

LA MAINTENANCE DES VÉHICULES PARTICULIERS

La maintenance de véhicules particuliers est une activité dynamique au sein du commerce et de la réparation automobile. Protégé par des mesures de chômage partiel durant la crise du COVID et dynamisé par le vieillissement du parc automobile, le secteur offre toutefois un paysage contrasté entre concessions et MRA (mécaniciens réparateurs automobiles), puisque ces derniers bénéficient d'un parc automobile plus âgé qui reste en croissance.

**53 000 établissements
employeurs**
(URSSAF)

**110 000 mécaniciens,
techniciens et apprentis
de véhicules légers**
(INSEE EAR 2020)



LE SECTEUR EST COMPOSÉ DE :



6 047 CONCESSIONNAIRES (RÉPARATEURS AGRÉÉS DE NIVEAU 1)

Source : L'Argus 2023

→ soit près de 300 concessionnaires de plus que l'an dernier du fait de l'arrivée de nouveaux contrats de constructeurs (notamment chinois) sur le territoire français.

6 977 AGENTS (OU RÉPARATEURS AGRÉÉS DE NIVEAU 2)

Source : L'Argus 2023

→ un volume en constante diminution depuis 8 ans (-16 %) du fait des restructurations des constructeurs, mais aussi du fait que les agents anticipent ces restructurations en rejoignant les réseaux multimarques.

4 604 CENTRES AUTOS, RÉPARATEURS RAPIDES ET PNEUMATICIENS

Source : GIPA 2023

→ en légère croissance depuis 8 ans.

9 293 MRA AVEC ENSEIGNE

Source : presse et enseignes

→ en constante augmentation depuis 8 ans (+21%), en partie en raison de l'arrivée d'ex-agents (Top Garage et AD revendiquent entre 40% et 50% d'anciens agents parmi leurs adhérents).

ENVIRON 11 000 MRA SANS ENSEIGNE AVEC SALARIÉS

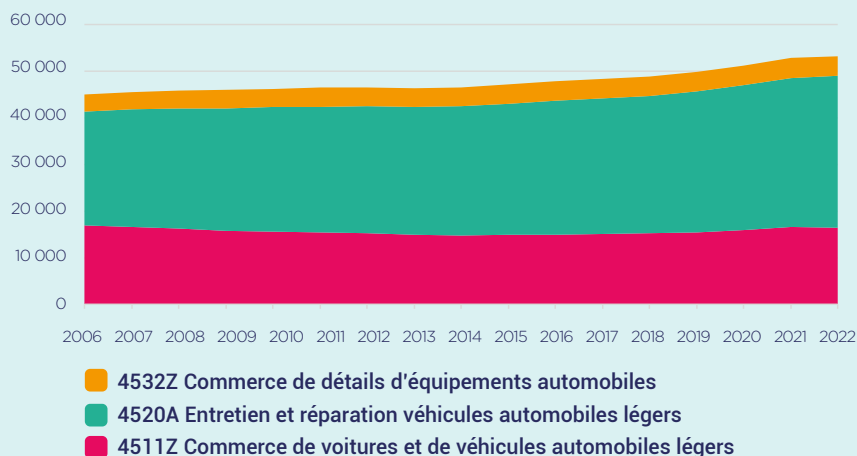
Source : ANFA 2023

UNE NÉBULEUSE DE PRÈS DE 40 000 D'ÉTABLISSEMENTS SANS SALARIÉ

→ spécialisés dans l'entretien et la réparation dont la démographie est très dynamique (beaucoup de créations, mais aussi beaucoup de cessations et donc de turn over).

Base : INSEE SIRENE

EVOLUTION DES ÉTABLISSEMENTS EMPLOYEURS DANS LES SECTEURS DE LA MAINTENANCE VP



Source : URSSAF

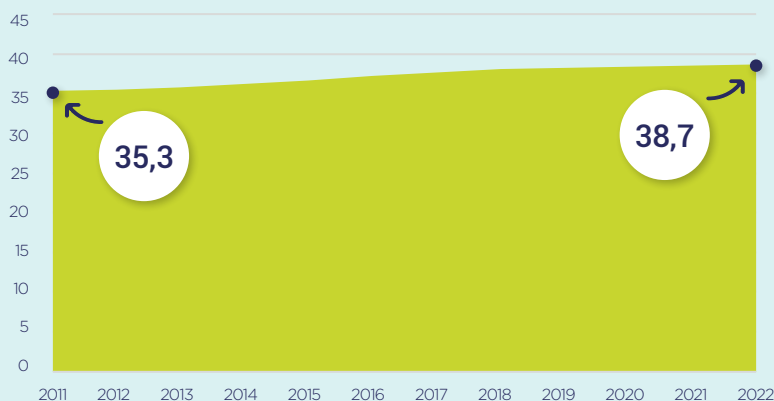
Plus de 53 000 établissements embauchent des mécaniciens et techniciens VP dans la branche des services de l'automobile.

Selon les sources administratives (URSSAF), le nombre d'établissements employeurs du commerce automobile (essentiellement concessions et une partie des agents) a décru jusqu'à 2014 puis repart à la hausse de +11% depuis cette date. Les entreprises de l'entretien et réparation automobile (essentiellement MRA) croissent régulièrement et augmentent de +18% depuis 2014.

UN PARC AUTOMOBILE RÉGULIÈREMENT CROISSANT, MAIS VIEILLISSANT

Le parc automobile français est en constante augmentation depuis plus de 10 ans. Il est pratiquement corrélatif à l'évolution de la population française en âge de conduire.

PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN CIRCULATION (en millions d'unité)



Source : Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires / SDES

Alors que les immatriculations en véhicules neufs patinent en France autour de 1,5 million de véhicules particuliers depuis trois ans. Le parc automobile continue de croître ; ce qui représente une source régulière d'activité pour l'entretien et la réparation automobile.



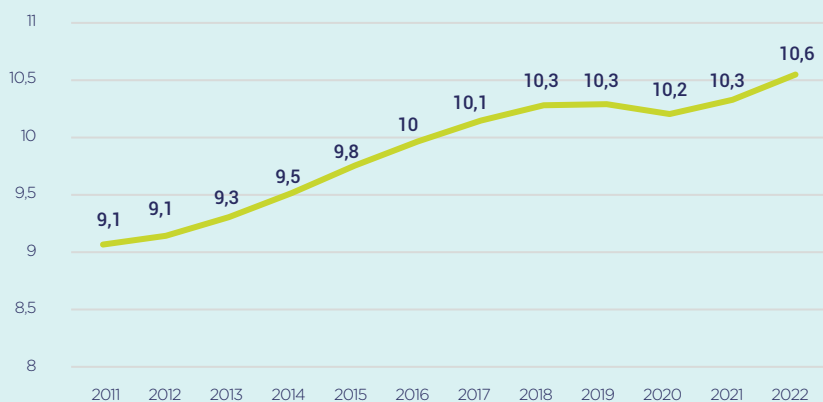
**LE PARC S'ACCROÎT
ESSENTIELLEMENT
PAR SON
VIEILLISSEMENT.**

Face :

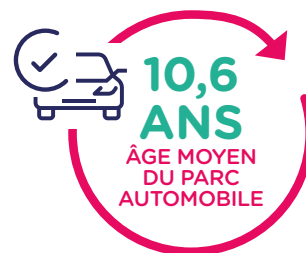
- aux difficultés d'approvisionnement ;
- aux évolutions tarifaires des véhicules neufs ;
- à la fiabilité des véhicules d'occasion présents sur le marché ;

Les ménages ont fait vieillir leurs véhicules de façon inédite. Entre 2021 et 2022, **l'âge du parc** automobile a même augmenté de **2,2%** en France pour atteindre 10,6 ans d'âge moyen : une croissance rarement atteinte.

