



PROSPECTIVE DES BESOINS EN RECRUTEMENT DE JEUNES

DANS LE COMMERCE ET LA RÉPARATION AUTOMOBILE À L'HORIZON 2022

QUELLE EST LA MÉTHODE RETENUE ?

Sur la base de travaux prospectifs réalisés en 2008, l'Observatoire de l'ANFA a reconstitué un système statistique complexe organisé autour de l'évolution de l'emploi salarié, de l'évolution de la structure des catégories sociales, des départs en fin de carrière, de la mobilité intersectorielle et des promotions professionnelles. Ce système permet d'aboutir aux besoins en recrutement que la branche des services de l'automobile doit former et qualifier annuellement.

L'Observatoire, avec les services de l'Etat spécialisés dans la prospective en besoins en qualifications (Céreq, France Stratégie), et un groupe d'experts issus du monde universitaire et de cabinets conseils spécialisés dans l'automobile (Gerpisa, ESSCA, TCG Conseil) autour de Futuribles, cabinet d'experts en méthodologie de travaux prospectifs, et accompagné d'IRP Auto, a mis en place un programme de travaux prospectifs organisé en quatre temps :

- la définition des éléments qui font varier l'emploi sectoriel, les départs en fin de carrière et les qualifications,
- la définition d'hypothèses d'évolution de ces variables,
- l'assemblage de ces hypothèses afin de créer des scénarios,
- une application des scénarios sur le système statistique afin de définir les besoins en formation de la branche à l'horizon 2022.

SITUATION DU COMMERCE ET DE LA RÉPARATION AUTOMOBILE EN FRANCE EN 2016

Deux périodes se distinguent, une première jusqu'en 2002, où l'emploi dans la branche des services de l'automobile évolue plus favorablement que le reste des secteurs, une deuxième de 2003 à 2014 où l'emploi est plus faible.

De 1976 jusqu'à 2002, l'emploi dans le commerce et la réparation automobile (CRA) a suivi une évolution cyclique proche de la conjoncture économique française (il est notamment synchrone avec les chocs et contre-chocs pétroliers). Il évolue de façon plutôt plus favorable que le reste des secteurs jusqu'en 1998 puis évolue moins rapidement que les autres secteurs mais continue à suivre la conjoncture nationale.

A partir de 2003, l'emploi sectoriel rompt totalement avec le reste de l'activité économique nationale. Malgré les périodes de croissance d'environ 2 % des années 2004-2007, l'emploi chute nettement dans le commerce et la réparation automobile en

général et chez les distributeurs VN en particulier, alors que les autres secteurs d'activité poursuivent leur développement. La crise de 2008 confirmera cette récession et la légère reprise de 2010-2011 n'inverse pas la tendance.

La situation de l'emploi du commerce et de la réparation automobile (CRA) est donc singulière depuis 2003. Lorsqu'il faut imaginer les futurs possibles, il ne suffit pas de se reposer sur le retour éventuel de la croissance pour voir l'emploi repartir. Le CRA, et particulièrement les concessions françaises, vivent une crise de l'emploi structurelle masquée par des équilibres financiers complexes, en prise directe avec les politiques industrielles des constructeurs. Cette situation est largement dépendante de l'affaiblissement de l'après-vente des réseaux de marques dont la part de marché a chuté de 44 % à 36 % entre 2005 et 2014 (GIPA).

ÉVOLUTION DES EFFECTIFS SALARIÉS (BASE 100 EN 1976) - UNEDIC - ACOSS



SINGULARITÉ FRANÇAISE DU COMMERCE ET DE LA RÉPARATION AUTOMOBILE EN EUROPE

Les travaux prospectifs à l'horizon 2022 ont été précédés de travaux de comparaison du fonctionnement de l'économie et de l'emploi dans le commerce et la réparation automobile en Europe.

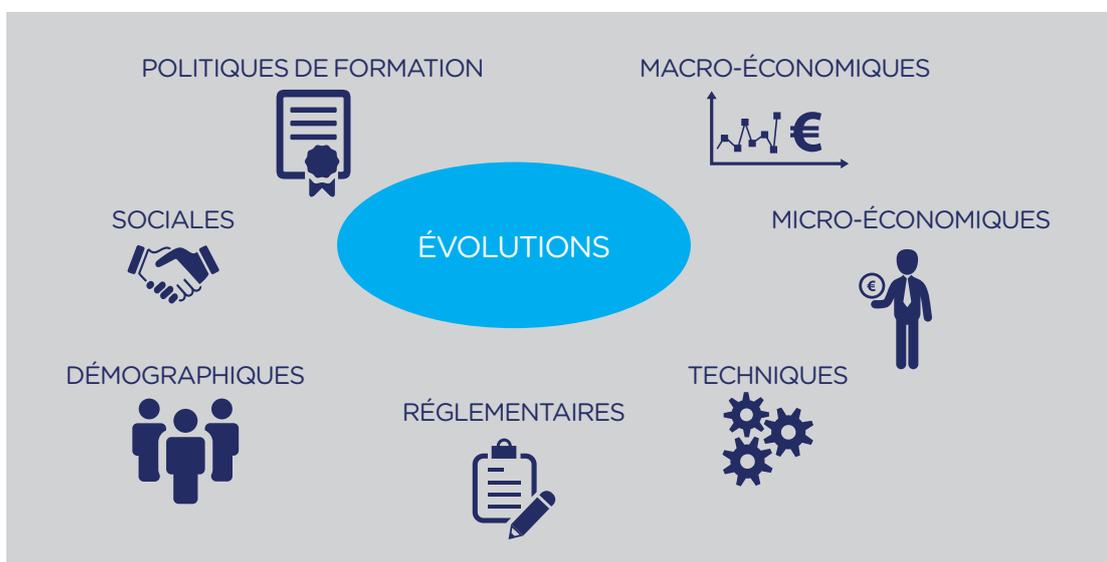
Plusieurs constats sont ressortis de ces travaux.

- D'une part, tous les pays d'Europe étudiés, hors Allemagne et Pologne (qui ont une croissance moyenne depuis 2008 supérieure à 2 %), voient leur nombre de salariés du CRA diminuer depuis 2008, y compris la Grande Bretagne dont les immatriculations sont en croissance ces cinq dernières années.
- Les pays dont les prix de l'immobilier ont le plus augmenté durant la période 2000-2008 sont les pays où l'emploi sectoriel dans le commerce et la réparation automobile est le plus pénalisé.
- Selon les informations du GIPA, la France est le seul pays où les réseaux de constructeurs automobiles dominent le marché de l'après-vente. Partout ailleurs en Europe (Allemagne comprise), ce sont les garages indépendants qui ont la plus grande part de marché de l'après-vente.
- L'adaptation des consommateurs automobiles à des pouvoirs d'achat affaiblis par la crise économique et l'accroissement des prix de l'immobilier semble induire une diminution des parts de marché des réseaux pratiquant les tarifs d'après-vente les plus élevés.

CE QUI FAIT VARIER LE VOLUME D'EMPLOI DANS LE COMMERCE ET LA RÉPARATION AUTOMOBILE

Le groupe d'experts rassemblé par l'observatoire de l'ANFA a identifié 19 facteurs qui font varier l'emploi salarié, la structure des catégories sociales et des départs en fin de carrière dans le commerce et la réparation automobile. Parmi ceux-ci, trois sont rapidement apparus comme fondamentaux : la typologie des consommateurs automobile, la croissance économique et la croissance des prix de l'immobilier en France. Pour chacune des variables plusieurs hypothèses d'évolution ont été définies et ont été assemblées pour former des scénarios.

Les 19 variables se répartissent autour de sept grands thèmes d'évolutions :



LES FACTEURS D'ÉVOLUTIONS MACRO-ÉCONOMIQUES



LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE

La branche des services de l'automobile exporte relativement peu en dehors des filières de

démontage-recyclage. La demande extérieure influe peu sur l'activité. En revanche, comme dans tous les secteurs commerciaux, la croissance économique intérieure est le moteur de l'économie sectorielle. Avant 2000, le lien entre croissance économique et emploi dans le CRA était très net.

Depuis 2000, ce lien s'est un peu distendu mais il reste toujours très fort dans le secteur du véhicule industriel et du motorcycle. La stabilisation temporaire de l'emploi dans le CRA entre 2009 et 2010 est sans doute aussi à mettre en relation avec le sursaut de croissance de ces années.

Trois hypothèses d'évolution moyenne de la croissance ont été produites par France-Stratégie entre 2012 et 2022 : un scénario "de crise" autour de 1,1 % de croissance annuelle moyenne du PIB, un scénario central autour de 1,4 % et un scénario "cible" autour de 1,8 %. Il a semblé opportun à l'observatoire de l'ANFA

de prévoir, en plus, un scénario de croissance nulle à récessive, compte tenu notamment d'incertitudes concernant la politique économique et sociale au milieu de l'exercice.

LE PRIX DU CARBURANT A LA POMPE

L'évolution du prix des carburants correspond à des enjeux complexes d'offre, de demande, de géopolitique et de fiscalité. Dans le passé, le prix des carburants a sans doute influé sur la consommation automobile des ménages. Sur l'époque récente, avec des budgets beaucoup plus contraints, il apparaît que son importance est amoindrie, les automobilistes ayant adapté le kilométrage annuel parcouru aux prix des carburants à la pompe. Trois hypothèses d'évolution ont été établies par Futuribles sur la base des travaux de l'Agence Internationale de l'Energie, de l'Oxford Economic et des travaux des géologues : hypothèse "comme aujourd'hui" ; hypothèse "Tôle ondulée" à 2€/l. et hypothèse "Chère énergie" à plus de 2,5€/l.

LE PRIX DE L'IMMOBILIER

La croissance du prix de l'immobilier revêt une importance fondamentale. Selon la Banque de France, l'endettement des ménages¹ est passé de 52 % en 2000 à 85 % en 2015. Même si la France reste un pays où la dette privée est relativement faible, les équilibres du budget des ménages ont été singulièrement modifiés lors de la dernière décennie. La première cause de cet endettement est la croissance des prix de l'immobilier qui ont pratiquement doublé entre 2000 et 2010 (source CGEDD). La croissance des dépenses pré-engagées a généré un resserrement de l'assiette d'acheteurs potentiels de véhicules neufs. Assez logiquement, les acheteurs de véhicules

neufs sont de plus en plus centrés autour des automobilistes qui ont déjà payé leur logement : les personnes les plus âgées. L'enquête NCBS de 2015 rappelle que l'âge moyen de l'acheteur de voitures neuves est de 55,3 ans.

L'observatoire de l'ANFA a utilisé les travaux prospectifs de Jacques Friggit du Commissariat Général à l'Ecologie et au Développement Durable afin d'établir les hypothèses d'évolution des prix de l'immobilier. Selon cette source, deux scénarios seraient à privilégier qui sont tous deux orientés à la baisse. Dans la première hypothèse, le prix de l'immobilier retrouve son niveau de 2000 vers 2020 et dans l'autre vers 2030. Cependant, comme les crédits immobiliers ont une durée de vie moyenne de 18 ans, la dette immobilière se résorbe bien plus lentement que les prix. Dans le scénario le plus favorable, on retrouve un niveau d'endettement immobilier comparable à celui de 2007 (déjà très élevé) vers 2022. Il faut donc s'attendre à ce que le budget immobilier pèse encore longtemps sur le budget automobile des ménages et l'empêche assez durablement de se développer.

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Il y a un lien de causalité très fort entre l'emploi dans le commerce et la réparation de poids-lourds, et la conjoncture du transport routier en France. Le transport de marchandises est très dépendant de la conjoncture économique, toutefois, l'observatoire de l'ANFA a posé deux hypothèses spécifiques d'évolution en fonction du degré d'optimisation des flux logistiques et des réglementations (écotaxes, favorisation du ferroutage) qui pourraient influencer sur l'emploi dans le commerce et la réparation de véhicules industriels.

