Les départs en fin de carrière des employés

Plus de 28 % des employés actuellement en poste vont partir en fin de carrière entre 2020 et 2030, essentiellement durant la seconde partie de la période. Parmi les employés, pour les secrétaires et assistantes, 2028, 2029 et 2030 représentent les plus grandes vagues de départs en fin de carrière sur ces postes. La génération de **secrétaires et assistant(e)s** née en 1968 risque de rendre l'année 2028 assez critique en termes de recrutement de ces profils ; d'autant que ces départs se cumulent avec des départs **d'agents de maîtrise administratifs**. Pour les **comptables**, ce sont les générations 69 et 70 qui seront les plus préoccupantes avec de nombreux départs en 2030.

2024 et 2030 : des années critiques pour le renouvellement de la population ouvrière.

CHRONOLOGIE DES DÉPARTS EN FIN DE CARRIÈRE LES PLUS IMPORTANTS PAR FAMILLE PROFESSIONNELLE DE MÉTIERS



Source : INSEE pour France Stratégie - Traitement Observatoire des métiers des services de l'automobile

Les départs en fin de carrière des professions intermédiaires

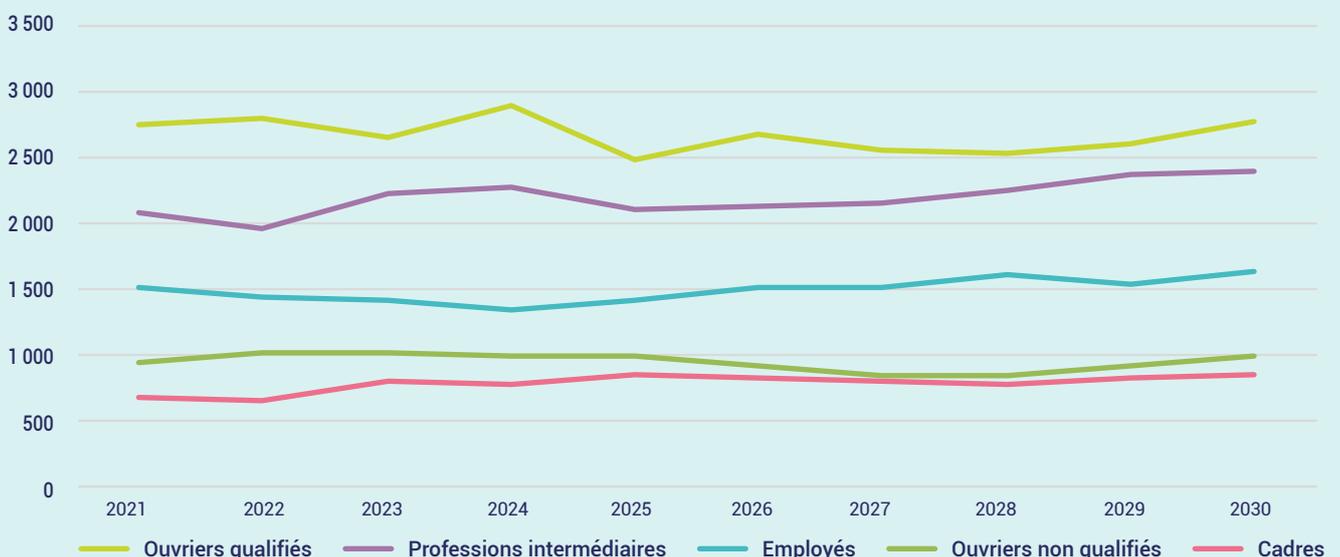
En revanche, les grandes périodes de remplacement des populations de professions intermédiaires sont plutôt derrière nous. Elles avaient occasionné, la décennie passée, un effort notable de formation des vendeurs de la part de la profession. Les années 2029 et 2030 verront toutefois une nouvelle croissance des départs en fin de carrière des **vendeurs automobiles** (particulièrement de la génération de vendeurs nés en 1968) qu'il faudra remplacer. La génération de vendeurs née en 1973 sera aussi à suivre avec attention.

Les techniciens et agents de maîtrise technique ont également des périodes de départ en fin de carrière qui se cumulent avec ceux des ouvriers de la réparation automobile : ce qui rend les périodes autour de 2024 et 2030 assez sensibles en termes de renouvellement de main-d'œuvre.

Les départs en fin de carrière des ouvriers non qualifiés et des cadres

Les niveaux de départ des **ouvriers non qualifiés (ONQ)** et des **cadres** sont eux, plutôt stables. Les ONQ de la mécanique ont eu d'importantes générations en 1959 et 1960 qui sont plutôt partis en fin de carrière en 2020.

ÉVOLUTIONS DES DÉPARTS EN FIN DE CARRIÈRE 2021-2030 PAR CATÉGORIES SOCIALES



Source : INSEE pour France Stratégie - Traitement Observatoire des métiers des services de l'automobile

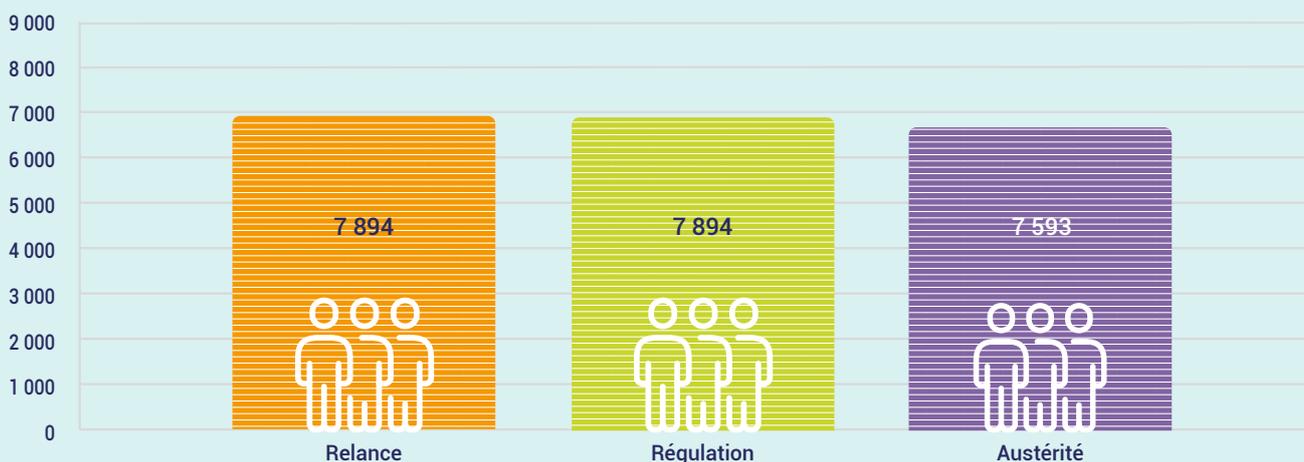


QUELS SCÉNARIOS APPLIQUER AUX DÉPARTS EN FIN DE CARRIÈRE ?

Les travaux que l'INSEE a réalisés pour France-Stratégie correspondent aux scénarios interventionnistes « **Relance** » et « **Régulation** ».

Toutefois, dans le cadre d'un scénario « **Austérité** », un contrôle plus strict des régimes de répartition et particulièrement du régime des retraites doit être envisagé. Il existe plusieurs moyens de trouver un équilibre des régimes de retraite, mais un des moyens évoqués par le Conseil d'Orientation des Retraites² consiste à rallonger l'âge de départ en retraite. En optant pour une hypothèse moyenne, nous avons choisi de faire partir la population salariée 0,4 ans plus tard à partir de 2025, ce qui génère une légère diminution du nombre de départs en fin de carrière de - 4 %.

BESOINS ANNUELS D'EMPLOI SALARIÉ INDUITS PAR LES DÉPARTS EN FIN DE CARRIÈRE



Source : INSEE pour France Stratégie - Traitement Observatoire des métiers des services de l'automobile

La modélisation nous permet donc de comprendre que la part des besoins de main-d'œuvre induits par les départs en fin de carrière oscille entre 7900 et 7600. **Il s'agit de la source principale de besoins de main-d'œuvre.**

MOBILITÉ INTERSECTORIELLE : COMBIEN DE SALARIÉS RENTRENT ET SORTENT DU COMMERCE ET DE LA RÉPARATION AUTOMOBILE CHAQUE ANNÉE ?



MÉTHODE

À QUOI SERT L'ÉVALUATION DE LA MOBILITÉ INTERSECTORIELLE ?

La mobilité intersectorielle est difficile à étudier car il existe peu de données à son sujet. Elle est pourtant fondamentale aux observatoires de branche pour évaluer les besoins de main-d'œuvre.

Pour l'obtenir, l'ANFA travaille avec le Céreq qui a accès aux fichiers détaillés de l'Enquête Emploi de l'INSEE. Pour cela, le Céreq agrège quatre années d'Enquête Emploi.

Malgré les imprécisions du secteur d'activité occupé en n-1, nous pouvons disposer d'une représentation de la provenance des actifs occupés dans la branche des services de l'automobile l'année antérieure et de la destination des actifs du commerce et de la réparation automobile occupés l'année postérieure.