ÂGE DU PARC AUTOMOBILE EN CIRCULATION



Source : Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires / SDES



La croissance de l'âge du parc automobile est naturellement **un élément favorable aux activités d'entretien et de réparation**, car les véhicules plus âgés sont plus souvent soumis à des pannes. Toutefois, un parc automobile trop ancien risquerait de desservir l'économie sectorielle, étant donné que le parc de plus de 15 ans tend à échapper aux professionnels de l'automobile (53 % des opérations de maintenance de véhicules de plus de 15 ans sont réalisées en « do-it-yourself » (source GIPA 2023)). L'expérience d'autres pays européens montre que l'hypothèse d'un parc roulant plus vieillissant est vraisemblable (la moyenne d'âge du parc des PECO (Pays d'Europe Centrale et Orientale) avoisine les 15 ans ; le parc ibérique tourne autour des 13 ans d'âge – source ACEA). La durée de vie des véhicules peut donc encore s'accroître en France.





UN MARCHÉ CROISSANT EN VALEUR MAIS STABLE EN VOLUME

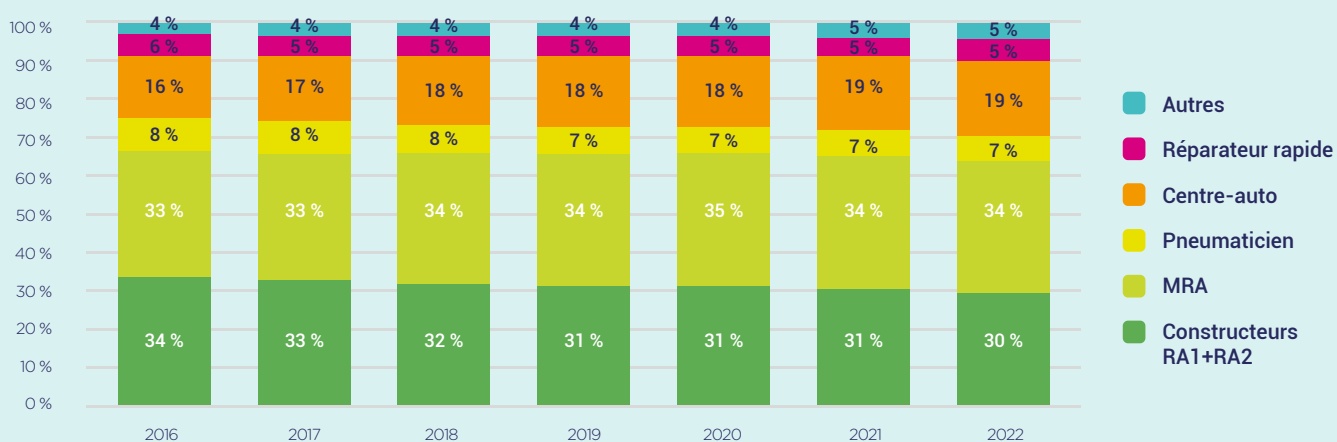
Le marché de l'après-vente est globalement constant depuis 2020 et s'élève à 39,9 millions d'entrées-atelier en 2022, sans parvenir à revenir au 44,4 millions d'entrées des années antérieures à 2020 (GIPA 2023).

Malgré cela, le **chiffre d'affaires des réparateurs automobiles est croissant** de +4% en 2022 et devrait atteindre une croissance similaire en 2023 (source Panel Xerfi sur 1600 entreprises). De façon semblable, le coût des entrées-atelier est croissant depuis 2019 et atteint +7% entre 2021 et 2022 (GIPA 2023). C'est l'inflation spécifique de l'entretien et de la réparation automobile qui permet au chiffre d'affaires sectoriel d'augmenter : les prix à la consommation de l'entretien et réparation de véhicules personnels ont atteint +6% entre 2021 et 2022 (INSEE), soit un point de plus que l'indice des prix à la consommation nationale.

Le marché de l'après-vente n'est toutefois pas homogène et la situation générale masque des différences croissantes selon les acteurs qui le composent.

La réparation indépendante grignote les parts de marché des réseaux constructeurs.

ÉVOLUTION DES ENTRÉES-ATELIER PAR TYPE DE PROFESSIONNEL



Source : GIPA 2023 - Moyenne Mobile sur 3 ans

En volume d'entrées-atelier, ce sont les **MRA** qui sont les premiers opérateurs du marché de l'après-vente depuis cinq ans désormais. Les **réseaux constructeurs** (RA1 et RA2) perdent des parts de marché de façon régulière depuis plus de 15 ans. Les **centres auto** sont les seuls à augmenter de façon sensible leur nombre d'entrées-atelier même si la valorisation de leurs entrées-atelier est beaucoup plus faible que les autres circuits. En effet, en valeur, les réseaux des constructeurs représentent 37 % du marché de l'après-vente, les MRA 34 % et les centres autos ne pèsent que 14 % de la valeur de marché de l'après-vente (car ils proposent des prestations plus courtes et donc moins chères).

	 Réseaux constructeurs	 MRA
Taux horaire moyen T1 (activités d'entretien)	94 €	72 €
Age moyen des véhicules traités	7,2 ans	12,6 ans
Durée moyenne de transport pour accéder au garage	19 minutes	11 minutes
Part de marché des véhicules de 1 à 2 ans	74 %	5 %
Part de marché des véhicules de plus de 15 ans	13 %	48 %

Source : GIPA 2023

Il résulte de cette organisation du marché une dichotomie nette des équilibres économiques et financiers entre les deux principaux opérateurs sur le marché de l'après-vente : les réseaux constructeurs et les MRA.

53 % des automobilistes ne retournent pas dans un réseau constructeur après la période de garantie (sondage Odopass mai 2022). C'est pourquoi ces derniers deviennent minoritaires dans les entrées-atelier dès la troisième année de vie du véhicule par rapport à la réparation indépendante.

En raison des écarts de prix entre les différents acteurs et de la couverture territoriale plus étendue les MRA, ces derniers gagnent des parts de marché dès la troisième année de vie du véhicule.

La tranche d'âge des véhicules de 7-9 ans représente celle qui génère le plus d'entrées-atelier (1,26 par an et par véhicule) alors que les véhicules de moins de 2 ans ne représentent que 0,69 entrée-atelier par an et par véhicule. C'est pourquoi les véhicules de 7-9 ans représentent la tranche d'âge la plus génératrice d'activité de l'entretien et réparation automobile. Or les MRA sont le premier opérateur de cette tranche d'âge avec 37 % des entrées-atelier.