7 LES FACTEURS D'ÉVOLUTIONS MICRO-ÉCONOMIQUES



LES POLITIQUES DES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES VIS-A-VIS DE LEURS RÉSEAUX

Les concessions automobiles sont très dépendantes des modèles économiques proposés par les constructeurs. Aujourd'hui, le principe dominant consiste à absorber les frais fixes d'une concession essentiellement par la vente de pièces et d'après-vente. Vu la chute de l'après-vente et la faiblesse du marché de la pièce ces dix dernières années, les constructeurs doivent équilibrer les comptes des distributeurs automobiles par le biais de jeux de primes complexes (primes qualité...). Outre ce modèle économique, le constructeur contrôle les points stratégiques suivants :

- les voitures proposées et la capacité des produits à correspondre à la demande réelle des usagers,
- les modèles marketing (financement, location, mobilité, contrat d'entretien),
- le prix des pièces automobiles et la marge du distributeur,
- le nombre de points de vente et d'après-vente et la concentration des investisseurs,
- l'organisation des distributeurs et réparateurs (notamment les postes clés et qualifications sensibles visées, parfois segmentation du travail).

Dans le cadre de ce travail prospectif quatre hypothèses de stratégie des constructeurs ont été suggérées, en fonction du niveau souhaité par le constructeur de la conservation de son réseau, de sa stratégie organisationnelle, de la rémunération de la vente de véhicules neufs et de l'organisation des ateliers.

LE MARCHÉ DU PNEU

Le marché du pneu est un marché qui génère aujourd'hui une marge suffisamment conséquente pour entretenir le marché

des centres autos et des pneumaticiens. Deux pneumatiques sur trois sont vendus sur le marché de la recharge. Le pneumatique est devenu la première cause d'entrée atelier en France. Trois hypothèses d'évolution de ce marché ont été établies par l'observatoire en s'appuyant notamment sur la projection de TCG. Les hypothèses d'évolution sont à la fois fonction de la croissance du parc automobile, du développement des sites internet spécialisés dans la vente de pneus et de la capacité des réseaux traditionnels à leur résister.

LA STRATÉGIE DES DISTRIBUTEURS DE CARBURANT

Les pétroliers possèdent 2 400 stations-service et ont des franchises avec 4 000 autres stations : ils contrôlent encore la majorité du réseau de distribution de carburant. Les hypothèses d'évolution de stratégie des pétroliers tournent autour de l'intensification de l'automatisation des stations, de la stratégie de positionnement-prix par rapport au cours du pétrole (stations low cost) et du maillage de stations-service que souhaitent conserver les pétroliers.



¹ Taux d'endettement des ménages = en-cours total divisé par le salaire annuel.

LES FACTEURS D'ÉVOLUTIONS TECHNIQUES



L'enjeu essentiel des évolutions techniques pour l'emploi et l'économie du CRA tourne autour de la fiabilité des véhicules mis sur le marché par les constructeurs. Plus les véhicules sont fiables, plus les entrées ateliers diminuent et plus l'emploi risque de s'affaïsser.

Deux hypothèses d'évolution ont été établies en fonction d'une plus ou moins grande fiabilité des modèles.

Les projets de véhicules connectés qui pourraient contraindre l'utilisateur à un seul professionnel de la réparation automobile pourraient aussi influencer sur l'emploi : des évolutions qui ne concernent toutefois que les véhicules les plus récents. Compte tenu de l'âge moyen du parc automobile de 8,7 ans en 2015 (source : CCFA), ces technologies prendront du temps pour être visibles sur l'emploi.

LES FACTEURS D'ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES



Dans le passé, certaines évolutions réglementaires ont eu un impact notable sur l'emploi et les qualifications dans la branche des services de l'automobile. Le phénomène le plus notable aura été l'inversion de tendance de l'emploi dans le secteur de l'entretien-réparation [artisans, mécaniciens réparateurs automobile

(MRA) essentiellement] grâce à la mise en place du contrôle technique obligatoire en 1992.

VIGNETTES ET TAXES A LA DÉTENTION

C'est une des mesures clés que pourrait mettre en place un gouvernement volontariste afin de limiter le parc automobile en circulation pour en améliorer le renouvellement. La vignette a été mise en place de 1956 à 2000 en France. Deux hypothèses visent à explorer l'éventualité du retour d'une telle mesure sur la possession de voitures.

PRIMES ET BONUS À L'ACHAT DE VÉHICULES NEUFS

L'expérience a montré que la mise en œuvre des primes à la casse décale dans le temps les mouvements d'immatriculations de véhicules neufs. En cas de reprise de l'activité après la mise en place des primes, elle peut avoir un effet de lissage de l'emploi comme en 1997. En revanche, si l'activité ne repart pas après la période, la baisse d'emploi est inévitable comme en 2010. Les hypothèses développées pour cette variable visent à prévoir cet éventuel décalage dans le temps d'une crise pour l'automobile.

POLITIQUES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Comme les phénomènes météo, la répression routière influe à la baisse sur les sinistres de véhicules en France. Reprenant les projections de TCG, l'hypothèse serait de miser sur une

poursuite à la baisse de l'activité de carrosserie liée à la répression routière (radars).

LÉGISLATION SUR LA SÉCURITÉ DES INSTALLATIONS DES ENTREPRISES DE DISTRIBUTION DE CARBURANT

La loi Hamon indique que des travaux de mises aux normes des cuves des stations-service (cuves à double parois) doivent être réalisés avant le 31 décembre 2016, notamment sur les cuves de faible contenance. Il est vraisemblable que ces obligations provoquent la disparition de certaines petites stations-service rurales. Les hypothèses discernent la possibilité d'un assouplissement ou le maintien de ces dispositions légales.

LÉGISLATION DU CONTRÔLE TECHNIQUE

Les hypothèses de durcissement du contrôle technique, notamment autour des normes environnementales, pourraient apporter un surcroît d'activité au secteur de la réparation automobile.

L'observatoire a également travaillé autour de plusieurs hypothèses concernant la mise en place d'un contrôle technique moto qui pourrait avoir des effets positifs sur l'emploi dans le secteur de l'entretien-réparation de motocycles.

POLITIQUES LOCALES DE MOBILITÉ

Plus les collectivités locales cherchent à limiter l'entrée des véhicules en ville, plus elles risquent de nuire à l'activité des entreprises citadines du commerce et de la réparation automobile (CRA). Aujourd'hui ces politiques concernent plutôt les villes de plus de 300 000 habitants. Elles pourraient se maintenir sur ces cibles ou, selon une deuxième hypothèse développée par Futuribles, s'étendre sur les villes de plus de 100 000 habitants.

LES FACTEURS D'ÉVOLUTIONS DÉMOGRAPHIQUES



LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE

La dynamique démographique est par nature créatrice d'emploi pour les activités économiques dépendantes de la demande intérieure. Lors des travaux de portraits

sectoriels régionaux, il a été établi que les régions en forte progression démographique disposaient aussi d'une forte progression d'emploi dans le CRA (Languedoc Roussillon +8 % d'emploi sur 10 ans). La démographie peut être pondérée par le niveau de possession du permis de conduire.

Les projections de population de l'INSEE prévoient, entre 2012 et 2022, une évolution de population comprise entre +3 % et +5 %, selon les scénarios, selon la fécondité, les migrations et l'espérance de vie. Autant une évolution de population de +3 % aura peu d'effet sur l'emploi du secteur, autant une hypothèse à

+5 % peut contribuer à donner un coup de pouce à l'emploi du secteur.

LE DÉVELOPPEMENT DE LA POPULATION EN ZONE URBAINE

Plus il y a d'habitants dans le centre des grandes villes plus il y a de congestion routière. C'est un facteur défavorable à l'automobile mais qui a été, en revanche, assez structurellement favorable au motocycle durant la décennie précédente. Autant l'évolution de la population dans les centres-villes est désormais à peu près stable, autant les géographes du CERTU et de la DATAR s'interrogent sur l'avenir des zones péri-urbaines et sur leur capacité à se densifier et à être absorbées ou non par le pôle urbain. L'hypothèse que les zones péri-urbaines de 2022 se comportent comme des zones urbaines doit donc être considérée comme une éventualité.

LES FACTEURS D'ÉVOLUTIONS SOCIALES



L'ÉVOLUTION DES CATÉGORIES SOCIALES

Le commerce et la réparation automobile est marqué par une forte diminution des professions intermédiaires (agents de maîtrise, techniciens, commerciaux) entre 2005 et 2012, alors que la tendance de l'ensemble des secteurs est plutôt à l'accroissement de cette catégorie sociale. Le Céreq a tenté de dresser des perspectives d'évolution des catégories sociales en imaginant, soit une "modernisation conforme" au reste du pays dans la direction d'un renforcement des professions intermédiaires, soit la poursuite d'une modification structurelle des qualifications.

L'ÉVOLUTION DE LA TYPOLOGIE DES CONSOMMATEURS AUTOMOBILES

C'est le troisième élément fondamental qui conditionne l'avenir du commerce et de la réparation automobile. Il existe deux grands modèles de consommateurs automobiles : un modèle patrimonial (qui achète ses véhicules neufs, les revend avant

une trop grosse décote, entretient sa voiture en concession...) et un modèle contraint (qui achète son véhicule d'occasion, le fait entretenir chez des artisans / MRA, fait soi-même des petites opérations d'entretien...).

Au cours des vingt dernières années, le modèle contraint s'est imposé par rapport au modèle patrimonial, permettant l'accroissement des parts de marché après-vente des MRA, l'émergence de modèles d'entrepreneuriats précaires et une part élevée de do-it-yourself (la plus importante parmi les pays d'Europe selon le GIPA).

Cette tendance induit l'éviction progressive des réseaux de marque du marché après-vente. Cependant, des hypothèses plus optimistes pourraient voir le jour grâce à une réaction des constructeurs ou une intervention de l'Etat. Une hypothèse défavorable pourrait apparaître en cas de nouvelle crise économique.

LES ÉVOLUTIONS LIÉES A LA POLITIQUE DE FORMATION



C'est le but des réformes de la formation professionnelle que de favoriser l'accroissement des qualifications. Dans une hypothèse favorable, la mise en œuvre du compte personnel de formation (CPF) pourrait jouer un rôle dans la promotion professionnelle. Dans une hypothèse défavorable, l'évolution des catégories sociales ne changerait pas.

QUATRE SCÉNARIOS D'ÉVOLUTION DE L'EMPLOI

L'ensemble des hypothèses d'évolution de chacune des variables identifiées par le groupe d'experts ont été assemblées par le groupe de travail afin de créer quatre scénarios prospectifs d'évolution du secteur et de l'emploi à l'horizon 2022. Il est vraisemblable que l'avenir nous réserve un mélange de chacun de ces scénarios mais chaque scénario nous permet de borner les évolutions possibles et d'identifier un avenir souhaitable.

LE SCÉNARIO ISO

Le scénario Iso correspond à la poursuite de la tendance des dix dernières années.



La croissance économique française se maintient à un niveau faible (autour de 1%), le prix des carburants reste stable, les prix de l'immobilier poursuivent leur lente décroissance laissant une vaste

frange de ménages lourdement endettés par l'envolée des prix de la décennie 2000-2010. Le budget des ménages est grevé par le désendettement de l'Etat. Ces deux phénomènes cumulés ne permettent plus à une partie de la population d'accéder à la propriété de véhicules neufs.

Les politiques publiques urbaines se poursuivent dans les grosses villes de plus de 350 000 habitants pour continuer à exclure les voitures des zones d'habitations denses (zones piétonnes, parkings coûteux...).

L'amélioration technologique des radars permet une lente diminution de l'accidentologie et continue à faire baisser la réparation-collision.

Dans ce contexte, les consommateurs voient l'âge de leur voiture continuer à augmenter, ils achètent assez peu de véhicules neufs, privilégient la vente à particulier et continuent

à éviter les réseaux de marque. La part des flottes d'entreprise parmi les immatriculations se développent mais le volume total de ventes de véhicules neufs ne dépasse désormais plus les 2 millions d'immatriculations annuelles.

En après-vente, les consommateurs privilégient les mécaniciens réparateurs automobile (MRA), les auto-entrepreneurs qui, par conséquent, gagnent des parts de marché sur les réseaux constructeurs. Le volume total d'opérations après-vente est toutefois en baisse. Le do-it-yourself est constant.

L'emploi dans les concessions VP continue à baisser et stagne dans les MRA.

Le secteur du transport souffre d'une croissance économique molle. Le secteur du commerce et de la réparation de véhicules industriels (VI) en pâtit, l'emploi diminue.