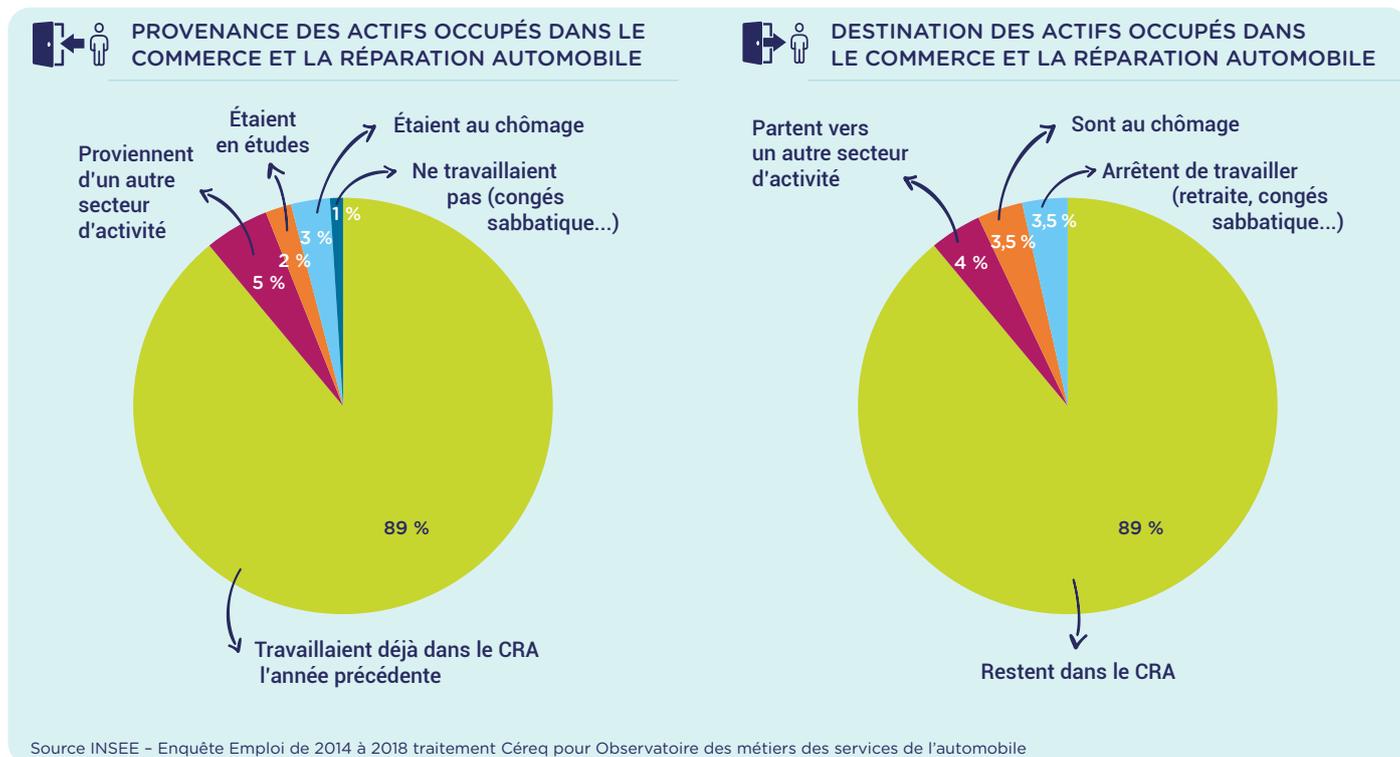


² In Perspectives des retraites en France à l'horizon 2030, rapport du COR - Novembre 2019

Chaque année entre **4 et 7% des actifs du commerce et de la réparation automobile quittent le secteur** pour aller travailler dans un autre secteur d'activité. De même entre **5 à 7% des actifs de la branche rejoignent le commerce et la réparation automobile** en provenance d'autres secteurs d'activité.

Selon l'enquête-emploi de l'INSEE, durant la période 2014 à 2018, nous pouvons évaluer que 89% des actifs des services de l'automobile travaillaient déjà dans le commerce et la réparation automobile l'année précédente (sans doute dans la même entreprise d'ailleurs). Nous évaluons aussi que 5% des actifs du

CRA travaillaient dans un autre secteur d'activité (soit environ 21 000 nouveaux actifs issus d'autres secteurs par an) et 3 % des actifs occupés dans le CRA étaient au chômage l'année précédente (soit environ 13 000 anciens chômeurs). Certains de ces profils doivent être qualifiés pour occuper un poste dans les services de l'automobile mais d'autres peuvent directement occuper un poste dans le secteur. Nous n'avons pas les moyens techniques d'évaluer la part des demandeurs d'emploi et actifs issus d'un autre secteur d'activité qui s'insèrent directement dans nos métiers et la part de ceux qui doivent effectuer une formation pour pouvoir y rentrer.



Tous les profils ne sont pas aussi mobiles d'un secteur d'activité vers un autre. Les **catégories sociales les plus mobiles sont les ouvriers non qualifiés (ONQ)**. Il s'agit de profils peu qualifiés donc peu payés, en recherche d'une meilleure situation d'un secteur à l'autre : ils sont très mobiles. En 2014-2018, 11 % des ONQ du CRA provenaient d'un autre secteur et 10 % des ONQ du CRA ont quitté le secteur.

Les **employés** (assistantes, comptables) sont aussi les **profils les plus mobiles** derrière les ONQ : dans ces métiers, les spécificités de compétences d'une branche sont peu marquées. Il est donc plus facile de passer d'un secteur à un autre. La logique est à peu près la même dans une moindre mesure pour les cadres et la partie des professions intermédiaires dédiée à la vente.

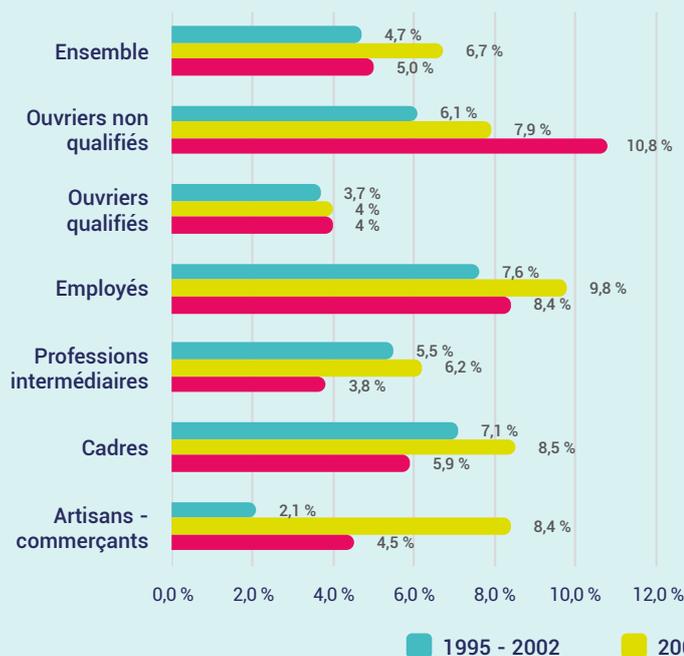
En revanche, quelle que soit l'année étudiée, **les ouvriers qualifiés représentent les profils les moins mobiles** d'un secteur à l'autre. Les ouvriers de la réparation automobile mais aussi les techniciens sont des profils très fidèles au commerce et à la réparation automobile : seuls 4 % quittent le secteur annuellement (moins de 2 % pour les techniciens).

L'âge est enfin un critère particulièrement déterminant pour évaluer le niveau de mobilité intersectorielle. Entre 2014 et 2018, 9,5 % des jeunes de moins de 30 ans proviennent d'un autre secteur d'activité : preuve que le secteur les attire et qu'un jeune issu d'un autre secteur d'activité peut intéresser nos entreprises. Une moyenne de 6,5 % des actifs de moins de 30 ans quittent cependant le secteur. Les plus de 50 ans sont en revanche nettement moins mobiles puisque seuls 1,5 % d'entre eux proviennent d'un autre secteur l'année précédente et 1,5 % quittent le secteur du CRA chaque année.

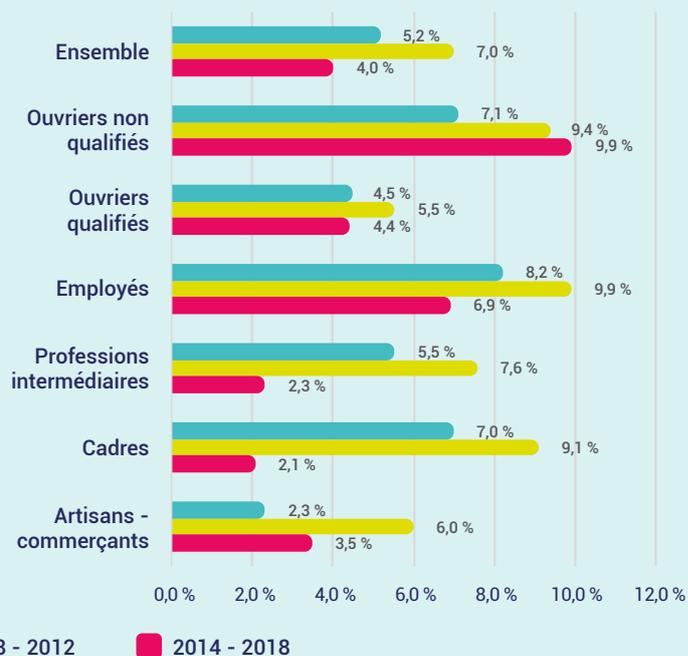


Les ouvriers qualifiés du commerce et de la réparation automobile sont très fidèles à leur secteur.