La croissance de l'âge du parc, l'inertie du parc qui ralentit son électrification et une meilleure proximité géographique constituent **des atouts pour le développement économique des MRA** ces dernières années et sans doute dans les dix années à venir.

LES ACTIVITÉS

Il existe des activités communes aux différentes typologies d'acteurs de l'entretien et de la réparation automobile. Avec 18 millions d'opérations (source GIPA 2023) réalisées chaque année dans un atelier de maintenance automobile, **la vidange est, et de très loin, l'opération d'entretien la plus réalisée dans les ateliers de maintenance des véhicules particuliers, quel que soit le circuit** (réseau constructeurs, MRA, centres autos, services rapides). 46% des véhicules entrant en atelier effectuent une vidange (3 points de plus par rapport à 2019). Comme la filtration (42 % des véhicules entrant en atelier / +4 points en 4 ans) ou les changements de plaquettes (12 % des entrées-atelier), la part des opérations préventives se développent au fur et à

mesure que les opérations correctives diminuent grâce à la fiabilité croissante des équipements. Derrière les opérations de vidange et de changement des principaux filtres, le montage de **pneumatiques** constitue une des activités les plus réalisées de l'entretien-réparation automobile. Il s'agit d'une activité très concurrentielle où les réseaux constructeurs ne réalisent que 14% de ces opérations ; les circuits des MRA, des centres autos et des pneumaticiens effectuent chacun deux fois plus de montage de pneus que les réseaux de marque. Les pneumatiques des véhicules électriques s'usent plus vite que ceux des véhicules thermiques, cette activité constitue un enjeu stratégique majeur pour les années à venir.



Mais avec la croissance de l'âge du parc, la dédiésélisation et l'électrification des véhicules, il existe un décalage d'activités de plus en plus important entre les réseaux des constructeurs qui entretiennent et réparent le parc automobile le plus récent et les réseaux indépendants qui entretiennent et réparent les véhicules les plus anciens.



Les opérations d'entretien préventif représentent un poids d'entrées-atelier plus important dans les réseaux constructeurs que dans les réseaux indépendants, car les réseaux de marques entretiennent un parc de véhicules plus récent. Les pannes immobilisantes sont davantage présentes sur les véhicules plus anciens et sont donc davantage réparées par les réseaux indépendants.

De même, les opérations de mécanique récurrentes qui s'effectuent à partir de la sixième année de vie d'un véhicule (embrayage, courroie de distribution, disques de frein) se réalisent davantage par les MRA qu'en réseau constructeur.

Électronique et ADAS :
des interventions encore contrôlées
par les réseaux des constructeurs.

À TITRE D'EXEMPLE :



240 000 courroies
de distribution ont
été changées par les
réseaux constructeurs
en 2022 pour
680 000 par les MRA :
un rapport de 1 à 3



120 000 embrayages
ont été remplacés
en 2022 par les
réseaux constructeurs
pour **270 000**
par les MRA

(source : GIPA 2023, traitement Observatoire des métiers des services de l'automobile).

En revanche, sans surprise, les opérations plus électroniques restent encore plus fréquemment effectuées par les réseaux constructeurs : la reprogrammation de l'ordinateur de bord est, par exemple, 3,5 fois plus présente dans les réseaux constructeurs que dans les réseaux indépendants. Toutefois, les problèmes d'origine électronique, bien que chronophages, restent rares dans les ateliers de maintenance (moins de 1 % des entrées-atelier).

La réparation de véhicules diesel
et les opérations de mécanique :
les piliers de l'activité des MRA.

Selon les distributeurs de pièces, un certain nombre d'interventions semblent en très fort développement dans la réparation indépendante mais aussi dans le réseau des agents. Elles concernent pour l'essentiel les systèmes d'[injection haute pression](#) et de post-traitement des polluants essentiellement sur véhicules diesel (55 % du parc automobile en 2023). Il s'agit plus précisément du diagnostic et remplacement des :

- Systèmes d'admission (débitmètres)
- Systèmes de [suralimentation](#) (turbocompresseur)
- Éléments du système d'échappement et post traitement des polluants (catalyseurs, [filtres à particules](#), vannes [EGR](#))



DE FAÇON GÉNÉRALE :

Les véhicules diesel génèrent

+ 15 %

d'entrées-atelier de plus que
les véhicules essence

Chaque entrée-atelier d'un véhicule
diesel génère

+ 20 %

de chiffre d'affaires relativement
à un véhicule essence

(source GIPA).



Les véhicules diesel génèrent donc bien plus de valeur sur le marché de l'après-vente et compte tenu du fait que l'âge moyen des véhicules diesel atteint 12 ans en 2023, ce sont essentiellement les MRA qui profitent de la réparation de ces véhicules.

La typologie des activités est donc amenée à s'éloigner encore entre les deux principaux acteurs de la réparation automobile : les réseaux de marques et les MRA.

Ce décalage est aujourd'hui marquant :

- dans les domaines de la réparation de véhicules électriques et hybrides ([mise en sécurité](#), interventions et diagnostic sur [électronique de puissance](#), chaîne de traction, système de [freinage régénératif](#), [pompe à chaleur](#) ou software).
- sur des technologies relativement abouties comme le calibrage d'ADAS.

La typologie même des interventions et le type de véhicule traité diverge selon les réseaux et est amenée à se séparer encore davantage.

	Réseaux constructeurs		MRA	
Part des réparateurs équipés et formés à la réparation des véhicules électriques	RA1 = 95 %	RA2 = 83 %	Avec enseigne = 35%	Sans enseigne = 14%
Part des réparateurs équipés d'outils de calibrage d'ADAS	RA1 : 76%	RA2 : 48%	Avec enseigne = 19%	Sans enseigne = 10%
Spécialités	Opérations d'entretien préventifs et mises à jour des systèmes informatiques, recherche de pannes électroniques.		Opérations préventives lourdes (courroie, embrayage...) et correctives (pannes sur systèmes d'injection HP et post-traitement...).	
Types de motorisation majoritaires	1. Essence, 2. Hybride et électrique		1. Diesel 2. Essence	



LA RÉPARATION DE BATTERIE DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES : UNE NOUVELLE ACTIVITÉ EMBLÉMATIQUE



A ce jour, les activités techniques relatives à la maintenance préventive et corrective des batteries de véhicules électriques consistent à :

- 1 Mettre en sécurité le véhicule et l'environnement de travail ;
- 2 Vérifier l'intégrité physique de la batterie (étanchéité, dégradation...) ;
- 3 Vérifier la traçabilité de la batterie ;
- 4 Déposer / reposer la batterie ;
- 5 Mettre en sécurité / conditionner / stocker la batterie ;
- 6 Procéder aux opérations de diagnostic et de remplacement sur les composants électroniques et électriques de la batterie d'un véhicule à propulsion électrique partielle ou totale (modules, capteurs, bloc de jonction, calculateurs...) ;
- 7 Calibrer / reprogrammer des composants électroniques et électriques de la batterie d'un véhicule à propulsion électrique partielle ou totale ;
- 8 Trier des composants électroniques et électriques d'un véhicule à propulsion électrique partielle ou totale ;
- 9 Stocker en sécurité des composants électroniques et électriques d'un véhicule à propulsion électrique partielle ou totale.