La tendance baissière sur l'activité motocycles et le commerce de carburant se poursuit.

La structure des qualifications à l'intérieur de la branche devrait être équivalente à la situation de 2011.

LE SCÉNARIO MODERATO

C'est un scénario où l'économie est contrainte par une croissance nulle ou négative durable et où l'absence de volontarisme politique ne permet pas d'imaginer de solutions transitoires.



L'immobilier de rapport redevient une valeur refuge. Les prix ne baissent pas, le taux d'endettement des ménages augmentent, leur capacité à acheter un véhicule neuf s'amenuise encore davantage. Dans

un contexte de libéralisation du marché, le contrôle technique est allégé, ce qui permet à des voitures de plus en plus âgées de circuler. Les voitures roulent de plus en plus en " mode défaut ". Les politiques publiques d'urbanisme se limitent aux villes de plus de 300 000 habitants.

La baisse de la réparation collision se poursuit.

Le do-it yourself et les auto-entrepreneurs sont les gagnants du système, ils se maintiennent pour les premiers et se développent pour les seconds.

Les concessions voient leur nombre chuter, les rachats s'amplifient, les constructeurs délaissent leur réseau qui

organise sa survie comme il peut et se redistribue les parts de marchés. En revanche, les survivants sont plus gros et plus autonomes face aux constructeurs.

L'impact sur l'emploi est négatif pour le secteur du commerce automobile, l'emploi est en légère baisse pour l'entretien-réparation et les centres autos : même si l'entretien bénéficie du report d'activité sur les petits garages et sur les centres autos, le volume total d'opérations d'après-vente continue à baisser.

Le contexte est naturellement très défavorable aux secteurs sensibles à la conjoncture économique (commerce VI et moto). Dans ce scénario de morosité économique rémanente, on peut imaginer la mise en œuvre d'une nouvelle prime à la casse qui pourrait gonfler artificiellement le marché à l'horizon 2020.

Les niveaux de catégories sociales stagnent autour des niveaux de 2011 : il n'y a pas de besoins de compétences supplémentaires pour traiter un parc âgé.

LE SCÉNARIO FORTISSIMO

Ce scénario agglomère un ensemble d'hypothèses d'évolution de variables positives au secteur. Dans ce scénario, la croissance économique revient à un niveau moyen de 2 % par an.



Un taux éloigné des périodes des Trente Glorieuses mais suffisant pour relancer l'économie nationale. La croissance peut toutefois s'assortir d'une taxation plus élevée

des prix du carburant à la pompe qui favorise le renouvellement du parc automobile par de nouvelles motorisations moins consommatrices en énergie ; renouvellement lui-même favorisé par une augmentation des points de contrôle (antipollution) au contrôle technique. Dans ce scénario positif, on imagine également l'éclatement d'une bulle spéculative immobilière, ce qui dégage du pouvoir d'achat automobile aux plus jeunes ménages.

Les périodes entre les entretiens préconisées par les constructeurs diminuent et reviennent autour des 20 000km, accroissant l'après-vente.

Les constructeurs, après leurs périodes de "montée en gamme", offrent désormais une gamme de véhicules économes qui répond au consentement à payer des consommateurs. Les constructeurs maintiennent le volume de vente de véhicules à absorber par les réseaux mais permettent une meilleure rémunération de la vente pour palier la baisse de l'après-vente dans le chiffre d'affaires des concessions.

Les immatriculations de VN passent au-dessus de la barre des deux millions de véhicules. Les consommateurs reviennent dans les réseaux de marque.

La politique d'exclusion des voitures des centres-villes reste concentrée sur les villes de plus de 300 000 habitants.

Le renouvellement du parc permet une croissance des technologies anticollision sur les véhicules, un meilleur contrôle des vitesses qui ralentit l'activité de réparation-collision.

Dans ce contexte, les concessionnaires tirent le mieux leur épingle du jeu : l'emploi progresse dans leurs entreprises, les qualifications croissent à travers un développement des vendeurs.

Les MRA du secteur de l'entretien et de la réparation automobile profitent de la croissance économique. Leur emploi croît légèrement, de même que celui des centres autos. Toutefois, le renouvellement des parcs et des technologies ne leur est pas nécessairement favorable : ils doivent s'adapter plus rapidement et se former davantage. Le do-it-yourself diminue sensiblement et l'auto-entreprenariat stagne.

La moto et le VI, sensibles à la conjoncture économique, voient leurs activités croître et l'emploi s'y développer. Le secteur du VI bénéficie, notamment, de la bonne santé du secteur des transports.

LE SCÉNARIO ACTIO

Dans le cadre d'une conjoncture économique qui continue à se dégrader (croissance faible, coût de l'énergie élevé, coût de l'immobilier constant) l'Etat et les collectivités organisent une panoplie de mesures écologiques dont l'objectif est d'organiser la poursuite de la mobilité des individus, tout en répondant aux engagements de rejet de CO² pris par la France dans le cadre des traités internationaux :



- Alourdissement du contrôle technique, augmentation des points de contrôle, mise en place de " boîtes noires " pour contrôler et réguler, grâce aux véhicules connectés, les entretiens des véhicules partagés.

- Mise en place d'une vignette automobile taxant la possession

des voitures.

- Intensification des politiques urbaines publiques de mobilités aux villes de plus de 100 000 habitants : les voitures non partagées sont pénalisées pour rouler en ville.
- Poursuite de la répression routière couplée à la mise en œuvre de technologies actives dans les véhicules (anti-démarrage à éthylotest...etc).
- Mise en place d'une offre d'auto-partage gérée par des

gestionnaires de flottes.

- Mise en place de mesures fortement incitatives favorisant le développement de technologies hybrides et électriques au détriment du thermique.
- Et diverses autres mesures contraignantes visant le renouvellement du parc.

Le parc automobile décroît mais le kilométrage moyen reste identique, moins de voitures circulent mais elles circulent davantage, s'usent plus vite et se renouvellent plus vite. Comme la propriété des véhicules est de plus en plus collective, l'entretien et le renouvellement sont gérés rationnellement par des gestionnaires de flotte et n'attendent plus le bon vouloir des usagers.

C'est un contexte qui peut être assez favorable au commerce automobile à travers un renouvellement plus soutenu du parc. On peut espérer que l'emploi puisse se stabiliser dans ce secteur quatre ans après la mise en œuvre de ces mesures. Les constructeurs rationalisent la distribution automobile aux besoins de ces nouvelles formes d'économie (davantage de sites secondaires, plus petits).

Dans la réparation automobile, le contexte est également assez

favorable : les MRA et les centres autos proposent des tarifs attractifs appréciés des gestionnaires de flotte. Ils bénéficient de la manne de ces entretiens réguliers ; l'entretien préventif se développe. L'emploi croît sensiblement. Le do-it-yourself tend à se restreindre.

Le commerce et la réparation moto ne bénéficie pas de cette politique : la moto n'est pas favorisée par les politiques des villes, malgré la possibilité de développement de la moto électrique.

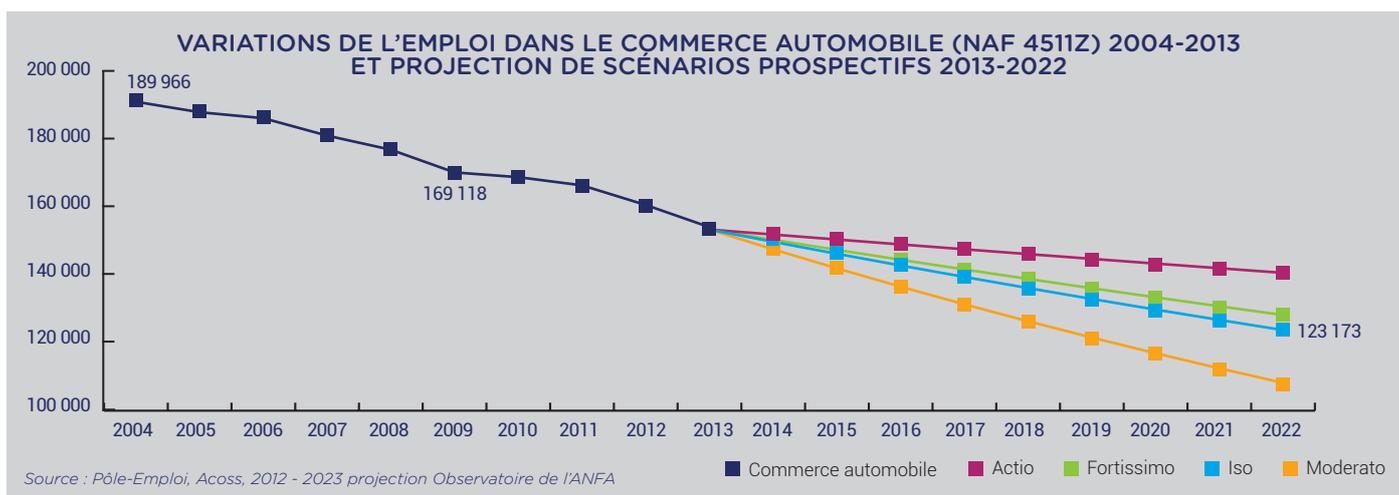
Dans le cadre de ses politiques volontaristes, l'Etat favorise ouvertement les modes logistiques diversifiés (fluvial, fret ferroviaire), ce qui dessert le secteur de l'entretien-réparation VI malgré une part de l'activité qui se reporte sur le véhicule utilitaire.

Le développement des nouvelles motorisations et la compétence à vendre des véhicules auprès non plus de particuliers mais de gestionnaires de flottes et de collectivités induit une élévation des qualifications (croissance des professions intermédiaires et des cadres). Dans ce cadre, la formation professionnelle (offre de CQP renforcée) et les dispositifs législatifs (CPF) se développent.

PROSPECTIVE DE L'ÉVOLUTION DE L'EMPLOI

Une fois les scénarios définis, il s'agit d'identifier leurs effets sur l'emploi, les qualifications ou encore les départs en fin de carrière. Le groupe d'experts mobilisé sur "prospectives 2022" a donc travaillé à relier des scénarios qualitatifs à des évolutions quantitatives. En premier lieu, le scénario Iso correspond à la courbe de tendance des dix dernières années. La taille du spectre retenu entre les scénarios Fortissimo et Moderato est fonction de la variabilité de chaque code NAF sur le long terme (30 ans) : plus la variabilité de l'emploi est importante, plus le spectre retenu est large ; plus les variations de l'emploi ont été faibles, plus le spectre retenu se resserre. Le scénario Moderato correspond, dans la majorité des cas, à une poursuite de tendance des deux années les plus mauvaises pour chaque code NAF (2011 et 2012). Le scénario Actio a des effets variables selon les secteurs d'activité. La réponse de l'Etat et des collectivités aux enjeux de mobilité et aux impératifs écologiques est fonction du type de véhicules. Actio a globalement un impact positif sur l'évolution de l'emploi.

ÉVOLUTION DE L'EMPLOI DANS LE COMMERCE AUTOMOBILE



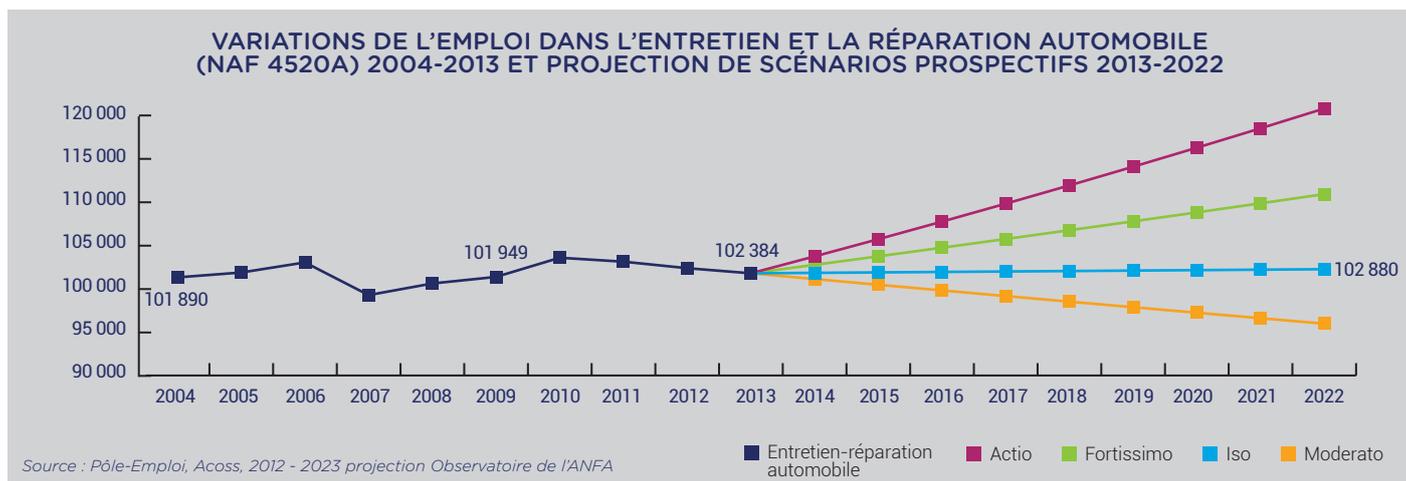
Le secteur du commerce automobile est essentiellement composé des distributeurs de véhicules neufs. Ce secteur perd de l'emploi sans discontinuer depuis 2003 avec une aggravation depuis la crise économique et financière de 2008. Les services après-vente sont les plus affectés par cette diminution de l'emploi salarié.