PART DE ENTRANTS EN PROVENANCE D'AUTRES SECTEURS D'ACTIVITÉS VERS LE CRA



PART DE SORTANTS VERS D'AUTRES SECTEURS D'ACTIVITÉS DEPUIS LE CRA



Source : INSEE - Enquête Emploi de 2015 à 2018 traitement Céreq pour Observatoire des métiers des services de l'automobile



L'Enquête Emploi de l'INSEE nous permet d'évaluer que les actifs ayant changé de secteur d'activité pour arriver dans le commerce et la réparation automobile proviennent de secteurs très variés. Le commerce de détail représente toutefois à lui seul 22 % des personnes rentrant dans le CRA parmi ceux qui proviennent d'un autre secteur. L'industrie automobile longtemps considérée comme un secteur concurrentiel pour les jeunes formés aux métiers de l'automobile fournit 9 % des entrants dans le CRA. L'administration (dont l'armée) et le transport terrestre sont les deux autres secteurs représentatifs qui fournissent de la main-d'œuvre au commerce et à la réparation automobile.

ORIGINE DES ACTIFS DU COMMERCE ET RÉPARATION AUTOMOBILE PARMIS CEUX QUI ONT CHANGÉ DE SECTEUR D'ACTIVITÉ ENTRE N-1 ET N

Commerce de détail, à l'exception des automobiles et des motocycles	22 %	Fabrication de machines et équipements n.c.a.	4 %
Industrie automobile	9 %	Travaux de construction spécialisés	3 %
Administration publique et défense - sécurité sociale obligatoire	7 %	Programmation, conseil et autres activités informatiques	3 %
Transports terrestres et transport par conduites	5 %	Réparation et installation de machines et d'équipements	3 %
Restauration	4 %	Industries alimentaires	3 %
Commerce de gros, à l'exception des automobiles et des motocycles	4 %	Autre	29 %
Entreposage et services auxiliaires des transports	4 %		

Source : INSEE - Enquête Emploi de 2014 à 2018 traitement Céreq



QUELS SCÉNARIOS APPLIQUER À LA MOBILITÉ INTERSECTORIELLE ?



Comme une des finalités des travaux prospectifs est d'évaluer les besoins en jeunes à former, c'est moins l'identification des entrées et des sorties qui intéresse l'analyse que l'évaluation du solde entre les entrées et les sorties. En effet, si les entrées vers le CRA sont supérieures aux sorties hors du CRA, cela signifie qu'il est nécessaire de moins former de jeunes car le secteur puise une partie de ses besoins dans la main-d'œuvre d'autres secteurs. En revanche, quand les sorties du CRA sont plus importantes que les entrées, cela signifie qu'il faut être en mesure de compléter les besoins de main-d'œuvre en formant davantage de jeunes.

C'est le troisième exercice prospectif de l'Observatoire des métiers des services de l'automobile et la troisième année

de collaboration avec le Céreq autour de l'Enquête Emploi sur la question de la mobilité intersectorielle du commerce et de la réparation automobile. Les périodes d'analyse de l'enquête emploi réalisées par le Céreq correspondent à des caractéristiques différentes de l'emploi sectoriel, mais aussi à des besoins liés aux départs en fin de carrière spécifiques.

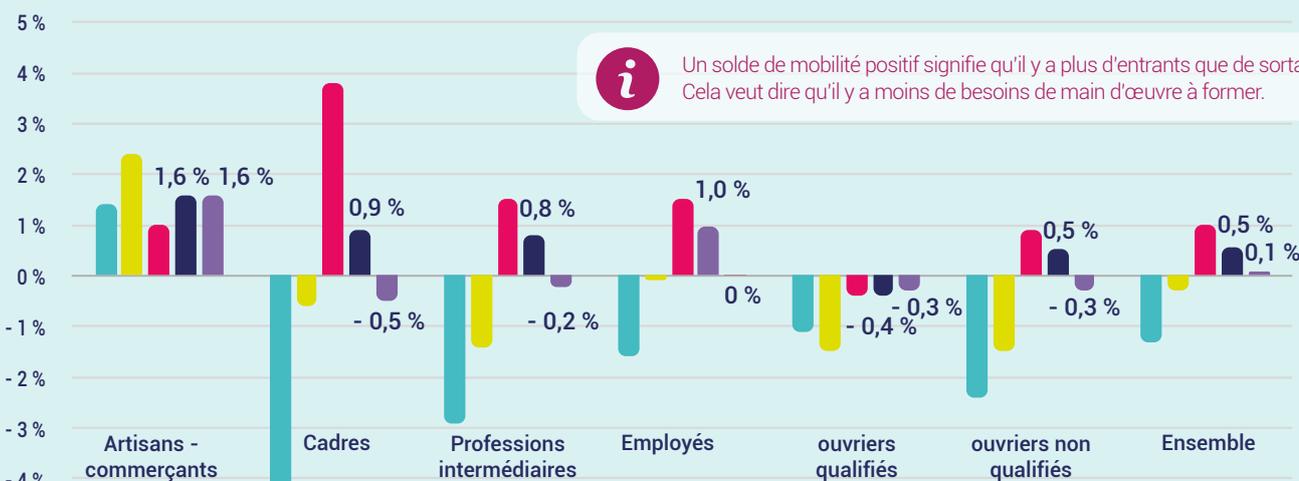
- La période 1995-2002 est marquée par une situation favorable à l'emploi sectoriel.
- La période 2008-2012 est caractérisée par une situation dégradée de l'emploi dans le secteur et par un niveau important de départs en fin de carrière de cadres du secteur.
- La période 2014-2018 est marquée par un retour de la croissance de l'emploi et par des besoins importants de professions intermédiaires issus des départs en fin de carrière.

Lorsque les taux de départs en fin de carrière sont importants et que la conjoncture est bonne, les entreprises vont chercher à l'extérieur du CRA les compétences qui leur manquent en cadres, professions intermédiaires tertiaires, employés et ONQ.

Le cas des **ouvriers qualifiés est particulier car ils sortent toujours plus qu'ils ne rentrent dans le secteur (mais sur des flux toujours très faibles)**. Il semble donc que les ouvriers de la réparation automobile et les techniciens automobiles sont des profils difficilement trouvables en dehors du commerce et réparation automobile et qu'il appartient donc à la branche des services de l'automobile de qualifier pratiquement intégralement ses salariés.

D'autres tendances semblent aussi se dessiner avec le temps. Il semble de plus en plus que les cadres du commerce et de la réparation automobile viennent d'autres secteurs d'activité où ils ont acquis leur qualification. Soit parce que la branche n'a pas les dispositifs pour les former, soit parce que les expériences acquises dans d'autres secteurs d'activité sont appréciées par les entreprises du secteur.

SOLDES DE MOBILITÉ INTERSECTORIELLE DES PÉRIODES ANALYSÉES ET PROSPECTIVE 2030



Un solde de mobilité positif signifie qu'il y a plus d'entrants que de sortants. Cela veut dire qu'il y a moins de besoins de main d'œuvre à former.



Un solde de mobilité négatif signifie qu'il y a plus de sortants que d'entrants. Cela veut dire qu'il y a plus de besoins de main d'œuvre à former.

- Solde de mobilité intersectorielle 1995-2002
- Solde mobilité intersectorielle 2008-2012
- Solde de mobilité intersectorielle 2014-2018
- Solde scénarios Relance et Régulation
- Solde scénario Austérité

Source : INSEE - Enquête Emploi 1995-2018 - Traitement Céreq - Prospective Observatoire des métiers des services de l'automobile

En fonction des interactions que nous comprenons entre la mobilité intersectorielle, l'emploi salarié et les besoins issus des départs en fin de carrière, nous avons reconstruit une matrice de soldes probables de mobilité intersectorielle à l'horizon 2030 :

- Sur une base des soldes de mobilité 2014-2018 (période favorable à l'emploi) pour les scénarios « **Relance** » et « **Régulation** », mais pondérée par les tendances et les besoins issus des fins de carrière, soit un solde de mobilité moyen de + 0,5 % (+ 0,41 % sans les artisans).
- Sur la base des soldes de mobilité 2008-2012 (période défavorable à l'emploi sectoriel) pour le scénario « **Austérité** » : soit un solde de mobilité moyen de + 0,1 % (- 0,25 % sans les artisans).

Les besoins annuels d'emploi dépendant de la mobilité intersectorielle varient de - 1 800 à + 800.

Très clairement, la mobilité intersectorielle joue un rôle de régulation des besoins de jeunes à qualifier. Plus le CRA a besoin de qualifier des jeunes en raison des départs en fin de carrière et de l'évolution de l'emploi (scénarios « **Relance** » et « **Régulation** »), plus le secteur fait appel à de la main-d'œuvre d'autres secteurs d'activité. A contrario, moins le CRA a de besoins structurels et moins il fait appel à la mobilité intersectorielle. En conséquence, la mobilité intersectorielle permet d'éviter de trop grandes fluctuations du nombre de jeunes qui doivent sortir de l'appareil de formation et être recrutés par le secteur.

*Plus les besoins augmentent,
plus le recours à la main d'œuvre
d'autres secteurs s'accroît.*

BESOINS ANNUELS D'EMPLOI SALARIÉ INDUITS PAR LA MOBILITÉ INTERSECTORIELLE



i Pour les scénarios Relance (- 1 852) et Régulation (- 1 802), le recours à de la main d'œuvre venant d'autres secteurs engendre un moindre besoin de former des jeunes (besoin négatif).

COMBIEN LE COMMERCE ET LA RÉPARATION AUTOMOBILE DOIVENT-ILS QUALIFIER D'ARTISANS ET DE CHEFS D'ENTREPRISE ?