Ces activités nécessitent une bonne capacité d'interprétation de grandeurs physiques ainsi que la maîtrise de l'utilisation des équipements et des modes de diagnostic, y compris à distance. Elles imposent un strict respect des normes de sécurité.

Selon l'AVEM (association pour l'Avenir du Véhicule Electro-Mobile), changer une batterie de traction coûte 17 500€ pour un petit véhicule électrique et 25 000€ pour une batterie de 75 kw/h d'une marque sportive. Le remplacement d'un module défectueux est facturé entre 1 500€ (selon la même source) et 3 000€ (source Stellantis).

Même si cette activité est extrêmement rare aujourd'hui, il existe des enjeux fondamentaux à développer l'activité de réparation des batteries de traction, au risque de voir le prix du changement de batterie dépasser la valeur résiduelle du véhicule après quelques années d'utilisation. A travers le développement du métier de réparateur de batterie, il s'agit de lutter contre l'obsolescence fonctionnelle des véhicules électriques (loi du 17 août 2015), mais aussi de développer une activité économique pour la réparation automobile.

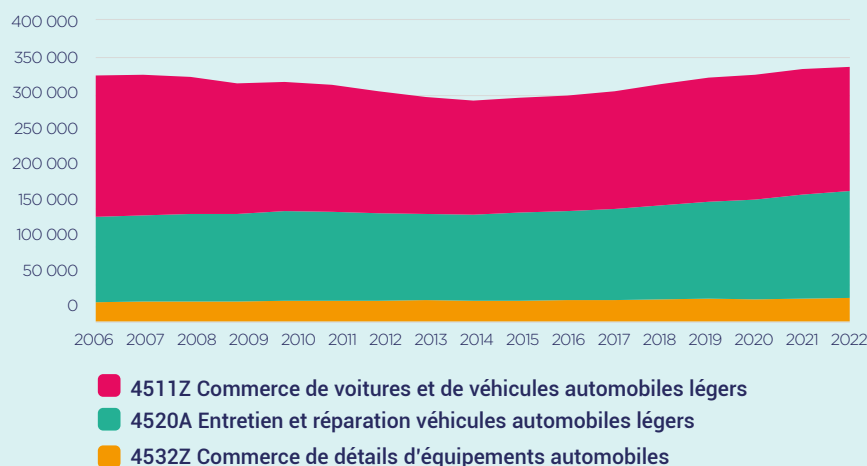
La réparation des batteries nécessite de mettre en place un processus, des conditions d'intervention et des formations totalement inédites pour les ateliers dédiés à la réparation. Pour l'instant, l'essentiel des normes d'intervention est défini :

Par les process des constructeurs ;

Par le contenu de l'habilitation électrique spécifique B2TL (Normes NF C18-505 / NF C18-550 : deux normes qui sont en cours de révision) ;

Une norme ISO d'intervention sur batterie de traction est en cours de rédaction au sein du Bureau de Normalisation Automobile de l'UTAC afin de transcrire la norme européenne CEN/TC 301/WG 18.

ÉVOLUTION DE L'EMPLOI SALARIÉ DANS LES SECTEURS DE LA MAINTENANCE VP



Les secteurs de la maintenance de véhicules particuliers créent de l'emploi de façon soutenue depuis 2014. Cela place l'évolution de l'emploi de ce secteur dans les scénarios les plus dynamiques de la prospective emploi 2030 que l'Observatoire des métiers des services de l'automobile a produit en 2021 ([Autofocus Prospective des besoins en recrutements de jeunes à qualifier à l'horizon 2030, n°90](#)). Pourtant, ce dynamisme de l'emploi ne dépend pas des immatriculations de véhicules neufs comme par le passé, mais de la vitalité de l'entretien et de la réparation dans un contexte de parc automobile vieillissant.

Une croissance d'emploi corrélée au dynamisme de la réparation indépendante.

L'emploi des trois secteurs d'activité qui embauchent les mécaniciens et techniciens VP se comporte en effet de façon différente : conformément aux évolutions économiques sectorielles, l'emploi dans le secteur de l'entretien et de la réparation automobile, qui accueille la majorité des MRA, constitue le secteur le plus dynamique. Ainsi, même si en volume le commerce de véhicules légers (principalement composé de réseaux constructeurs) représente plus d'emploi que l'entretien et la réparation (essentiellement composé d'artisans), ce dernier secteur représente plus d'offres d'emploi (source Pôle Emploi 2023) que le commerce.

Le secteur du commerce de véhicule, qui accueille la majorité des réseaux des constructeurs, maintient son emploi. Toutefois, en décomptant les apprentis et en ne conservant que les CDI, CDD et l'Intérim, l'emploi du commerce automobile diminue depuis 2019.

La structure des ateliers diffère aussi fortement selon leur taille :

	Réseaux constructeurs		MRA	
Nombre de personnel d'atelier	RA1 = 7	RA2 = 4	Avec enseigne = 3	Sans enseigne = 2
Evolution de l'emploi	Stable		En progression	

Source : Source GIPA et INSEE

UNE GÉOGRAPHIE HOMOGÈNE SUR LE TERRITOIRE

Comme le rappelle France Stratégie (Métiers 2030, quelles perspectives de recrutement par région ? - 2023) l'emploi des ouvriers de la réparation automobile est réparti de manière assez homogène sur le territoire métropolitain à l'instar des professions administratives.

L'emploi dans l'entretien et la réparation automobile est en effet fonction du parc automobile en circulation sur chaque territoire,

lui-même extrêmement dépendant des évolutions démographiques. L'emploi dans la maintenance automobile et le parc automobile peuvent être aussi amenés à varier en fonction du caractère urbain ou rural du territoire. Le taux d'équipement en véhicule est en effet plus faible dans les agglomérations denses que dans les territoires ruraux.

PROSPECTIVE D'EFFET DES CHANGEMENTS DE MOTORISATIONS SUR L'EMPLOI À 2036

3 scénarios prospectifs dans un contexte très aléatoire.

Depuis l'[Autofocus n°85](#) de septembre 2020 consacré aux impacts des changements de motorisation sur l'activité et l'emploi à l'horizon 2035, l'Observatoire des métiers services de l'automobile a réalisé une veille régulière sur les effets possibles de l'électrification des véhicules.



De nouvelles données de contexte contribuent à accroître les incertitudes quant à la croissance et la rapidité de l'électrification des véhicules :

- forte croissance des immatriculations de véhicules électriques en 2020 ;
- manque de disponibilité des composants électroniques ;
- forte augmentation des prix ;
- attentisme des ménages ;
- annonces contradictoires des constructeurs ;
- clause de revoyure du règlement européen en 2026 ;

C'est pourquoi l'Observatoire des métiers des services de l'automobile élargit le champ des possibles de ses scénarios prospectifs. L'Observatoire a produit au total six scénarios d'évolution des immatriculations électriques et du poids sur l'emploi salarié, avec une méthodologie identique à celle détaillée dans l'[Autofocus n°85](#). Parmi ceux-là, trois scénarios semblent dresser l'éventail des possibles le plus large que nous avons choisi de présenter ici. Chaque scénario utilise les mêmes fondements juridiques et les mêmes principes des effets de l'électrification sur l'activité sectorielle.