Le taux de croissance annuel moyen de la période 2004-2012 projeté sur 2013-2022 est de -2,38 % : il correspond au scénario Iso. Comme nous l'avons déjà souligné, la baisse d'emploi du secteur du commerce automobile est antérieure à la crise de 2008. La structuration du budget des ménages et l'orientation de leurs dépenses en direction des dépenses contraintes (particulièrement immobilières) sont vraisemblablement les éléments de

compréhension essentiels de la diminution de l'emploi salarié du commerce automobile.

A cet effet, le retour à une situation budgétaire comparable à celle de 2003 n'est pas envisageable avant 2022 : c'est pour cette raison que l'ensemble des scénarios d'évolution de l'emploi salarié chez les distributeurs automobiles sont orientés à la baisse ; y compris le scénario Fortissimo. Une éventuelle reprise économique ne serait donc pas suffisante à rétablir la situation de l'emploi sectoriel (scénario Fortissimo) et même un scénario Actio, qui vise à inciter au renouvellement du parc, ne permettrait pas à l'emploi de progresser à l'horizon 2022 (croissance d'emploi de -1% en moyenne entre 2013 et 2022).

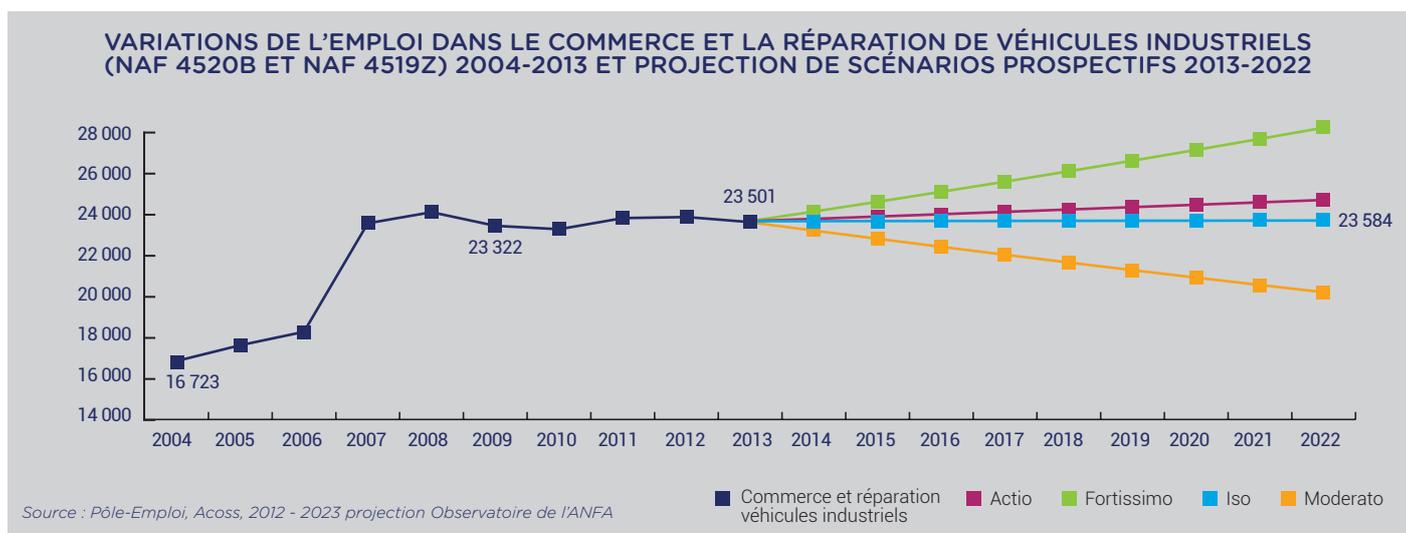
ÉVOLUTION DE L'EMPLOI DANS L'ENTRETIEN-RÉPARATION AUTOMOBILE



L'emploi est tendanciellement en légère croissance depuis 1992 (année où le contrôle technique a été rendu obligatoire en France) dans l'entretien et la réparation automobile : un secteur essentiellement composé des MRA (garagistes indépendants) et d'une partie des agents de marque. L'emploi a toutefois été affecté par la crise économique de 2008. Depuis 2010, l'emploi régresse légèrement.

La tendance de l'emploi (scénario Iso) est stable à l'horizon 2022 (+0,05 %). Dans ce cas précis, une meilleure conjoncture économique (scénario Fortissimo + 1 %) ou quelques mesures réglementaires contraignant davantage les usagers à entretenir le parc de véhicules en circulation (scénario Actio + 2 %) pourraient permettre à l'emploi de progresser doucement.

ÉVOLUTION DE L'EMPLOI DANS LE VÉHICULE INDUSTRIEL

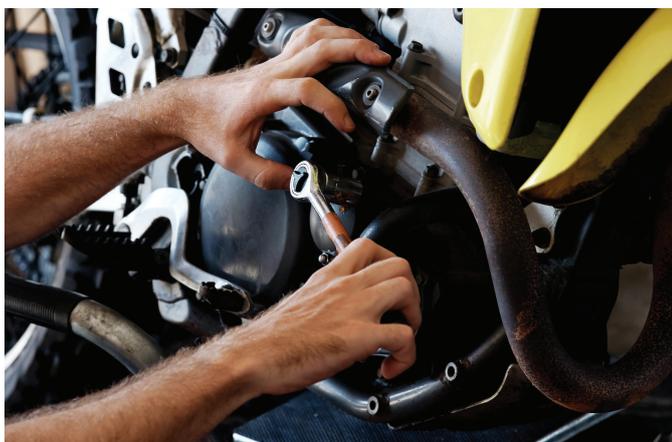
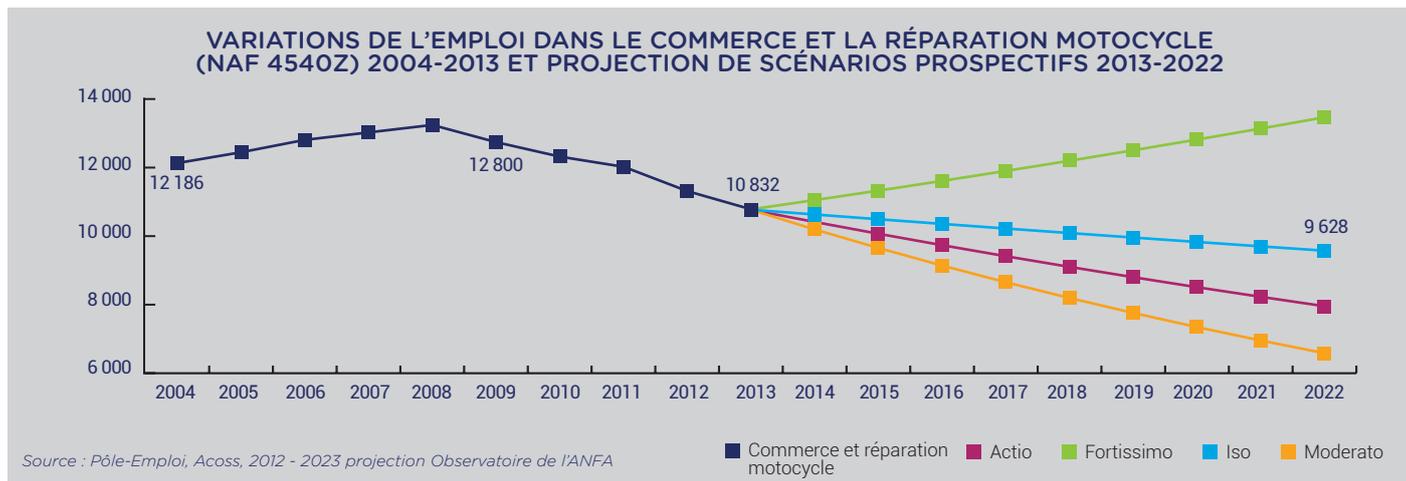


Le secteur du commerce et de la réparation de véhicules industriels est un secteur comptabilisé depuis la réforme des codes NAF de 2008. Malgré la réropolation de l'INSEE sur les années antérieures, il semble que les évolutions d'emploi de l'Acooss ne soient pleinement utilisables que depuis six ans. Le scénario Iso a été établi en fonction du taux de croissance de ces six années.

L'évolution de l'emploi dans la filière commerce et réparation de véhicules industriels est fortement liée à la conjoncture du transport routier de marchandises, elle-même très dépendante de la croissance économique. Le caractère très conjoncturel de ce secteur nécessite de prendre en considération un large spectre d'évolution de l'emploi salarié qui varie de -1,75 % (Moderato) à 2 % (Fortissimo). Le scénario Actio n'est pas très favorable au véhicule industriel compte tenu du développement de transports alternatifs.

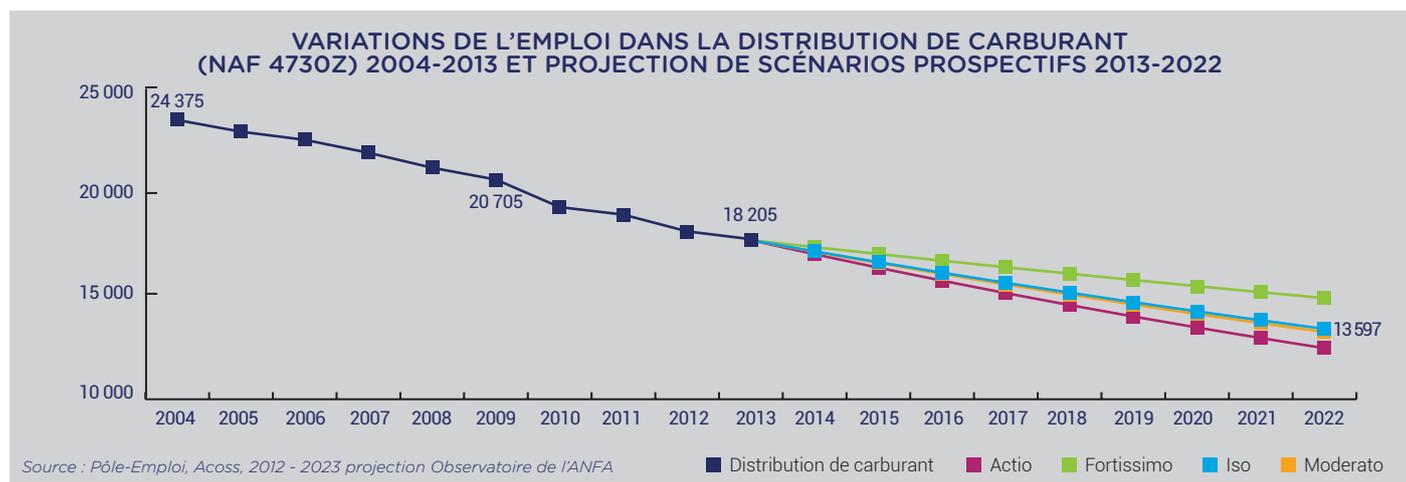


ÉVOLUTION DE L'EMPLOI DANS LE MOTOCYCLE



L'emploi baisse fortement dans le secteur du commerce et de la réparation de motos à cause des effets combinés d'un changement de règlement du permis de conduire pour les motos de moins de 125 cm³ et de la crise économique et financière de 2008. Si la tendance globale est plutôt baissière pour l'emploi dans le motorcycle (-1,30 % = Iso), les cycles économiques peuvent avoir des effets importants sur le secteur. La poursuite de la tendance de l'emploi de ces deux dernières années peut conduire à un scénario Moderato (-5,30 %), particulièrement morose pour l'emploi motorcycle. Cependant, un retour de croissance peut améliorer de +2.50 % l'emploi salarié comme dans les années antérieures à la crise (scénario Fortissimo).