Les carrières des artisans et des salariés s'entremêlent : d'anciens salariés deviennent des artisans, des jeunes formés aux métiers de l'automobile en début de carrière choisissent de débiter par l'entrepreneuriat, des salariés d'autres secteurs s'installent comme artisans voire microentrepreneurs dans le CRA.

Afin d'évaluer les besoins de main-d'œuvre, il convient d'identifier le nombre d'artisans que la branche doit former. Les artisans travaillant dans le commerce et la réparation automobile sont comptabilisés par le recensement général de la population. Les trois derniers recensements comparables (2007, 2012 et 2017) nous montrent une parfaite régularité dans la progression du nombre d'artisans automobiles. Etant donné que cette progression ne suit pas l'évolution de l'emploi salarié, nous avons considéré qu'elle est spécifique à cette population. Afin d'évaluer la progression de l'artisanat automobile jusqu'en 2030, nous avons poursuivi les tendances existantes. Ce qui générerait un besoin d'emploi d'artisans d'environ 1 000 individus par an.

ÉVOLUTION ET PROJECTION DU NOMBRE D'ARTISANS ET CHEFS D'ENTREPRISE DU COMMERCE ET DE LA RÉPARATION AUTOMOBILE



Source : INSEE - Recensement Général de la Population / Projection Observatoire des métiers des services de l'automobile

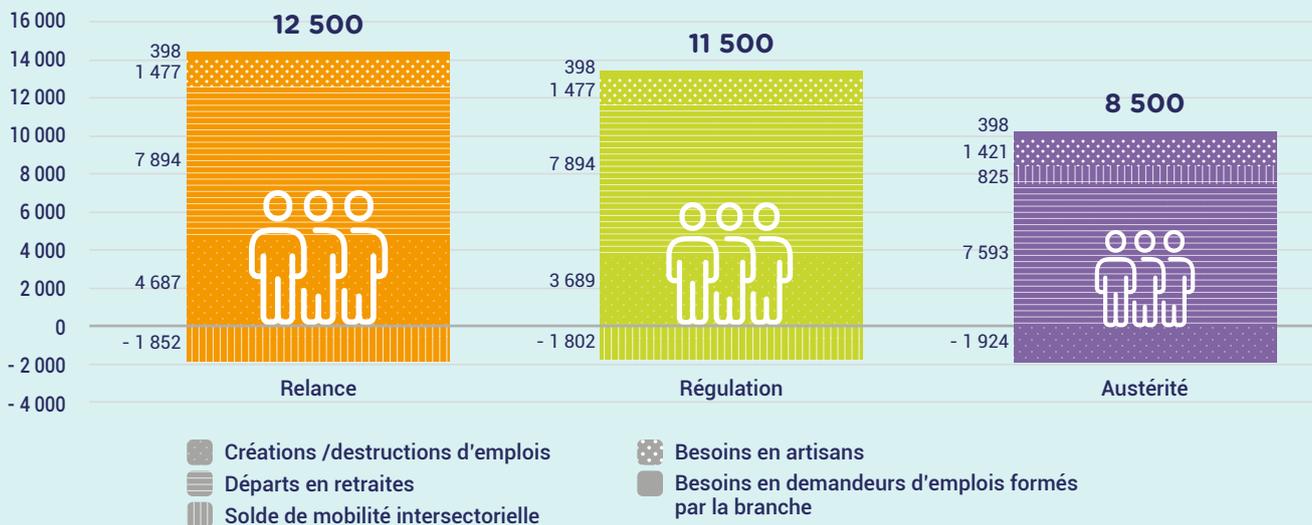
Les travaux de l'INSEE pour France Stratégie nous montrent également que plus de 1500 artisans devraient partir en fin de carrière à l'horizon 2030.

Les travaux sur la mobilité intersectorielle à partir de l'Enquête Emploi précisent un solde de mobilité de 1300 actifs issus d'un autre secteur d'activité et devenus artisans annuellement entre 2014 et 2018.

Le cumul de ces trois facteurs nous permet d'évaluer le nombre d'ouvertures de postes en artisans et chefs d'entreprise autour de 1500. Ces ouvertures de postes peuvent être occupées soit par d'anciens salariés du secteur qui deviennent artisans, soit par des jeunes issus de formation.

QUELS SONT LES BESOINS EN QUALIFICATIONS DU COMMERCE ET DE LA RÉPARATION AUTOMOBILE ?

DÉCOMPOSITION DES BESOINS EN QUALIFICATION



Source : Observatoire des métiers des services de l'automobile - Prospective 2030

En évaluant l'évolution de l'emploi salarié, les départs en fin de carrière et la mobilité intersectorielle des salariés et des artisans, il est possible d'estimer le nombre de jeunes que les organismes de formation doivent qualifier pour les besoins en recrutement du secteur. Ainsi dans un scénario de « **Relance** », nous pouvons estimer que les besoins en formation avoisinent les **12 500** jeunes et dans un scénario « **Régulation** » que ceux-ci tournent autour de **11 500** jeunes à former et à recruter. Avec le scénario « **Austérité** », nous aboutissons à **8 500** jeunes à former et à recruter annuellement entre 2020 et 2030.

L'ordre de grandeur du nombre de besoins en qualification du CRA ne change pas fondamentalement d'un exercice prospectif à un autre : entre 6 500 et 11 000 entre 2012 et 2022 ; 7 000 et 11 000 entre 2005 et 2015. La croissance des départs en fin de carrière des enfants du baby-boom pèse toutefois plus lourdement dans cet exercice prospectif que dans les exercices antérieurs et limite les dégâts d'un scénario pessimiste. La prise en compte d'un scénario de relance de consommation plus optimiste contribue également à élargir l'éventail des champs des possibles vers le haut.

QUELS SONT LES BESOINS EN QUALIFICATION DU COMMERCE ET DE LA RÉPARATION AUTOMOBILE PAR CATÉGORIES SOCIALES ET MÉTIERS ?

Les 8 500 à 12 500 jeunes à qualifier et à former se répartissent en différentes catégories sociales. Les catégories sociales se subdivisent en métiers.

COMMENT LES CATÉGORIES SOCIALES DANS LE COMMERCE ET LA RÉPARATION AUTOMOBILE ÉVOLUENT-ELLES ?

Le recensement général de la population indique que de 2007 à 2017 sur l'ensemble des actifs travaillant dans une entreprise du commerce et de la réparation automobile :

- **La part des ouvriers non qualifiés a chuté de - 1,9 % par an ;**
- **La part des ouvriers qualifiés a baissé de - 0,5 % par an ;**
- **La part des employés a baissé de - 0,6 % par an ;**
- **En revanche la part des professions intermédiaires a augmenté de 1,7 % par an ;**
- **Et la part des cadres a augmenté de 1 % par an.**

Comme dans l'ensemble des secteurs d'activité en France, les métiers les plus qualifiés ont été particulièrement dynamiques au cours des dix dernières années. Cette croissance s'accompagne d'une hausse des niveaux de formation encore plus rapide que l'évolution des catégories sociales. Comme l'indique la DARES³ : « la progression des niveaux de formation ayant été plus rapide que la montée en qualification des emplois, on assiste à une transformation des "normes de qualification". »

Si la croissance de la part des professions intermédiaires suit la même progression depuis 10 ans, la tendance à la diminution des employés tend à marquer le pas. En revanche, la diminution du nombre d'ouvriers qualifiés tend à s'accroître sur ces cinq dernières années. Ce sont des tendances dont nous avons tenu compte dans l'estimation de la progression des catégories sociales de 2020 à 2030.



COMBIEN DE PERSONNES SONT PROMUES ET CHANGENT DE CATÉGORIES SOCIALES CHAQUE ANNÉE ?



Évaluer les besoins en qualification par catégories sociales nécessite de savoir combien de personnes changent de catégories sociales chaque année. Par le biais des promotions professionnelles, parfois en changeant d'entreprise, les besoins de qualification des jeunes à former peuvent être modifiés.