FONDEMENTS JURIDIQUES DES TRAVAUX PROSPECTIFS SUR L'ÉVOLUTION DES MOTORISATIONS



RÈGLEMENT UE 333/2014 (CAFE) :

Fixation d'une moyenne de CO₂ rejeté par véhicule et par constructeur.

95 G

EN 2020

81 G

EN 2025

59 G

EN 2030

RÈGLEMENT UE (FIT FOR 55) :

Immatriculation exclusive de véhicules neutres en CO₂ en 2035.

EUROPEAN GREEN DEAL (2019) / LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS (2019) :
neutralité CO₂ des transports terrestres en 2050

FONDEMENT DES EFFETS DE L'ÉLECTRIFICATION SUR L'ACTIVITÉ SECTORIELLE QUI S'APPUIE SUR LE CAS NORVÉGIEN

COMPARAISON DU NOMBRE D'OPÉRATIONS ET D'HEURES DE MAIN D'ŒUVRE APRÈS-VENTE ENTRE UN VÉHICULE THERMIQUE ET UN VÉHICULE ÉLECTRIQUE À BATTERIE EN NORVÈGE.

	Nombre d'opérations	Nombre d'heures de main d'œuvre par opération
Entretien	-12%	-50%
Réparation	-43%	+10%
Pneu	+22%	+0%

Source : Source Norwegian Automobile Federation (NAF) 2019 via ICDP



NB : compte tenu de la récence du parc automobile électrique norvégien en 2019, l'Observatoire des métiers des services de l'automobile a décidé, dans ses scénarios prospectifs, de faire croître le volume de réparation (+11% entre la valeur moyenne de l'entretien et réparation d'un VE de 2019 et celle de 2036) en fonction de l'évolution de l'âge du parc de véhicules électriques en prévoyant que les véhicules électriques anciens tombent plus en panne que les neufs.

SCÉNARIO MOYEN



RETOUR AUX IMMATRICULATIONS DES ANNÉES 2010



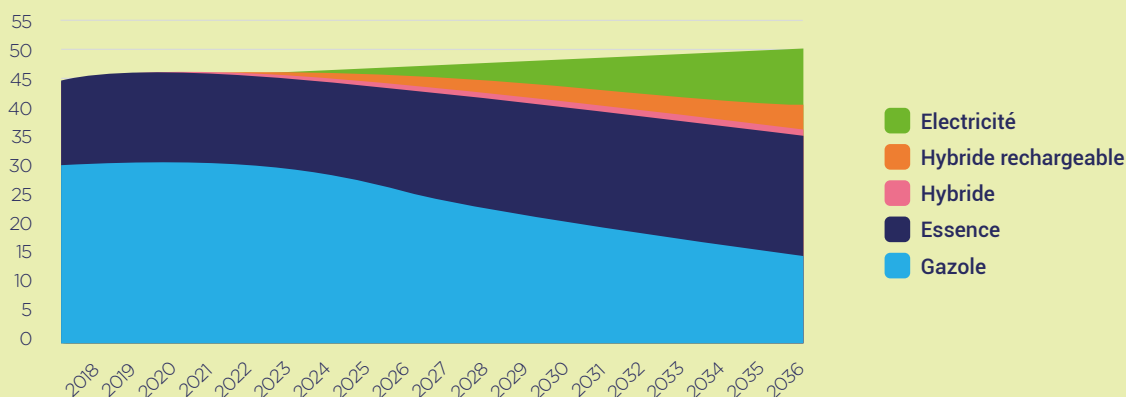
EXPLICATION

Ce scénario est conforme aux exigences CO₂ de la réglementation CAFE formulées par le législateur européen. Il implique des immatriculations de véhicules électriques à batterie en croissance régulière qui deviennent majoritaires aux alentours de 2036, sur une base annuelle de 2 millions d'immatriculations par an en moyenne. C'est la base du scénario prospectif qui avait été utilisé par la PFA (Plateforme Automobile) et RTE (Réseau de Transport d'Electricité) en 2019. Ce scénario ne prend pas en compte l'interdiction de vente des véhicules thermiques en 2035. Même s'il s'agit d'un scénario très éloigné de la situation actuelle, c'est une situation à envisager compte tenu de l'éloignement de la fin de la période du travail prospectif (2036), de la concurrence chinoise et des nouveaux modèles à venir.



PARC AUTOMOBILE

PROSPECTIVE DE COMPOSITION DU PARC - SCENARIO MOYEN (en millions d'unité)



DANS CE SCÉNARIO

- **2 MILLIONS** d'immatriculations de VN en moyenne entre 2019 et 2036
- **5%** des immatriculations sont électriques en 2026
- Les immatriculations électriques deviennent majoritaires en 2035
- **20%** du parc automobile est électrique en 2036
- Le parc de véhicules hybrides, trop chers et menacé à long terme par les réglementations, ne parvient pas à percer



-1 500

NOMBRE D'EMPLOIS PERDUS
ANNUELLEMENT
À CAUSE DE
L'ÉLECTRIFICATION,
DE LA DÉDIESELISATION ET
DU VIEILLESSEMENT

SCÉNARIO TRÈS HAUT



DIMINUTION DES IMMATRICULATIONS MAIS DÉVELOPPEMENT DYNAMIQUE DE LA PART DE L'ÉLECTRIQUE



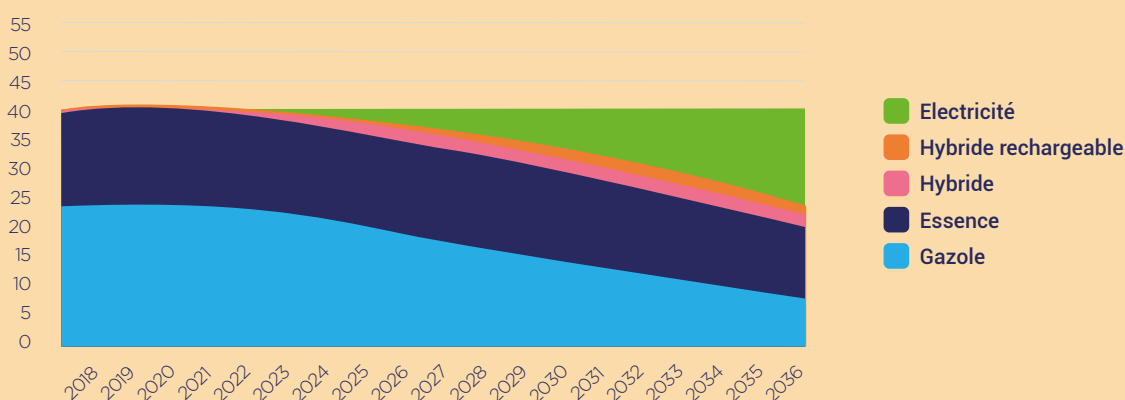
EXPLICATION

C'est un scénario demandé par les partenaires sociaux à l'Observatoire afin d'anticiper les risques de l'affaiblissement des immatriculations (autour d'1,8 millions) et la croissance forte de la part des immatriculations électriques dans le mix énergétique, comme cela s'est produit après la crise sanitaire, et qui répond à la réglementation Fit for 55. Ce scénario offre la même loi de vieillissement du parc automobile que le scénario moyen. Ce scénario répond aussi à l'annonce généralisée des constructeurs généralistes européens dans le courant de l'été 2021 d'arrêter le véhicule thermique dès 2030.