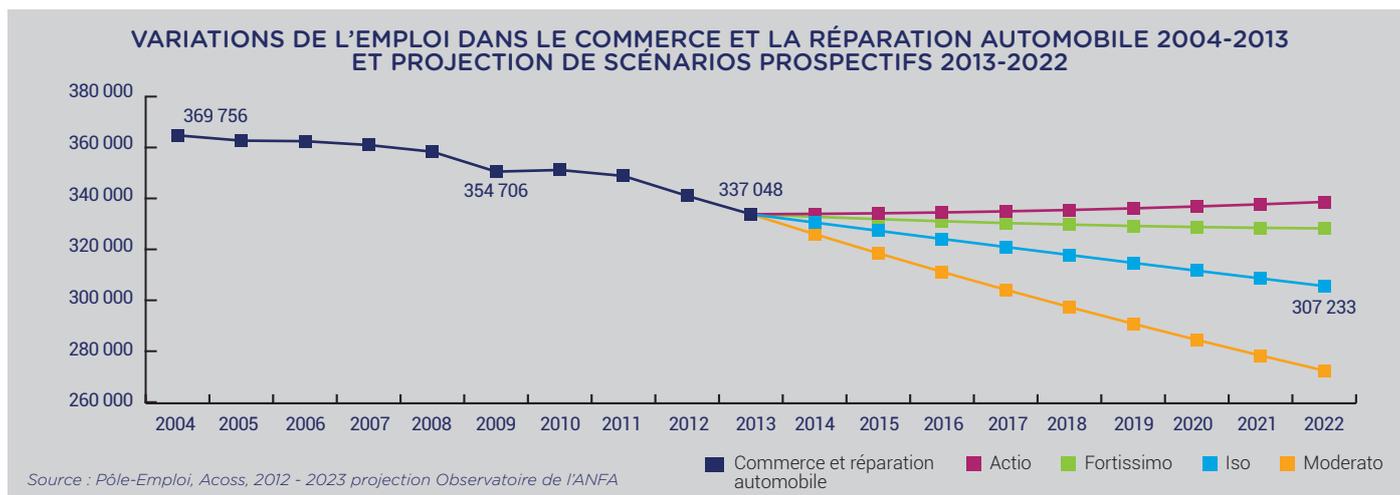
ÉVOLUTION DE L'EMPLOI DANS LA DISTRIBUTION DE CARBURANT



Avec le développement de l'automatisation des stations-service, les réglementations contraignantes de mises aux normes des installations et la concurrence traditionnelle des grandes surfaces, il y a peu de chances que la tendance baissière de l'emploi puisse s'inverser dans le commerce de détail de carburant. Une politique tarifaire agressive des pétroliers, la reprise économique, ainsi que l'atteinte d'un " effet de seuil " en dessous duquel l'emploi ne peut plus descendre, pourraient toutefois limiter la baisse de l'emploi autour de -2 % (scénario Fortissimo).



ÉVOLUTION DE L'EMPLOI DANS L'ENSEMBLE DU COMMERCE ET DE LA RÉPARATION AUTOMOBILE

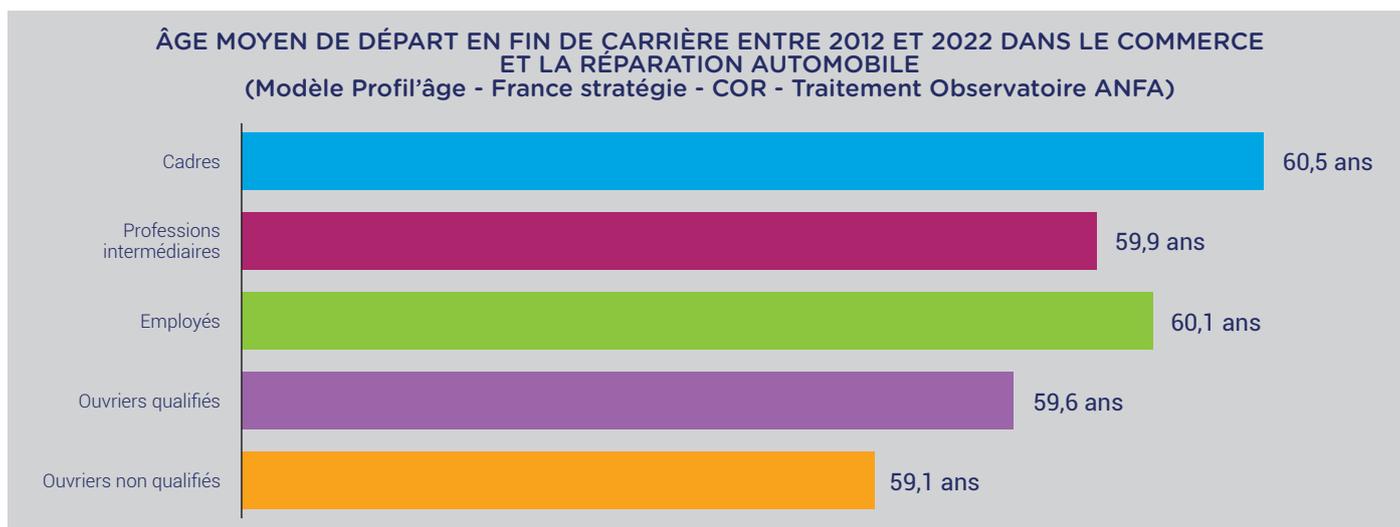


Handicapé par le poids de l'immobilier dans le budget des ménages, l'emploi chez les distributeurs VN est durablement pénalisé. A cause du poids des concessions automobiles dans l'emploi, l'emploi de l'ensemble du commerce et de la réparation automobile pour 2022 est orienté à la baisse avec un taux de croissance annuel moyen d'environ -1% pour le scénario Iso.

Sur l'ensemble des codes NAF composant le commerce et la réparation automobile, le scénario Fortissimo ne parvient pas à stabiliser l'emploi (croissance annuelle moyenne de -0,20 %) en revanche le scénario de volontarisme politique Actio pourrait permettre à l'emploi sectoriel de croître de +0,20 % annuellement à l'horizon 2022.

PROSPECTIVE DES DÉPARTS EN FIN DE CARRIÈRE

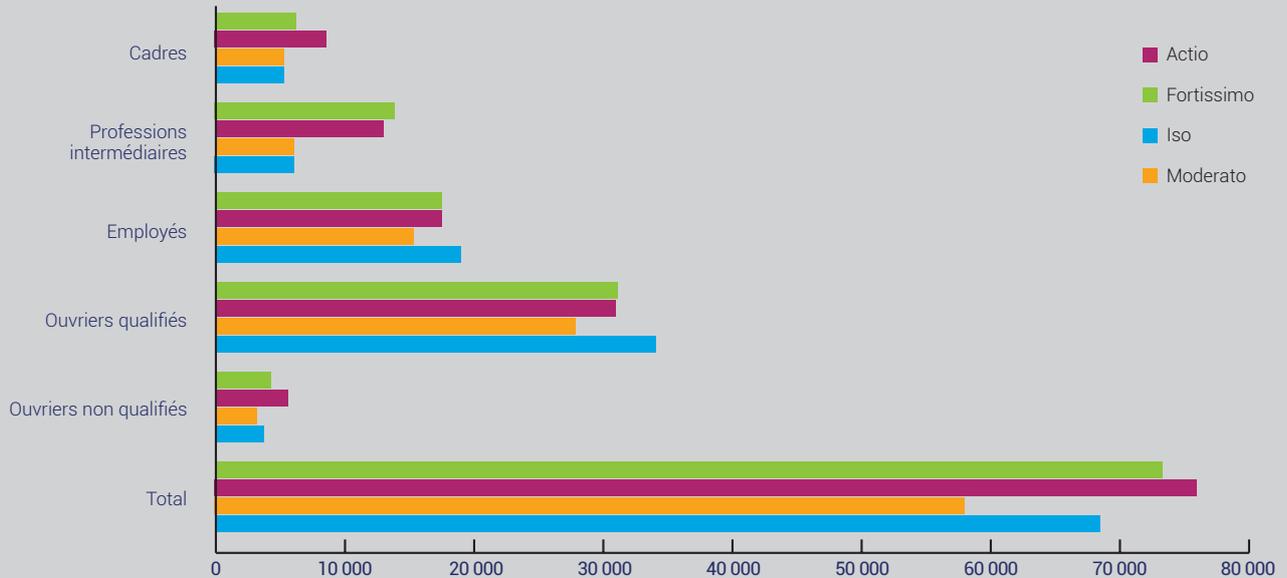
L'observatoire de l'ANFA a fait le choix de s'appuyer sur les prospectives de départs en fin de carrière développées par France Stratégie et le Conseil d'Orientation des Retraites : un modèle appelé Profil'âge. Cette analyse a été croisée avec les travaux de projection de la caisse de retraite IRP auto. Toutefois, 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 (ce que les caisses de retraite ne peuvent pas évaluer).



Selon le modèle Profil'âge, l'âge moyen de départ en fin de carrière entre 2012 et 2022 est de 59,1 ans pour un ouvrier non qualifié et de 60,5 ans pour un cadre dans le CRA. Les cadres partent en retraite un an après l'âge moyen des départs en fin de carrière et les ouvriers partent deux ans après : ces derniers ont moins de chance de retrouver un emploi à partir d'un certain âge. Ces âges moyens ont été appliqués aux tranches d'âge de la population active issues du recensement de la population de l'INSEE pour aboutir à un volume de départs annuel jusqu'à 2022.



NOMBRE TOTAL DE DÉPARTS EN FIN DE CARRIÈRE ESTIMÉ PAR SCÉNARIO ENTRE 2012 ET 2022



Source Observatoire ANFA à partir des données France Stratégie/COR - INSEE-RGP / Acoiss

Le nombre de départs en fin de carrière est compris entre 58 000 et 76 000 selon les scénarios, entre 2012 et 2022 soit 5 800 à 7 600 départs par an. Environ 22 % des salariés devraient partir en fin de carrière entre 2012 et 2022 sur un scénario Iso, alors que le volume de ces départs était compris entre 18 % et 21 % entre 2005 et 2015. Le rythme des départs en fin de carrière va donc s'accroître sur la période 2012-2022. La part des départs de professions intermédiaires devrait être à peu près constante (autour de 23 %) par rapport à l'exercice prospectif précédent (même si la part des professions intermédiaires a régressé, le volume de départs est beaucoup plus faible). En revanche, le nombre d'ouvriers et d'employés à partir en fin de carrière va croître sensiblement. Ces départs devraient concerner 24 % des ouvriers qualifiés entre 2012 et 2022, pour 17 % entre 2005 et 2015. Pour résumer, 1,8 % de l'ensemble de la population ouvrière est partie en fin de carrière en 2012 ; en 2022, ce ratio atteindra 2,4 %. 2 % des employés partent annuellement en fin de carrière en 2012 pour 2,6 % en 2022.