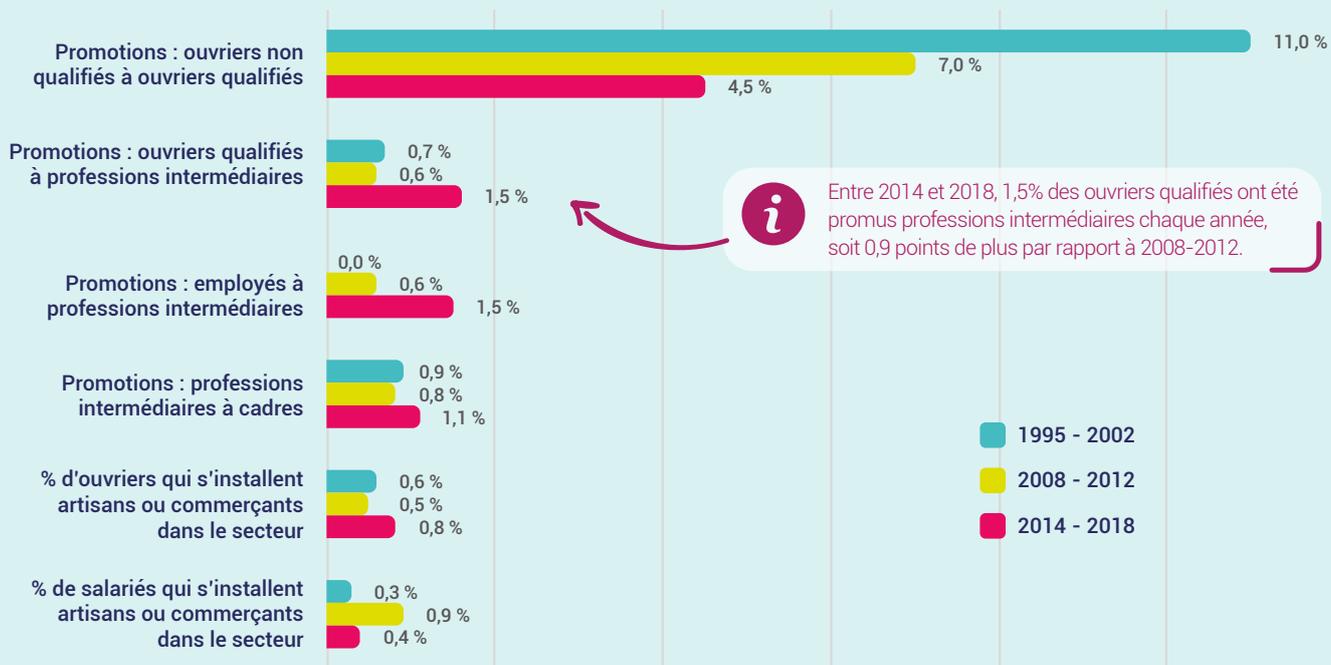
Les travaux du Céreq sur l'Enquête Emploi permettent d'évaluer trois périodes d'évolution des promotions professionnelles dans le commerce et la réparation automobile. Ils nous permettent de prendre la mesure de deux tendances :

- D'une part, **la part des promotions professionnelles d'ouvrier non qualifié à ouvrier qualifié chute de moitié entre 1995-2002 et 2014-2018.** Sur la période 1995-2002, nous avons estimé alors que ce mouvement de promotions professionnelles était lié à un phénomène de déclassement à l'embauche de jeunes sortis de formation et qui, ayant acquis quelques années plus tard, une expérience professionnelle, basculaient dans la qualification à laquelle ils avaient droit par leur diplôme. Comme le niveau de promotion baisse et que le nombre d'ouvriers non qualifiés n'augmente pas, on peut supposer que **cette pratique de déclassement des jeunes tend à s'affaiblir.**
- D'autre part, **quand la croissance des départs en fin de carrière par catégorie sociale génère un afflux de besoin**, nous savions que la mobilité intersectorielle se développait ; **nous savons désormais que les promotions professionnelles s'ajustent également.** La période 2014-2018 a vu se développer un niveau élevé de professions intermédiaires et il semble que les entreprises aient promu un certain nombre d'employés et d'ouvriers qualifiés pour répondre à cette demande.

Les usages des entreprises ont rencontré durant cette période l'impulsion d'une dynamique de GPEC portée par la branche.

³ DARES : « Comment ont évolué les métiers en France depuis 30 ans », DARES-Analyses n°003 du 13 janvier 2017

ÉVOLUTION DES PROMOTIONS PROFESSIONNELLES DANS LE COMMERCE ET LA RÉPARATION AUTOMOBILE

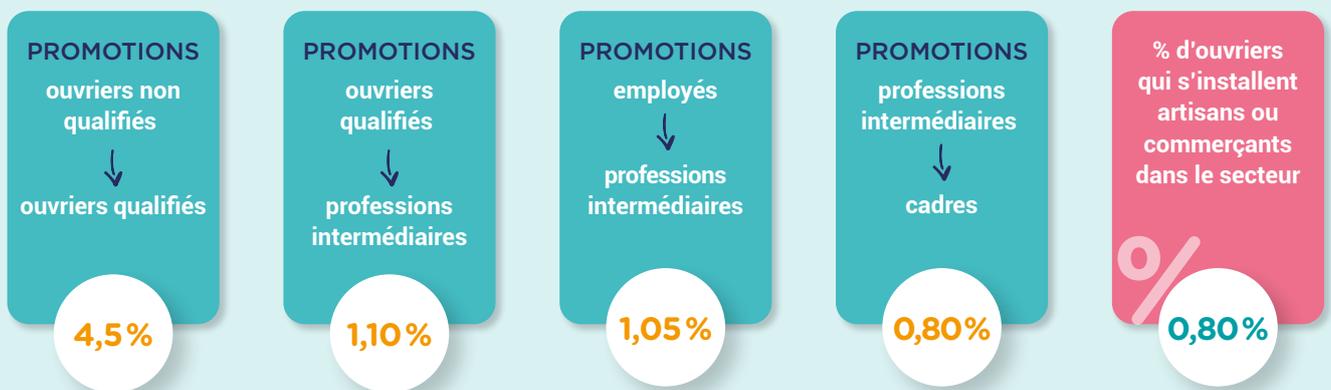


Source : INSEE enquête emploi traitement Céreq

Le nombre de départs en fin de carrière de professions intermédiaires diminuant, il est vraisemblable que la tendance au développement des promotions en direction des professions intermédiaires s'amenuise.

En tenant compte des niveaux de départs en fin de carrière, nous avons donc choisi le scénario de développement des promotions professionnelles à l'horizon 2030 suivant :

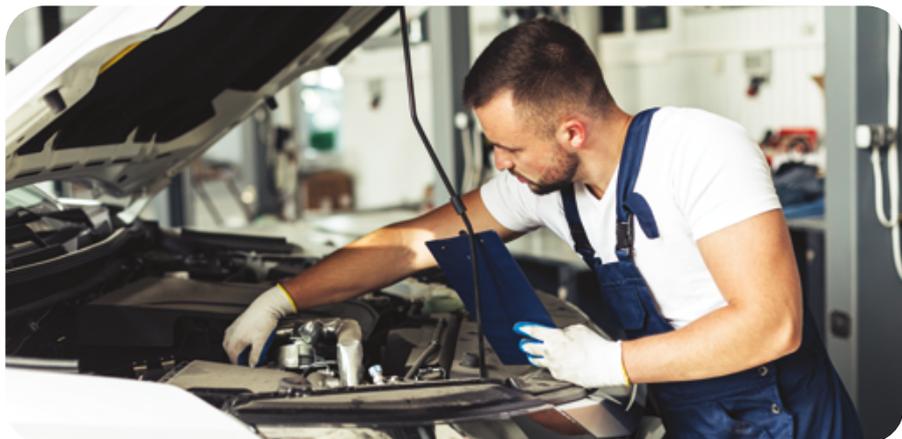
PROSPECTIVE DES MOUVEMENTS DE PROMOTIONS PROFESSIONNELLES ENTRE 2020 ET 2030



Source : Observatoire des métiers des services de l'automobile à partir INSEE Enquête Emploi traitement Céreq

Ainsi, selon les scénarios, entre 5 000 et 6 000 salariés du commerce et de la réparation automobile devraient changer de catégorie sociale entre 2020 et 2030. Ce sont les ouvriers qualifiés suivis par les ouvriers non qualifiés qui sont amenés à bénéficier le plus d'une promotion professionnelle :

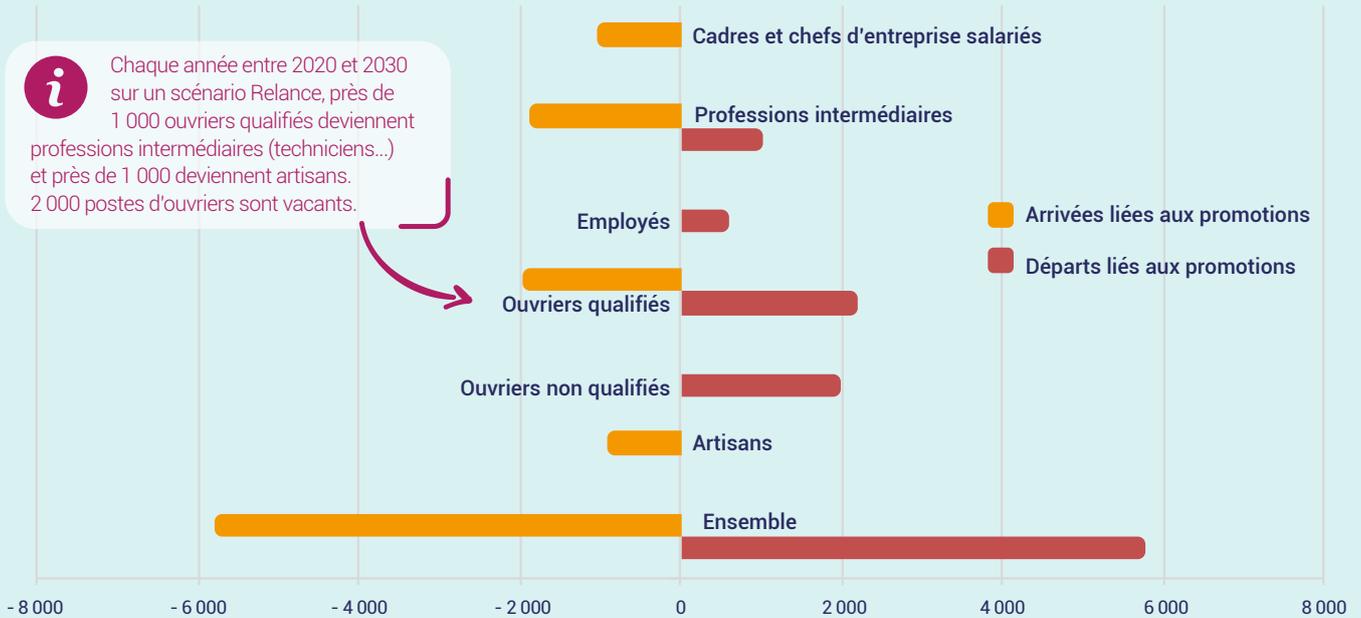
- Les ouvriers non qualifiés deviennent essentiellement ouvriers qualifiés.
- Les ouvriers qualifiés deviennent essentiellement techniciens (professions intermédiaires) et artisans.