PARC AUTOMOBILE

PROSPECTIVE DE COMPOSITION DU PARC - SCÉNARIO TRÈS HAUT (en millions d'unité)



DANS CE SCÉNARIO

- **1,8 MILLIONS** d'immatriculations de VN en moyenne entre 2019 et 2036
- Les immatriculations thermiques disparaissent en 2036
- **5%** du parc automobile est électrique en 2026
- **40%** du parc automobile est donc électrique en 2036 dans cette dynamique très favorable aux immatriculations électriques
- Le parc de véhicules hybrides, trop chers et menacés à long terme par les réglementations, ne parvient pas à percer



SCÉNARIO RALENTI

SCÉNARIO RÉALISÉ EN
2023

FORTE BAISSÉ DES IMMATRICULATIONS, VIEILLISSEMENT DU PARC ET DÉVELOPPEMENT DE LA PART DU VE PAR ÉTAPE



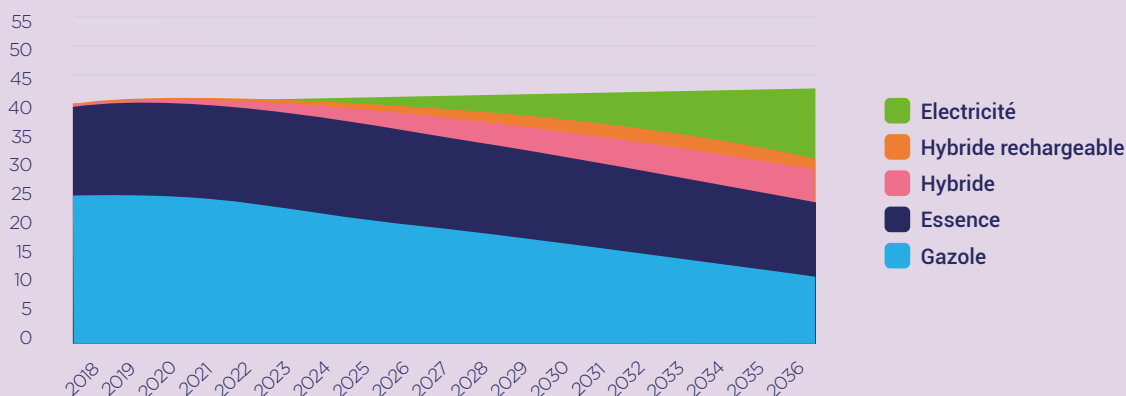
EXPLICATION

C'est un scénario qui s'appuie sur la situation de 2022-2023 qui induit un affaiblissement structurel des immatriculations autour de 1,6 millions en moyenne jusqu'à 2036. Il prévoit un vieillissement du parc automobile accéléré (14 ans de moyenne d'âge en 2036) qui permet au parc de continuer à croître. Ce scénario prend en compte des effets des seuils réglementaires : 2025 (CAFE 81g), 2030 (CAFE 59g) et 2035 (Fit for 55) dans le mix énergétique des immatriculations et la disponibilité en véhicules électriques populaires dont beaucoup n'arriveront pas avant 2025 sur le marché (R5, e-1008, ID2, e-C3, Panda électrique). Pour cela, malgré la guerre des prix annoncée sur les véhicules électriques, ce scénario suggère le fait qu'une croissance significative de la part des véhicules électriques n'interviendra pas avant 2025



PARC AUTOMOBILE

PROSPECTIVE DE COMPOSITION DU PARC - SCENARIO RALENTI (en millions d'unité)



DANS CE SCÉNARIO

- **1,6 MILLIONS** d'immatriculations en moyenne entre 2019 et 2036
- Les immatriculations thermiques disparaissent en 2036
- **4%** du parc automobile est électrique en 2026
- **27%** du parc automobile est électrique en 2036 car même si la part des immatriculations électriques progresse, la croissance du parc automobile ancien et hybride limite le poids des VE
- Les immatriculations de véhicules hybrides, progressent jusqu'à 2027 puis régressent. Ils représentent **13%** du parc en 2036



-1 800

NOMBRE D'EMPLOIS PERDUS
ANNUELLEMENT
À CAUSE DE
L'ÉLECTRIFICATION,
DE LA DÉDIESELISATION ET
DU VIEILLISSEMENT

Les véhicules électriques apportent peu d'activité pour l'entretien et la réparation d'automobiles. Malgré la consommation plus rapide de pneumatiques, les carnets d'entretien des véhicules électriques comportent très peu d'activité de maintenance. La vitesse de l'électrification du parc risque de générer une perte d'emploi plus ou moins rapide même si pour le moment les effets de l'électrification sur l'emploi sont largement amortis par le vieillissement du parc.

Entre 2007 et 2014, les secteurs qui composent la maintenance de VP ont perdu plus de 3 500 emplois salariés par an (source URSAAF). Pour l'essentiel, ce sont des départs en fin de carrière non remplacés qui ont composé cette baisse d'emploi. Il en sera vraisemblablement de même pour les effets de l'électrification car la maintenance de VP est confrontée à une très forte dynamique de départ en fin de carrière (entre 2500 et 3000 ouvriers qualifiés par an dans le commerce et la réparation automobile – [Autofocus n°90 – Avril 2021](#)).

CETTE MODÉLISATION PERMET DE RETENIR DEUX INSTRUCTIONS FONDAMENTALES :

- 1** Les baisses d'emploi vraisemblables dans l'après-vente sont pratiquement exclusivement supportées par les réseaux constructeurs compte tenu de la recence du parc électrique. Certains constructeurs anticipent ce phénomène en réduisant la capillarité de leurs réseaux sur le territoire.
- 2** Les baisses d'emploi se matérialisent essentiellement à partir de 2030. Avant cela, le parc automobile et son vieillissement sauvegardent les activités et l'emploi dans la maintenance.



	 Réseaux constructeurs	 MRA
Part de véhicules électriques en atelier de mécanique en 2036 (scénario moyen)	59 %	13 %

Source : ANFA

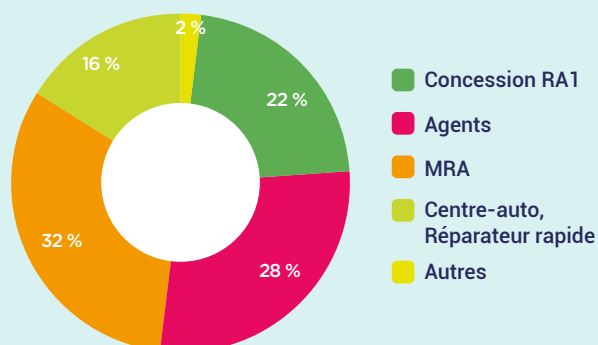
L'OFFRE D'EMPLOI ET LE RECRUTEMENT

Au dernier recensement de la population de l'INSEE, les mécaniciens et techniciens de véhicules particuliers représentent plus de 110 000 emplois salariés (dont les apprentis), en France.