L'ensemble des secteurs d'activités du CRA ne sera pas concerné par le

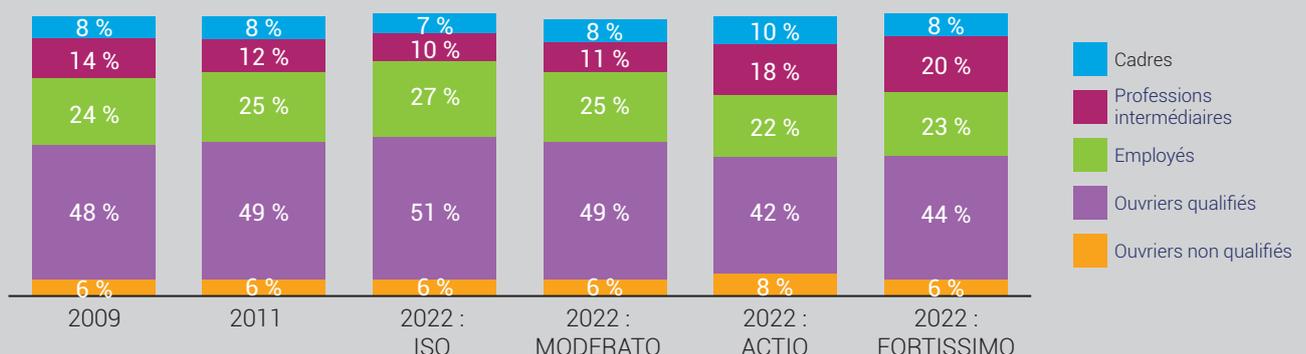
même niveau de départs en fin de carrière. Le secteur du commerce et de la réparation de motocycles reste un secteur jeune où le nombre de postes à renouveler pour un motif de départ en fin de carrière est faible.

Les départs en fin de carrière favorisent enfin des mouvements dans la répartition des catégories sociales d'une façon mal connue. Entre 2005 et 2015, les postes laissés vacants suite aux départs importants de cadres et de professions intermédiaires n'avaient pas été renouvelés. Ce qui a engendré une diminution importante de la proportion des professions intermédiaires parmi les catégories sociales. Les fins de carrière peuvent représenter un effet d'aubaine pour les employeurs souhaitant diminuer leur nombre de postes. Certains départs peuvent également être remplacés par des postes de niveau inférieur (un ouvrier qualifié par un ouvrier non qualifié, une profession intermédiaire technique par un ouvrier). Les forts départs d'ouvriers et d'employés dans la prochaine décennie nous conduisent à rester prudents sur d'éventuels départs pour des postes non renouvelés si la confiance des entreprises reste aléatoire.

PROSPECTIVE EN ÉVOLUTION DES CATÉGORIES SOCIALES

La définition de l'évolution des catégories sociales est la première étape qui permet d'aboutir à une prospective par métier. Entre 2005 et 2015, quelle que soit la source utilisée (INSEE DADS ou INSEE Enquête Emploi), les catégories sociales ont fortement évolué dans le CRA de façon inattendue. Alors qu'il existe une tendance nationale lourde à la croissance des professions intermédiaires / agents de maîtrise en France, celles-ci ont vu leur part diminuer dans le CRA. La principale interrogation porte sur la pérennité de cette tendance. Si tel était le cas, les professions intermédiaires (vendeurs, agents de maîtrise technique...) diminueraient encore. Mais comme il est vraisemblable que cette baisse est liée aux départs en fin de carrière, elle ne serait que très conjoncturelle.

ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION DES CATÉGORIES SOCIALES DANS LE COMMERCE ET LA RÉPARATION AUTOMOBILE (2009-2011) ET SCÉNARIOS PROSPECTIFS D'ÉVOLUTION



Source INSEE DADS et scénario Observatoire de l'ANFA

L'observatoire a donc corrigé la tendance d'Iso pour freiner la disparition des professions intermédiaires, celles-ci pouvant représenter 10% des catégories sociales à l'horizon 2022.

Les scénarios Actio et Fortissimo reprennent plutôt la dynamique de croissance des professions intermédiaires et agents de maîtrise observée en France pour tout secteur d'activité. Actio sous entend que les nouvelles compétences issues d'un scénario de volontarisme politique (vente de flottes de voitures, négociations avec des collectivités locales) demanderont un niveau de qualification plus élevé. Par ailleurs, le développement des emplois liés à la mobilité (emplois verts)

gèneront des postes assez faiblement qualifiés (postes de convoyeurs par exemple). Le scénario Fortissimo induit un besoin croissant de vendeurs dans une économie dynamique.

Le scénario Moderato prévoit un recentrage des activités autour du cœur de métier et donc un développement de la part des ouvriers.

Du fait de la variabilité extrême de la part des professions intermédiaires et agents de maîtrise dans le passé, nous aboutissons donc à des scénarios dont la part des professions intermédiaires passe du simple au double. Cette situation générera aussi une variabilité importante de la répartition des besoins de main d'œuvre à qualifier.

PROSPECTIVE DES MOBILITÉS INTERSECTORIELLES

Chaque année, des personnes changent de secteur d'activité. Si on cherche à connaître le nombre de personnes à qualifier pour un secteur d'activité, il ne faut pas se contenter des besoins de renouvellement de postes induits par les départs en fin de carrière mais aussi identifier le nombre de personnes quittant le secteur annuellement et le nombre de personnes entrant dans le secteur. Le solde de cette mobilité intersectorielle génère, ou non, des besoins de main d'œuvre.

Il est assez compliqué d'évaluer la mobilité intersectorielle à partir de la statistique publique. Le Céreq a proposé une approche à partir de l'enquête emploi de l'INSEE afin de l'évaluer. L'enquête-emploi ne permet plus d'identifier avec précision les codes NAF du secteur d'emploi des années antérieures mais l'approche proposée par le Céreq indique des ordres de grandeurs assez cohérents avec les travaux prospectifs antérieurs.

ESTIMATION ANNUELLE DE LA MOBILITÉ INTERSECTORIELLE DANS LE COMMERCE ET LA RÉPARATION AUTOMOBILE HORS INTÉRIM, APPRENTIS, STAGIAIRES ET CONTRATS AIDÉS

Catégories socioprofessionnelles	Sortants vers d'autres secteurs d'activité	Entrants en provenance d'autres secteurs	Solde de mobilité intersectorielle (entrants-sortants)
Cadres	9,10 %	8,50 %	- 0,60 %
Professions intermédiaires	7,60 %	6,20 %	- 1,40 %
Employés	9,90 %	9,80 %	- 0,10 %
Ouvriers qualifiés	5,50 %	4,00 %	- 1,50 %
Ouvriers non qualifiés	9,40 %	7,90 %	- 1,50 %

Source : enquêtes emploi annuelles de l'INSEE de 2008-2012 traitement Céreq

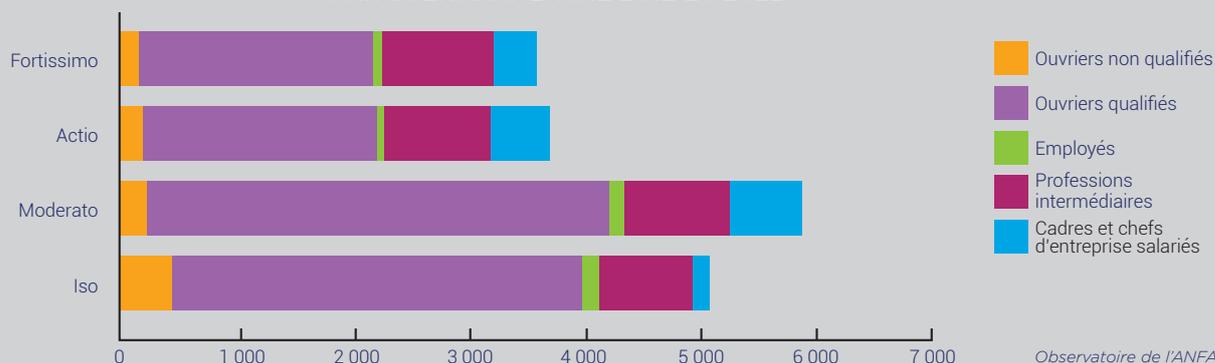
Les ratios de mobilité intersectorielle montrent qu'il y a majoritairement plus de salariés qui partent vers d'autres secteurs que de salariés qui entrent dans notre secteur. Le solde de mobilité intersectorielle était élevé entre 1995 et 2002 chez les ouvriers non qualifiés mais relativement faible (voire nul) dans les autres catégories sociales. Entre 2008 et 2015, il est particulièrement négatif chez les professions intermédiaires, les ouvriers qualifiés et non qualifiés : chaque année la mobilité intersectorielle prend 1,5% de la population des ouvriers qu'il faut alors également renouveler.

La mobilité est forte chez les ouvriers qualifiés mais aussi chez les employés et les cadres. Cœur de métier, les ouvriers restent une population plus spécialisée et donc plus stable : chaque année

5,5% des ouvriers quittent le CRA pour intégrer un autre secteur alors que près de deux fois plus d'employés suivent la même voie.

Pour 2022, les scénarios Fortissimo et Actio reprennent les constats de mobilité de 2008-2015. En revanche, plus la situation se dégrade dans le CRA, plus la mobilité intersectorielle risque d'être forte : deux scénarios particuliers de mobilité intersectorielle ont été mis en place pour Iso et Moderato. Dans le scénario Moderato, le solde de mobilité intersectorielle double par rapport à 2008-2015 ; dans le scénario Iso, le solde de mobilité intersectorielle augmente de moitié (comme les précédentes années). L'évolution de l'emploi permet d'identifier le remplacement de ces postes ou non selon les scénarios.

BESOINS INDUITS PAR LE SOLDE DE LA MOBILITÉ INTERSECTORIELLE PAR SCÉNARIO ENTRE 2012 ET 2022



Observatoire de l'ANFA

Les besoins en recrutement induits par les changements de secteur d'activité des salariés seraient donc compris entre 3 500 et 6 000 selon les scénarios. Les mobilités intersectorielles génèrent également des besoins en qualifications pour certains salariés dont le poste visé diffère de celui occupé précédemment.

Certains dispositifs de formation professionnelle répondent à cet objectif (une part des contrats de professionnalisation, POEC...). Nous avons estimé en fonction des dispositifs existants la part des entrants pour laquelle un cursus qualifiant doit être comptabilisé.

PROSPECTIVE DES MOUVEMENTS DE PROMOTIONS PROFESSIONNELLES

Pour appréhender les besoins en recrutement par catégories sociales, il ne suffit pas de scénariser l'évolution structurelle des grands niveaux de catégories sociales. En effet, chaque année, des individus changent de catégorie sociale par le biais des promotions professionnelles. Si, par exemple, une entreprise a besoin de recruter un agent de maîtrise et que ce poste est proposé à un ouvrier de l'entreprise, le recrutement extérieur ne concernera plus un agent de maîtrise mais un ouvrier. L'évaluation des promotions professionnelles du secteur du commerce et de la réparation automobile a également été réalisée par le Céreq, à partir de l'enquête emploi de l'INSEE.

ESTIMATION ANNUELLE DES MOUVEMENTS DE PROMOTIONS PROFESSIONNELLES DANS LE COMMERCE ET LA RÉPARATION AUTOMOBILE HORS INTÉRIM, APPRENTIS, STAGIAIRES ET CONTRATS AIDÉS EN 2008-2012

Promotions					% qui s'installent artisans ou commerçants dans le secteur parmi les :		
De professions intermédiaires à cadres	D'employés à professions intermédiaires	D'ouvriers qualifiés à professions intermédiaires	D'ouvriers non qualifiés à ouvriers qualifiés	De cadres à artisans	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers
0,80 %	0,60 %	0,60 %	7 %	0,70 %	1,40 %	1,00 %	0,50 %

Source : enquêtes emploi annuelles de l'INSEE de 2008-2012 traitement Céreq

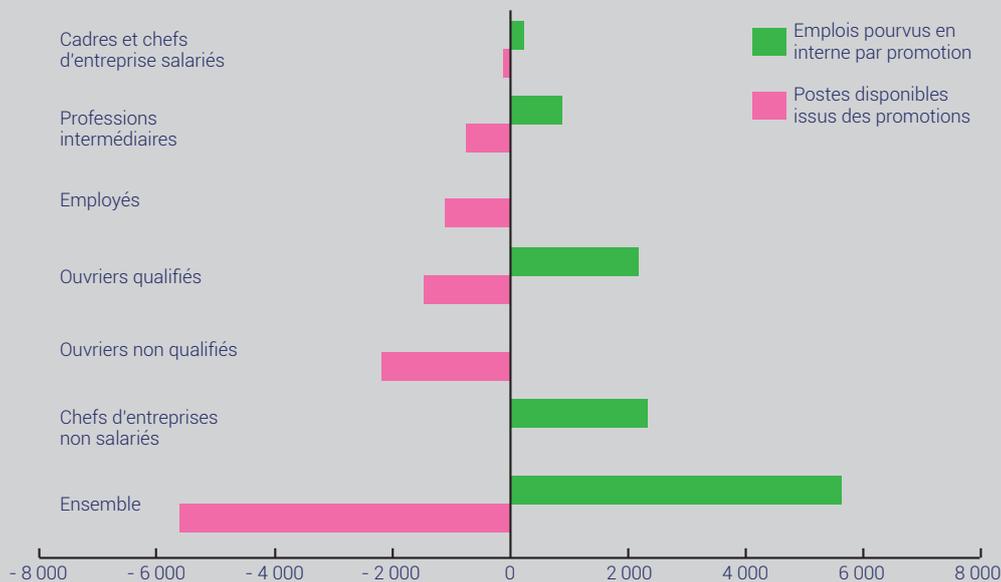
Le principal mouvement de promotions professionnelles dans le commerce et la réparation automobile concerne, comme dans les travaux prospectifs 2005-2015, le passage d'ouvrier non qualifié à ouvrier qualifié soit 7% chaque année. Il avait été antérieurement démontré que les jeunes au sortir de leur diplôme étaient souvent temporairement placés sur un échelon inférieur avant de réaliser l'ensemble des activités leur donnant accès à l'échelon de convention collective correspondant aux activités de leur diplôme.