EXEMPLE DE MOUVEMENTS ANNUELS DE PROMOTIONS PROFESSIONNELLES



Chaque année entre 2020 et 2030 sur un scénario Relance, près de 1 000 ouvriers qualifiés deviennent professions intermédiaires (techniciens...) et près de 1 000 deviennent artisans. 2 000 postes d'ouvriers sont vacants.



Source : Observatoire des métiers des services de l'automobile - Prospective 2030



COMMENT LES BESOINS EN QUALIFICATION PAR MÉTIER SE RÉPARTISSENT-ILS ?



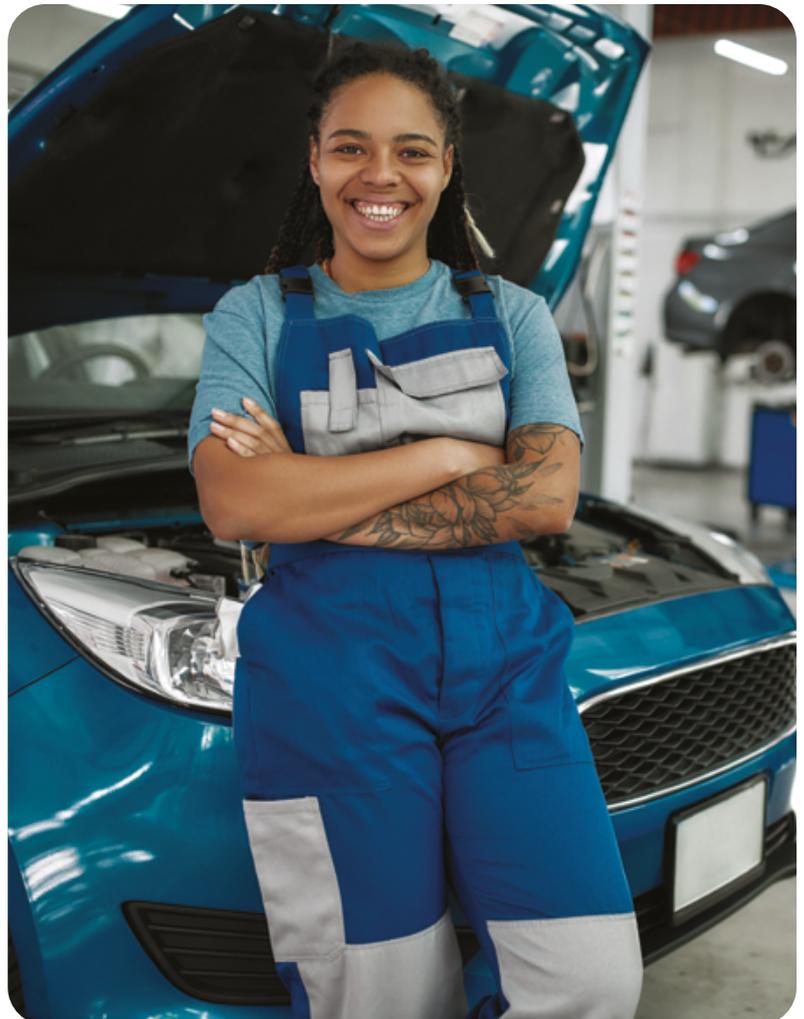
MÉTHODE

COMMENT ESTIMER LES BESOINS PAR MÉTIER ?

Afin d'évaluer les besoins en jeunes par métier que la branche doit former et recruter dans le commerce et la réparation automobile :

- Nous sommes partis des besoins en qualification par catégories sociales définis avec la méthodologie prospective ;
- Auxquels a été appliquée la progression tendancielle de la répartition des métiers par catégories sociales à partir du recensement général de la population ;
- Les résultats des tendances d'évolution ont été corrigés en les ajustant aux scénarios prospectifs de chaque secteur d'activité.

Six métiers sont particulièrement suivis pour leur importance stratégique dans le commerce et la réparation automobile.





Mécaniciens et techniciens Véhicules Particuliers (VP)

Il s'agit de l'incertitude la plus importante sur les besoins de main-d'œuvre à qualifier annuellement : croissance du développement du véhicule électrique, baisse ou augmentation des ventes de VN, contrôle de l'après-vente par des gestionnaires ou des particuliers, durcissement du contrôle technique : de nombreuses variables font fluctuer les besoins en formation de jeunes mécaniciens ou techniciens VP.

Sur les 3 000 à 4 500 besoins de jeunes mécaniciens-techniciens à former, un quart d'entre eux devraient être recrutés au niveau technicien et un quart au niveau ouvrier non qualifié. La part croissante des techniciens est liée au développement des professions intermédiaires. Malgré la diminution de la part des ouvriers non qualifiés (ONQ), les mouvements de promotions d'ONQ vers ouvrier qualifié (OQ) restent importants (4,5 % par an) : cela signifie que la majorité des ONQ à recruter deviendra OQ le temps d'acquérir de l'expérience. Il est donc nécessaire de les former au même titre que les OQ.

BESOINS EN MÉTIERS DE MÉCANICIENS-TECHNICIENS VP PAR AN ENTRE 2020 ET 2030



Source : Observatoire des métiers des services de l'automobile - Prospective 2030

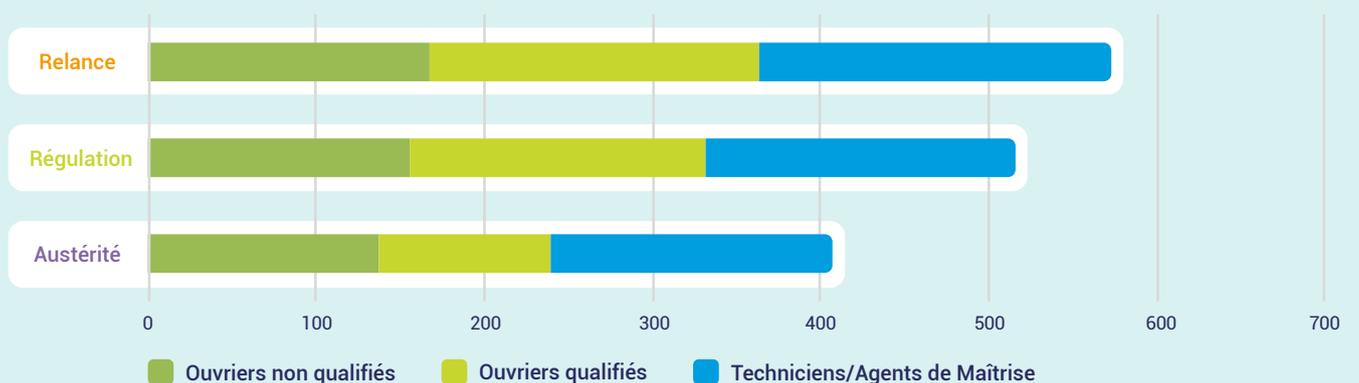
Mécaniciens et techniciens VI

Entre 400 et 600 mécaniciens et techniciens VI doivent être formés pour être recrutés annuellement dans le commerce et la réparation de véhicules industriels. Cette quantification peut sembler faible mais il faut se rappeler :

- que près de la moitié des ouvriers de la réparation de véhicules industriels sont embauchés par les ateliers intégrés des transporteurs.
- que le commerce et la réparation de véhicules industriels reste un secteur dix fois plus petit que le commerce et la réparation de VP.



BESOINS EN MÉTIERS DE MÉCANICIENS-TECHNICIENS VI PAR AN ENTRE 2020 ET 2030



Source : Observatoire des métiers des services de l'automobile - Prospective 2030

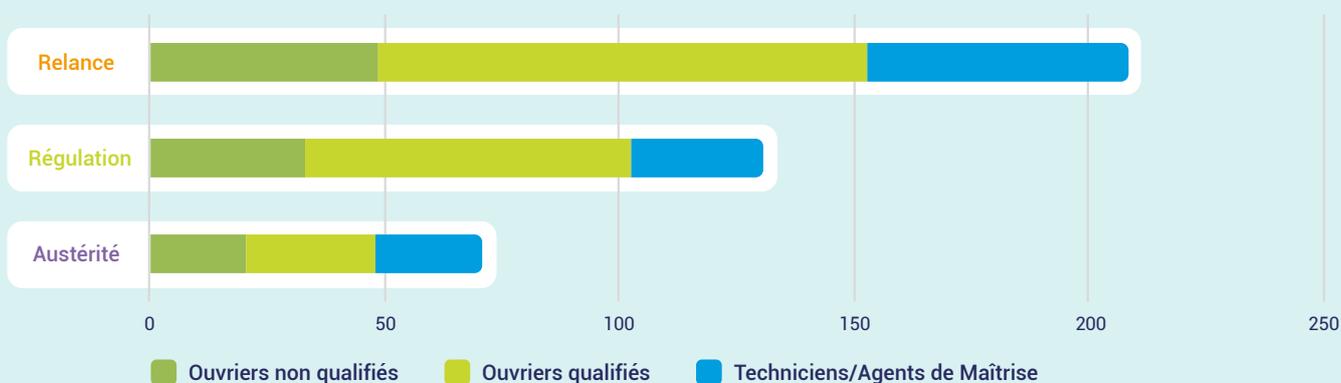
Mécaniciens et techniciens motocycles

Entre 70 et 200 mécaniciens et techniciens motocycles devraient être formés et recrutés annuellement pour répondre aux besoins du secteur entre 2020 et 2030.