La branche des services de l'automobile a besoin de former entre 3 000 et 4 000 (selon les scénarios) mécaniciens et techniciens (jeunes et demandeurs d'emploi) par an pour remplacer les départs en fin de carrière et répondre aux créations d'emplois ([Autofocus n°90 – Avril 2021](#)).

Les métiers de la maintenance de véhicules particuliers représentent 21 000 recrutements (alternants compris) en 2022, soit plus d'un tiers des recrutements effectués dans la branche des services de l'automobile (source ANFA enquête recrutement 2022). Ces métiers se distinguent par une très forte part de l'alternance parmi les recrutements : soit près de 29%. Avec les métiers du cycle et de la carrosserie, c'est la proportion la plus forte d'alternants dans les métiers des services de l'automobile.

QUELLES ENTREPRISES RECRUTENT LES MÉTIERS DE LA MAINTENANCE AUTO ?



Source : ANFA enquête recrutement 2022



Les MRA recrutent environ 1/3 des métiers de la maintenance automobile, les agents 28% et les concessions 22%.

- 68% des recrutements sont destinés à remplacer une personne sur le même poste et 30% des recrutements sont destinés à faire face à un surcroît d'activité.
- 42% des recrutements ont fait l'objet de la publication d'une annonce (Pôle emploi et Le Bon Coin essentiellement), mais le relationnel, (le bouche à oreille) reste le principal moyen de recrutement qui permet 40% des recrutements.
- **76% des projets de recrutement** de mécaniciens et électroniciens de véhicules sont considérés comme difficiles à pourvoir (enquête Pôle Emploi BMO) : soit un des métiers les plus difficiles à pourvoir toutes branches confondues. Effectivement, **45% des recrutements réels** dans les métiers de la maintenance ont été considérés comme difficiles à pourvoir en 2022. A cela, il faut ajouter que **36% des volontés de recrutements** des métiers de la maintenance automobile **n'ont pas abouti**. Cela reste une proportion semblable à celle observée en 2017.

En 2022 : 21 000 recrutements aboutis
8 000 recrutements non aboutis

En 2023, les réseaux de marques font part de plus importantes difficultés de recrutement que les réseaux indépendants. 51% des agents et 52% des concessions mentionnent des recrutements « difficiles » à « assez difficiles » alors que les MRA ne sont que 36% à considérer leurs recrutements comme « difficiles » ou « assez difficiles ». Ce sont des résultats sensiblement différents de l'enquête de 2017 où les MRA et centres autos étaient plus en difficulté pour recruter.

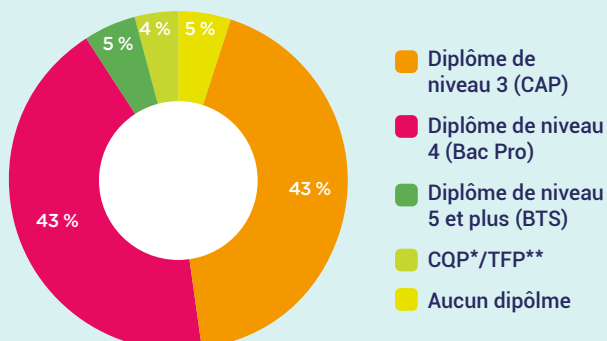
Il y a toujours relativement peu de techniciens et techniciens experts recrutés parmi les métiers de la maintenance. Ces profils ne représentent que 9% des profils recrutés. L'écrasante majorité des profils en maintenance VP sont recrutés sous la dénomination de mécanicien (une dénomination qui peut répondre à des réalités très différentes selon les entreprises). Il en va de même pour les offres d'emploi (issues de Pôle emploi) où guère plus de 4% des offres d'emploi de maintenance sont affichées sous le terme de technicien. Il est également vraisemblable que les techniciens sont plutôt recrutés par promotion interne.



RÉPARTITION DES DIPLÔMES ET CERTIFICATIONS DES PERSONNES RECRUTÉES EN PREMIER EMPLOI DANS LA MAINTENANCE AUTOMOBILE

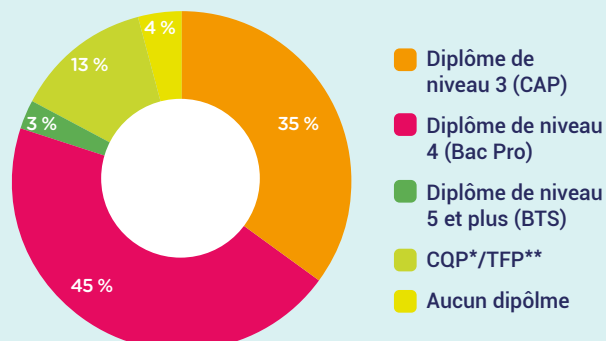
Même si 37% des offres d'emploi (source Pôle emploi) sont proposées aux débutants, ce ne sont que 17% des recrutements dans la maintenance automobile qui sont occupés par des recrues n'ayant jamais travaillé. Un ratio qui reste toutefois supérieur aux autres métiers de la branche.

DIPLÔMES ET CERTIFICATIONS DES PERSONNES RECRUTÉES EN MAINTENANCE AUTOMOBILE



*CQP : Certificat de Qualification Professionnelle
**TFP : Titre à Finalité Professionnelle
Source : ANFA enquête recrutement 2022

DIPLÔMES ET CERTIFICATIONS DES DÉBUTANTS RECRUTÉS EN MAINTENANCE AUTOMOBILE



*CQP : Certificat de Qualification Professionnelle
**TFP : Titre à Finalité Professionnelle
Source : ANFA enquête recrutement 2022

Selon leur niveau d'expérience professionnelle, le niveau de diplôme des personnes recrutées est plus ou moins élevé. La part des diplômes recrutés de niveau 3 est beaucoup plus faible chez les jeunes sans expérience professionnelle préalable qu'avec.



La part des titulaires de certifications de branche (CQP/TFP) est particulièrement importante dans le recrutement de jeunes sans expérience professionnelle préalable (13% des recrutements en 2022) comparée à leur poids dans les effectifs en formation (4% en 2022/2023).



ATTRACTIVITÉ, FORMATION ET INSERTION

ATTRACTIVITÉ

Les formations en maintenance automobile font partie des formations professionnelles les plus attractives auprès des jeunes.