Le deuxième phénomène marquant est le niveau de promotions professionnelles en direction de l'entrepreneuriat. Sur la période 2008-2012, toutes catégories sociales confondues, 1% des salariés du commerce et de la réparation automobile s'est installé comme indépendant. Il s'agit d'une évolution sans

précédent connu. Il est vraisemblable que les mesures d'auto-entrepreneuriat ont largement favorisé l'installation de salariés comme auto-entrepreneurs.

Les scénarios Actio, Fortissimo et Iso reprennent les ordres de grandeur calculés entre 2008 et 2012. Dans le scénario Moderato il a été choisi de limiter le volume de promotions professionnelles. Il est assez plausible que dans un scénario récessif, les promotions professionnelles deviennent un peu plus rares pour celles d'ouvriers à professions intermédiaires (0,40%), d'employés à professions intermédiaires (0,30%) et de professions intermédiaires à cadres (0,70%). Elles resteraient constantes pour les promotions d'ouvriers non qualifiés et les promotions en direction de l'entrepreneuriat puisque celles-ci semblent plus structurelles.

EXEMPLE D'EFFET ANNUEL DES PROMOTIONS PROFESSIONNELLES SCENARIO ISO

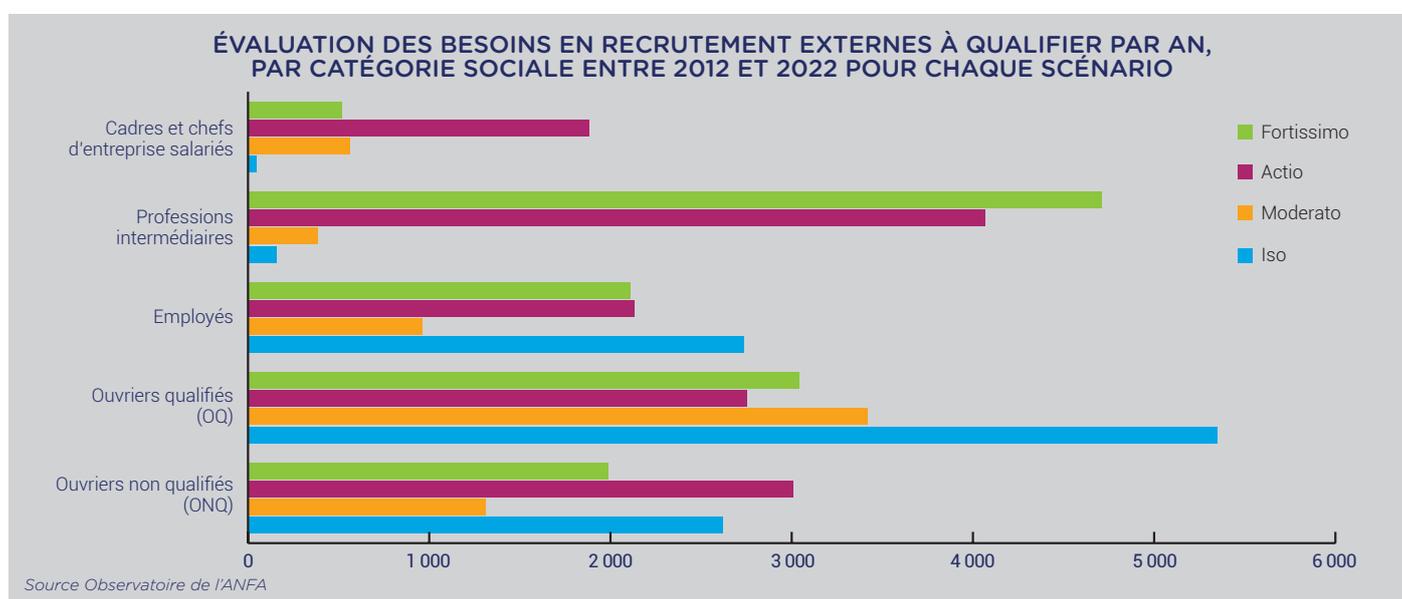
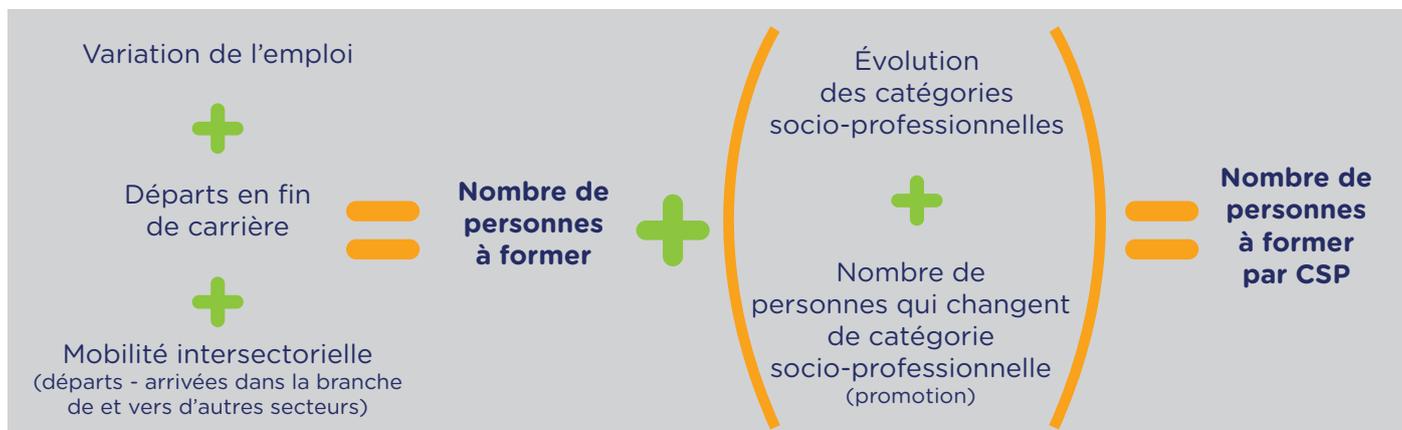


Source Observatoire de l'ANFA

Pour prendre un exemple, dans le scénario Iso, les promotions professionnelles déplacent environ 6 000 individus d'une catégorie sociale à une autre. Les promotions génèrent près de 2 000 besoins en ouvriers non qualifiés et, parallèlement, les promotions comblent 2 000 besoins en ouvriers qualifiés. Les promotions comblent également près de 2 000 besoins en chefs d'entreprise non salariés.

BESOINS EN RECRUTEMENT DE JEUNES À FORMER ENTRE 2012 ET 2022 PAR CATÉGORIES SOCIALES

L'une des finalités de ces travaux prospectifs est de rassembler les indicateurs scénarisés afin de construire un modèle qui permette d'évaluer le nombre de personnes à former annuellement, afin qu'elles soient recrutées dans le secteur du commerce et de la réparation automobile.



Un scénario Iso permet d'évaluer le nombre de personnes à former pour satisfaire les besoins en recrutement à environ 10 000 jeunes par an dans le commerce et la réparation automobile, essentiellement composé d'ouvriers (7 500 OQ et ONQ) et d'employés.

Une politique volontariste (Actio) permet d'atteindre des besoins en recrutement autour de 14 000 jeunes à qualifier, plutôt sur des profils d'agent de maîtrise et vendeur (4 000 professions intermédiaires).

Les besoins en employés et en ouvriers sont globalement assez stables quels que soient les scénarios. Une stabilité qui s'explique grâce à des besoins de renouvellement assez structurels pour la décennie à venir.

En revanche, l'évaluation des besoins en professions intermédiaires et en cadres est extrêmement fluctuante selon les scénarios à cause des bouleversements qui ont concerné ces catégories sociales durant la dernière décennie.

LES ARTISANS, CHEFS D'ENTREPRISE ET AUTO-ENTREPRENEURS

Il est difficile de travailler sur l'évolution des besoins du monde salarié sans s'intéresser au développement des travailleurs non salariés. La population des "chefs d'entreprise non salariés" comprend des gérants de SARL, les associés uniques d'EURL et les entrepreneurs individuels (parmi eux les auto-entrepreneurs). Les présidents et directeurs généraux de SA et SAS sont considérés comme des chefs d'entreprise salariés. Le recensement de la population évalue à environ 63 000 en 2011 le nombre total de "chefs d'entreprise non salariés".

Le nombre d'entrepreneurs individuels a commencé à augmenter à partir de 2003, au même moment où l'emploi salarié a commencé à diminuer. Le nombre d'entreprises individuelles a explosé à partir des mesures d'auto-entrepreneuriat de 2009. De 20 000

entrepreneurs individuels en 2003, leur nombre est passé à près de 30 000 en 2008 et à plus de 45 000 en 2012 (source INSEE Sirene). Dans le même temps, le nombre de chefs d'entreprise avec salariés a diminué. Au total, c'est une croissance sans précédent des

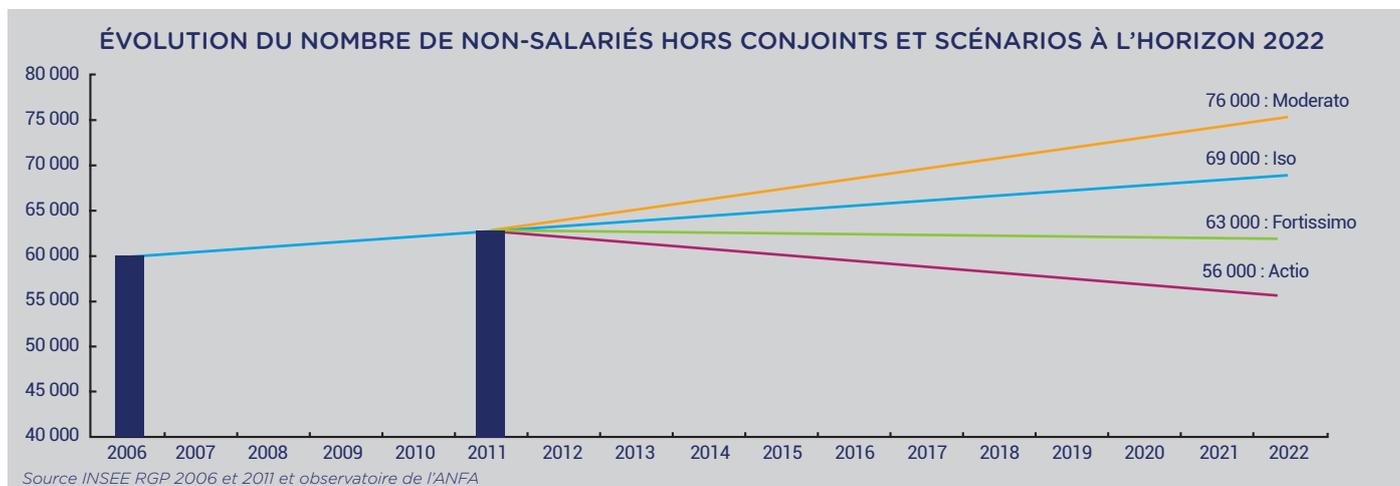
travailleurs non salariés à laquelle nous assistons depuis 2003. Elle modifie singulièrement les rapports de force entre salariés et non salariés dans le commerce et la réparation automobile. Ces " nouveaux entrepreneurs " viennent :

- d'autres secteurs d'activité : 8,5% des entrepreneurs du CRA travaillaient dans un autre secteur d'activité l'année précédente (Estimation Céreq à partir de l'Enquête Emploi) ; il y a plus de chefs

d'entreprise qui entrent dans le secteur que de chefs d'entreprise qui en partent : 1 500 chefs d'entreprise qui s'installent dans le CRA sont issus d'autres secteurs d'activité chaque année,

- de la mobilité interne : 1% des salariés du CRA s'installent chaque année comme entrepreneur, soit plus de 2 000 salariés.