Dans le secteur du motocycle, l'effet des fluctuations du marché fait fortement varier les besoins de main-d'œuvre. Il faut aussi rappeler que le commerce et réparation de motocycle est un secteur qui comporte 25 fois moins de salariés que le commerce et réparation VP, ce qui explique la faiblesse des besoins. Au regard des 4000 jeunes formés en mécanique motocycle, il est vraisemblable que les formations motocycle soient utilisées à d'autres usages que les besoins du secteur.



BESOINS EN MÉTIERS DE MÉCANICIENS-TECHNICIENS MOTO PAR AN ENTRE 2020 ET 2030



Source : Observatoire des métiers des services de l'automobile - Prospective 2030

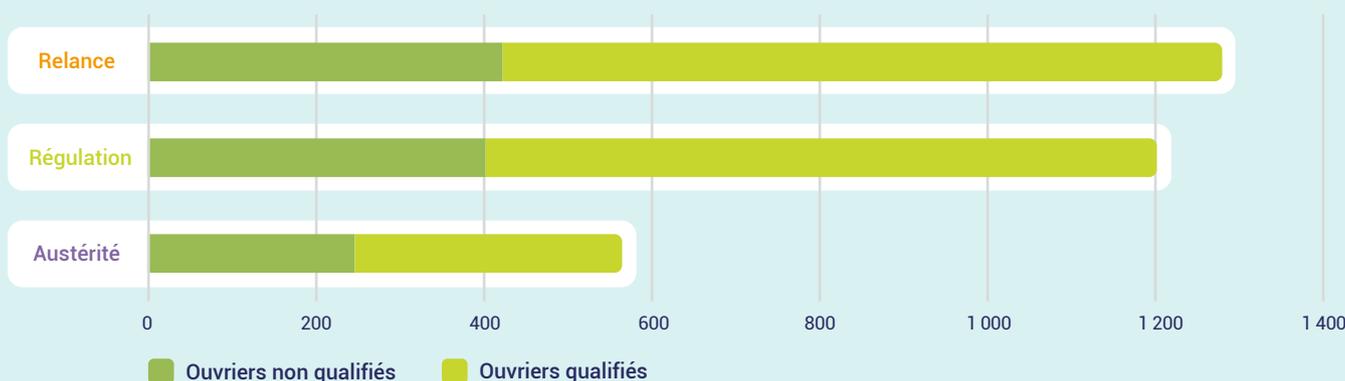
Carrossiers-peintre

Sans code NAF dédié, il est plus difficile d'évaluer les besoins précis en formation de carrossiers en fonction des scénarios que nous avons définis. Les besoins en carrossiers peintres pâtissent de ce fait des évolutions d'emploi du commerce et de la réparation VP, ce qui rend la prospective en besoins en carrossiers très variables (du simple au double).

Entre 600 et 1300 carrossiers-peintres devraient être formés annuellement pour répondre aux besoins du commerce et de la réparation automobile.



BESOINS EN MÉTIERS DE CARROSSIERS-PEINTRES PAR AN ENTRE 2020 ET 2030



Source : Observatoire des métiers des services de l'automobile - Prospective 2030

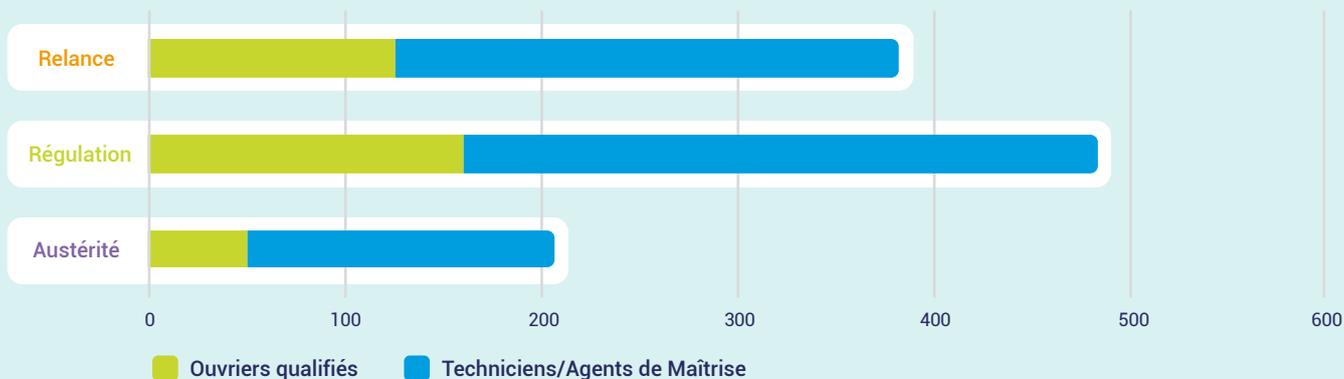


Contrôleurs techniques

Il devrait être nécessaire de former entre 200 et 500 contrôleurs techniques pour répondre aux besoins d'emploi annuels du secteur. Pour rappel 500 contrôleurs correspondent à un scénario très optimiste d'annualisation du contrôle technique périodique.

L'estimation du nombre de contrôleurs techniques présenté ici correspond plutôt aux profils issus de la mobilité sectorielle et aux nouveaux entrants sans expérience préalable. Les profils provenant d'un autre secteur d'activité ou du chômage l'année précédant le recrutement ne sont pas comptabilisés dans ce calcul alors que nous savons que de nombreux profils aux expériences variées s'insèrent dans le contrôle technique.

BESOINS EN MÉTIERS DE CONTRÔLEURS TECHNIQUES PAR AN ENTRE 2020 ET 2030



Source : Observatoire des métiers des services de l'automobile - Prospective 2030

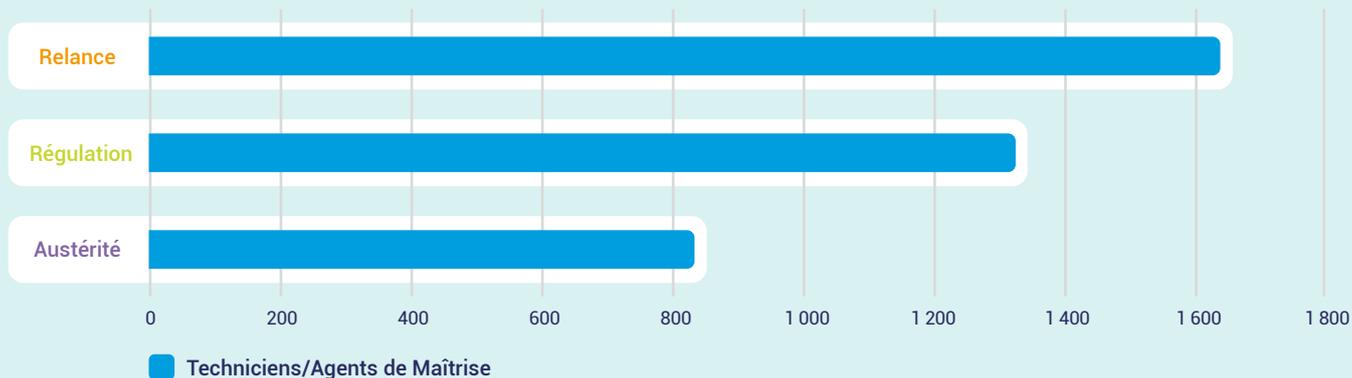
Commerciaux automobiles

Entre 800 et 1600 jeunes commerciaux et vendeurs automobiles devraient être formés et recrutés chaque année pour répondre aux besoins de la profession entre 2020 et 2030. Par comparaison, aujourd'hui environ 1 000 jeunes sont issus du titre à finalité professionnelle « vendeur automobile » et le reste intègre le secteur avec directement de BTS.

Il faut rappeler le niveau élevé de mobilité intersectorielle sur ces métiers qui complètent les besoins externes du commerce automobile.



BESOINS EN MÉTIERS DE COMMERCIAUX AUTOMOBILES PAR AN ENTRE 2020 ET 2030



Source : Observatoire des métiers des services de l'automobile - Prospective 2030

COMBIEN DE JEUNES DOIVENT SORTIR DE FORMATION ANNUELLEMENT DANS LES FORMATIONS AUTOMOBILES POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DU SECTEUR ?

Les travaux prospectifs permettent d'évaluer les besoins en qualification et plus précisément le nombre de personnes qu'il faut former afin qu'elles soient recrutées. Toutefois, grâce aux enquêtes sur l'insertion professionnelle des jeunes du ministère de l'Éducation Nationale, nous savons que tous les jeunes formés aux métiers du secteur ne sont pas recrutés par des entreprises du commerce et de la réparation automobile. Pour ces jeunes, cinq configurations sont possibles :

- Ils sont embauchés dans les services de l'automobile
- Ils voient leurs contrats rompus,
- Ils sont embauchés dans d'autres secteurs d'activité,
- Ils changent de voie,
- Ils ne sont pas embauchés et deviennent chômeurs à la suite de leur formation.