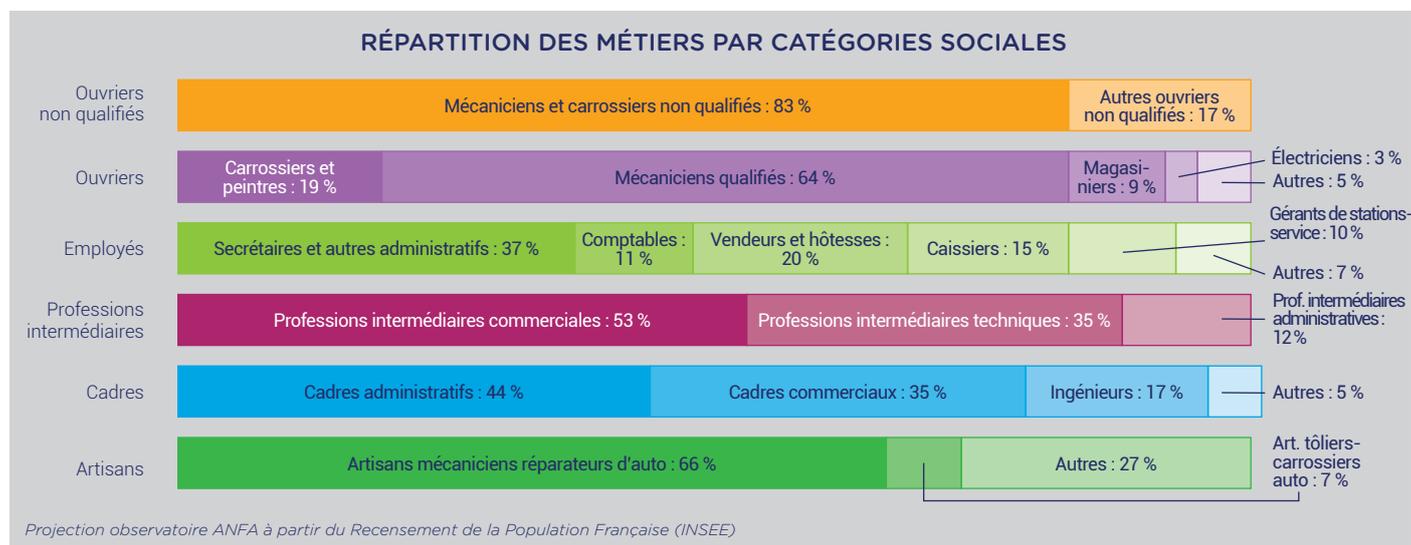
La prospective d'évolution des artisans et chefs d'entreprise a été établie à partir des tendances du recensement de la population de l'INSEE



Le développement des entreprises individuelles semble inversement proportionnel au développement du salariat : plus le salariat dans le commerce et la réparation automobile perd de l'emploi, plus l'entrepreneuriat individuel semble en gagner. Il semble donc que l'entrepreneuriat individuel se nourrisse des situations de crise dans le secteur.

Dans le scénario de poursuite de tendance Iso, le nombre de chefs d'entreprises, artisans et auto-entrepreneurs atteindrait 69 000 personnes en 2022. Dans un scénario plus pessimiste (Moderato), ce nombre pourrait atteindre 76 000 individus et dans un scénario de volontarisme politique qui favorise les emplois salariés des plus grosses structures, il pourrait baisser autour de 56 000.

BESOINS EN RECRUTEMENT DE JEUNES QUALIFIÉS PAR MÉTIER ENTRE 2012 ET 2022



A partir du recensement de la population, on dispose d'une représentation assez fine de la répartition des métiers pour chacune des catégories sociales. Nous avons donc appliqué la répartition des métiers en poursuivant les tendances d'évolution des répartitions constatées entre 2006 et 2011.

Quelques métiers font l'objet d'évolutions notables. Les métiers de comptables diminuent fortement dans le commerce et la réparation automobile : ils sont de plus en plus rattachés aux holdings des groupes. En revanche, les sites des concessionnaires sont de plus en plus pourvus d'un directeur administratif et financier : c'est un des postes qui a le plus progressé entre 2006 et 2011. La part des mécaniciens qualifiés, cœur de métier de la branche, progresse doucement de façon constante.

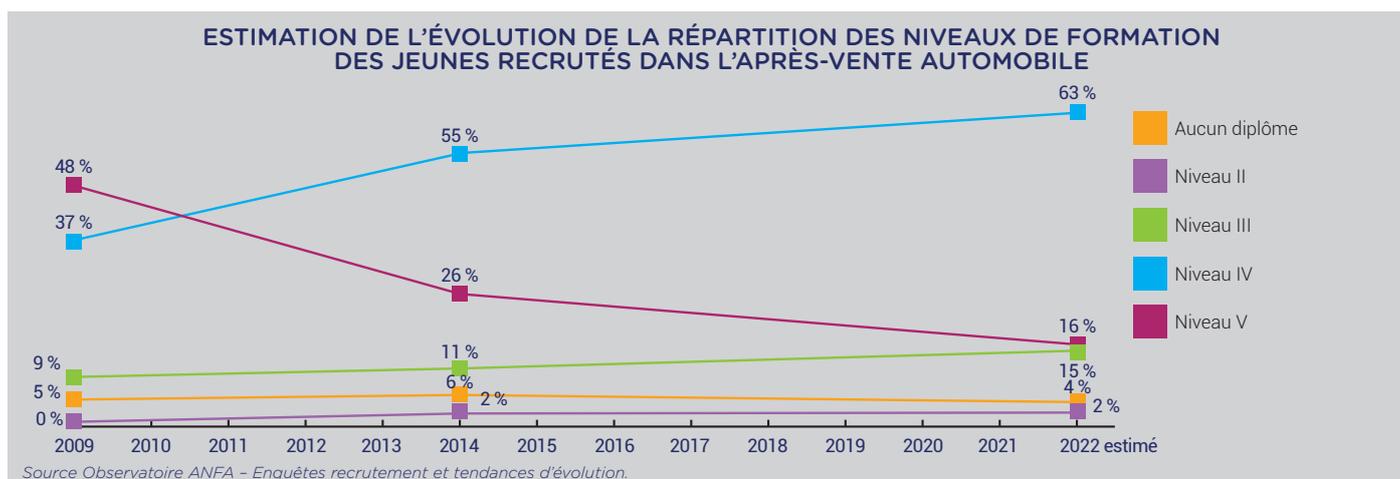
La comparaison entre les besoins en recrutement de jeunes à l'horizon 2022 et les personnes réellement insérées dans le secteur a également été réalisée métier par métier et filière par filière. En faisant une moyenne des scénarios, pour toutes les filières et les métiers, il est marquant de constater que le nombre de jeunes actuellement insérés correspond bien aux besoins en formation à l'horizon 2022 : les besoins en renouvellement liés aux départs en fin de carrière permettent des volumes de besoins en recrutement constants par rapport à la situation actuelle, même en cas de

baisse possible de l'emploi salarié dans le secteur.

L'insertion professionnelle des jeunes s'est singulièrement dégradée depuis 2008 (Enquêtes IVA et IPA du Ministère de l'Education Nationale). Si l'insertion s'améliore, les besoins en formation initiale pourraient être relativement constants ; ce qui pourrait signifier la fin de la baisse des effectifs en formation, particulièrement en apprentissage.

FOCUS DES BESOINS PAR DIPLÔME EN OUVRIERS DE L'APRÈS-VENTE AUTOMOBILE ENTRE 2012 ET 2022

La dernière étape des travaux prospectifs nationaux en besoin en qualifications consiste à identifier les besoins par diplôme ou dans un premier temps par niveau de diplôme. Les travaux les plus crédibles d'évolution que nous avons réalisés s'appuient sur la répartition des recrutements par diplôme pour des jeunes sans expérience professionnelle issus des enquêtes recrutement menées par l'observatoire de l'ANFA.



Il existe une diminution tendancielle de la part des CAP parmi les personnes recrutées tandis que la part des niveaux IV (Bac pro) tend à augmenter. La suppression du BEP et la mise en place d'un Bac pro en trois ans a accentué le phénomène de disparition du CAP parmi les jeunes recrutés par les entreprises. Il est donc vraisemblable qu'une fois l'effet de la réforme passé, la diminution du recrutement des CAP et la croissance du recrutement des Bac pro s'atténuent. L'usage croissant parmi les CFA de cycles de deux années de CAP suivies de deux années de Bac pro peut contribuer à cette atténuation.

Les courbes de tendance d'évolution des diplômes ont été calculées à partir des tendances d'évolution de possession de diplôme des jeunes salariés dans le recensement de la population française.

L'information importante à retenir dans cette simulation est qu'à l'horizon 2022, un nombre équivalent d'ouvriers titulaires de CAP et de titulaires de BTS devrait être recruté par les entreprises du commerce et de la réparation automobile (autour de 15-16 %) tandis que deux jeunes recrutés dans l'après-vente sur trois devraient être titulaires d'un Bac pro.

Les travaux prospectifs conduits par l'Observatoire de l'ANFA permettent de comprendre qu'une politique attentiste n'est vraisemblablement pas suffisante pour retrouver à l'horizon 2022 les niveaux d'emploi et de formation atteints au début des années 2000. Ces travaux permettent d'envisager un espoir autour de politiques volontaristes qui favoriseraient un renouvellement du parc automobile tout en réinventant la mobilité des citoyens. Ces politiques pourraient favoriser l'emploi dans le commerce mais aussi, grâce à une gestion collective des automobiles, de développer l'après-vente. Ces travaux conduisent l'ensemble des institutions du commerce et de la réparation automobile à s'interroger sur leur volonté d'être acteur de leur développement s'ils veulent recréer les conditions favorables à l'emploi. En accompagnant la politique de formation des entreprises, l'ANFA s'est fixé l'objectif d'accompagner les évolutions technologiques et sociétales dans ses orientations 2016-2018. C'est en étant proactive vis à vis de l'impact des véhicules connectés, des formes de digitalisation de la vente et de l'après-vente automobile, des contraintes environnementales et en accompagnant les expérimentations liées aux nouveaux usages, que l'ANFA peut contribuer à accompagner les entreprises dans le retour de l'emploi.

Depuis le moment où les travaux prospectifs à l'horizon 2022 ont été établis, deux années se sont écoulées. 2014 a été marquée par une poursuite des tendances sur l'emploi, mais 2015 a permis de constater une légère reprise de l'activité économique dans le commerce et la réparation automobile permettant à l'emploi de repartir fortement à la hausse et à ce secteur d'approcher le scénario Fortissimo. Parallèlement, le secteur du commerce automobile a réussi à perdre moins d'emploi que les précédentes années.

Grâce à la reprise globale de l'emploi, l'apprentissage a pu repartir à la hausse depuis deux années consécutives. Il faudra sans doute attendre au moins une deuxième année de croissance avant de parler d'une réelle rupture de tendance car les causes de la baisse d'emploi dans le CRA, démarrée en 2003, sont toujours présentes (dette immobilière, transformation de la typologie du consommateur automobile).

Retrouvez toutes les publications de l'observatoire sur www.anfa-auto.fr/observatoire

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

Directeur de la publication : Patrice OMNES
Directeur de rédaction : Stéphane PAUTET
Rédaction : Jocelyn GOMBAULT
Édition et création : Service Communication ANFA