Il n'existe pas de linéarité (en dehors des professions réglementées) entre le cursus de formation et le cursus professionnel. Il est donc nécessaire de former beaucoup plus

de jeunes que les besoins évalués pour le CRA.

A partir des enquêtes Insertion dans la Vie active des lycéens et Insertion Professionnelle des Apprentis, nous pouvons estimer un taux d'insertion dans le commerce et la réparation automobile :

- Autour de 42 % pour les apprentis quand la conjoncture est favorable (scénario « **Relance** ») ;
- Autour de 40 % pour les apprentis quand la conjoncture est défavorable (scénario « **Austérité** ») ;
- Autour de 20 % pour les lycéens quand la conjoncture est favorable ;
- Autour de 18 % pour les lycéens quand la conjoncture est défavorable.



▶ EXEMPLE D'UN SCÉNARIO « RELANCE »

- En fonction des niveaux d'insertion des jeunes précités ;
- Sur la base d'une répartition des effectifs en formation : 55% des effectifs en formation sont en alternance et 45 % préparent leur formation en statut scolaire (répartition en cas de scénario de conjoncture favorable comparable aux périodes 2019-2020).

	Nombre de jeunes nécessaires à recruter pour le CRA	Nombre d'apprentis et alternants devant sortir de formation	Nombre de lycéens en statut scolaire devant sortir de formation	Nombre total de jeunes devant sortir de formation
Mécaniciens et Techniciens VP	4 500	7 700	6 300	14 000
Mécaniciens et Techniciens VI	600	1 000	850	1 850
Mécaniciens et Techniciens Moto	200	350	300	650
Carrossiers et peintres	1 300	2 200	1 800	4 000



EXEMPLE D'UN SCÉNARIO « AUSTÉRITÉ »

- En fonction des niveaux d'insertion des jeunes précités ;
- Sur la base d'une répartition des effectifs en formation : 40 % des effectifs en formation sont en alternance et 60 % préparent leur formation en statut scolaire (répartition en cas de scénario de conjoncture défavorable comparable aux périodes 2013-2014).

	Nombre de jeunes nécessaires à recruter pour le CRA	Nombre d'apprentis et alternants devant sortir de formation	Nombre de lycéens en statut scolaire devant sortir de formation	Nombre total de jeunes devant sortir de formation
Mécaniciens et Techniciens VP	3 000	4 500	6 700	11 200
Mécaniciens et Techniciens VI	400	600	900	1 500
Mécaniciens et Techniciens Moto	70	100	150	250
Carrossiers et peintres	600	900	1 350	2 250

Selon le scénario, entre 4 500 et 7 700 apprentis en mécanique VP devraient sortir de l'appareil de formation annuellement pour alimenter les besoins en recrutement du CRA et des autres secteurs d'activités qui emploient des jeunes issus des formations automobiles.

Deux précautions majeures doivent être précisées :

- Les taux d'insertion spécifiques aux différents métiers ne sont pas ici pris en considération. Il est vraisemblable que l'insertion spécifique des carrossiers puisse faire jouer la répartition des effectifs en formation sortant par appareil de formation.
- La répartition des effectifs par appareil de formation s'appuie sur l'historique de la répartition de l'ensemble des effectifs en formation automobile et non exclusivement des jeunes sortants de formation.

Les effectifs en formation sous statut scolaire sont marqués par une inertie caractéristique : **quelle que soit la conjoncture, le nombre de jeunes sortant de lycée tourne autour de 9 000 jeunes**. Les effectifs en formation en CFA fluctuent de façon aussi rapide que le marché du recrutement.

Pour évaluer le nombre de jeunes entrant en formation, il faudrait pouvoir prendre en compte les éventuelles ruptures de contrats d'apprentissage et les changements de voies professionnelles.

L'évaluation des besoins de main-d'œuvre à qualifier et à former rend compte de **la complexité des situations des parcours scolaires et professionnels**.

QUELS SONT LES APPORTS DE CETTE ANALYSE PROSPECTIVE ?

Les travaux prospectifs sont aussi riches en constats qu'ils apportent qu'en débats qu'ils provoquent. Le travail réalisé sur les scénarios permet d'évaluer qu'une rationalisation des processus existants est plus à même de créer de l'emploi que le développement de nouveaux marchés.

Si les automobilistes entretenaient mieux leurs véhicules, s'ils partageaient leur véhicule pour en accroître l'usage, s'ils renouvelaient mieux leurs véhicules pour des véhicules moins polluants, s'ils achetaient des véhicules d'occasion chez les professionnels pour en garantir la provenance et l'entretien, tout cela permettrait à l'emploi sectoriel de croître. Or, ces conditions dépendent aujourd'hui soit d'une relance de l'économie par la demande, soit d'une intervention forte de l'État pour définir des règles d'usage des véhicules. Si l'une de ces conditions n'est pas présente, le modèle de consommation automobile « contraint » des ménages risque de se poursuivre (circulation de véhicules de plus en plus âgés, polluants et moins bien entretenus).

L'étude prospective montre enfin que les marges d'ajustement aux besoins d'emploi vont au-delà des effectifs en formation.

Pour combler un besoin de main-d'œuvre, les entreprises du secteur du commerce et de la réparation automobile peuvent agir sur quatre leviers principaux :

- L'embauche de salariés issus d'autres secteurs d'activité ;
- L'embauche de demandeurs d'emploi ;
- La promotion interne ;
- L'embauche de jeunes sortis de formation.

Dans un contexte de conjoncture économique favorable au secteur et de besoins croissants issus des fins de carrière, les entreprises agissent sur les quatre leviers simultanément pour trouver de l'emploi. **Ces travaux montrent la difficulté d'évaluer le dosage utilisé sur chacun de ces quatre leviers dans un**

avenir proche. Si l'entreprise cherche un vendeur en 2025, va-t-elle plutôt recruter un vendeur d'un autre secteur, un demandeur d'emploi, un jeune issu de l'appareil de formation ou promouvoir un employé ?

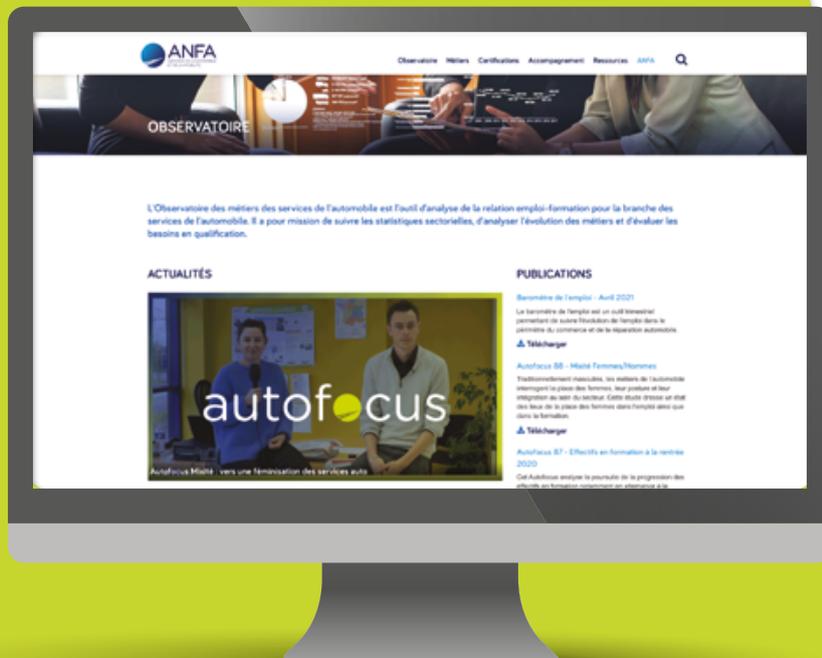
En dehors du besoin en recrutement des entreprises, le nombre de jeunes à former peut d'ailleurs dépendre de multiples paramètres que nous n'avons fait qu'effleurer :

- L'amélioration du taux d'insertion professionnelle des jeunes sortant de formation,
- La réduction du taux de rupture de contrat d'alternance,
- La qualité de la formation reçue,
- L'orientation,
- Les capacités d'accueil des organismes de formation et des entreprises.

DÉCOUVREZ TOUTES LES DONNÉES ET LES PUBLICATIONS DE L'OBSERVATOIRE SUR LE SITE DE L'ANFA

anfa-auto.fr/observatoire

ANFA
OBSERVATOIRE
Métiers Services Auto



ET RETROUVEZ TOUS LES AUTOFOCUS EN VIDÉO



À propos de l'ANFA

L'ANFA est chargée par la Commission Paritaire Nationale de la mise en œuvre de dispositifs relevant de la politique nationale de formation de la branche des Services de l'Automobile. À ce titre, l'ANFA :

- anime l'Observatoire des métiers des services de l'automobile (OPMQ de branche) et apporte une expertise dans le cadre de la GPEC,
- propose une ingénierie des dispositifs de formation professionnelle,
- élabore des certifications,
- assure la promotion des métiers,
- développe l'apprentissage, notamment via les réseaux des CFA Pilotes et Associés.

Observatoire ANFA
2 rue Capella - 44470 Carquefou
Tél. : 02 44 76 21 50
observatoire@anfa-auto.fr • www.anfa-auto.fr

Directrice de la publication : Dominique Faivre-Pierret
Directrice de rédaction : Valérie Chiron
Rédaction : Jocelyn Gombault
Édition et création : Service Communication ANFA
Photo de couverture : © Adobe Stock



ANFA
SERVICES DE L'AUTOMOBILE
ET DE LA MOBILITÉ