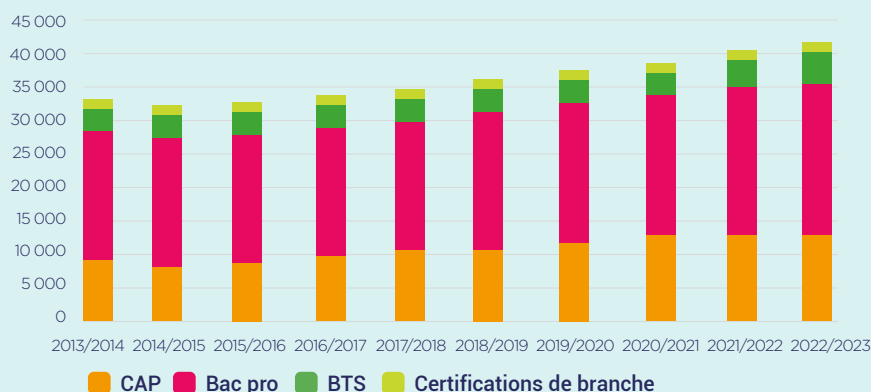
- Avec plus de trois demandes d'affectation pour une place en lycée professionnel, le CAP maintenance de véhicules option A, véhicules particulier, MVA, est le deuxième CAP le plus demandé après le CAP pâtisserie. (Source Ministère de l'Éducation nationale Affelnet 2020)
- Avec 1,4 demandes pour une place, le Bac Pro Maintenance des Matériel et des véhicules, MMV, (seconde commune) est le dixième Bac Pro le plus demandé (sur 64). (Source Ministère de l'Éducation nationale Affelnet 2020)

301 demandes de collégiens pour rentrer en CAP MV VP en lycée professionnel pour 100 places.

140 demandes pour rentrer en Bac Pro MMV en lycée professionnel pour 100 places.

EFFECTIFS EN FORMATION

ÉVOLUTION DES EFFECTIFS EN FORMATION EN MAINTENANCE DE VÉHICULES PARTICULIERS



Cette attractivité se traduit également dans les effectifs en formation : **41 453 jeunes sont formés à la maintenance de véhicules particuliers**, dont 54% en alternance. Depuis 8 ans, 10 000 jeunes supplémentaires ont intégré les formations automobiles, soit un quart d'effectif en formation en plus depuis 2014-2015. C'est essentiellement l'apprentissage qui génère cette forte croissance. Le dispositif « Un jeune, une solution » mis en place dans le courant de l'été 2020 a eu des effets extrêmement bénéfiques pour ce mode de formation.

Les effectifs en formation sont fortement dominés par les jeunes en préparation des diplômes de l'Éducation nationale.

INSERTION

55% des apprentis sortant du CAP MV option A sont en emploi 6 mois après la formation. Ce taux passe à 63%, 12 mois après avoir quitté la formation. Les autres sont majoritairement en recherche d'emploi.

70% des apprentis formés à la maintenance VP sont en emploi à 6 mois

	Apprentissage		Voie scolaire	
	6 mois	12 mois	6 mois	12 mois
CAP MVA	55 %	63 %	22 %	34 %
BAC PRO MVA	72 %	78 %	44 %	55 %
BTS MVA	80 %	82 %	60 %	69 %
TFP TEAVA	87 %	90 %		

L'insertion dans l'emploi des jeunes formés à la maintenance automobile s'améliore :

- plus le niveau de diplôme augmente ;
- plus la durée de recherche d'emploi augmente ;
- et plus le diplôme est effectué en apprentissage au détriment du statut scolaire.

L'insertion s'améliore enfin après avoir complété sa formation initiale d'une certification de branche. Un jeune formé en Bac pro sous statut scolaire a de meilleures chances d'insertion avec un Titre à finalité professionnelle Technicien expert après-vente automobile (TFP TEAVA) qu'avec un BTS, même en apprentissage.

Toutefois les anciennes enquêtes génération du Céreq ont montré que l'insertion dans le métier cible ne s'améliorait pas beaucoup après les six premiers mois. Il s'agit essentiellement d'insertion en dehors du métier et du secteur après 6 mois. **L'insertion rapide après la fin de la formation est essentielle** pour insérer les jeunes dans le secteur de la maintenance automobile.

Source : Source ministère de l'Éducation nationale, Inserjeune sortants 2021 à 6 mois et 12 mois

DES MÉTIERS ATTRACTIFS MAIS DES PROBLÉMATIQUES DE RECRUTEMENT ?

POUR L'ENSEMBLE DES MODES DE FORMATION (STATUT SCOLAIRE ET APPRENTISSAGE), NOUS SAVONS DONC :

- que la maintenance VP et la carrosserie ont besoin de 3 à 5 000 jeunes par an pour remplacer les départs et faire face aux éventuelles augmentations d'emploi ([Autofocus n°90](#));
- que les métiers sont attractifs (Ministère de l'Éducation nationale - base Afflernet);
- que l'augmentation des effectifs en formation est particulièrement dynamique (ANFA, SOFIA, période 2014-2022);
- mais que les métiers rencontrent de fortes difficultés de recrutement (source enquête recrutement ANFA 2023 / Pôle emploi enquête BMO).

Nous savons également qu'environ 12 000 jeunes (source Inserjeunes) sortent de formation CAP et Bac Pro en maintenance VP et carrosserie. Ce qui devrait amplement suffire à combler un besoin de 3 à 5 000 jeunes.

COMMENT UNE TELLE SITUATION EST-ELLE DONC POSSIBLE ?

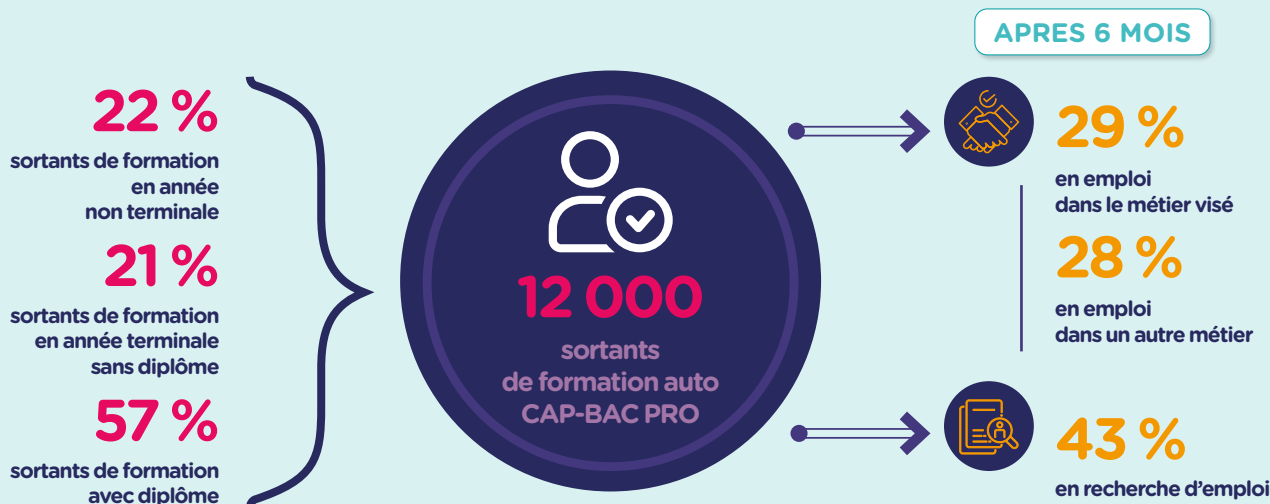
POUR COMPRENDRE CELA, IL FAUT SAVOIR QUE :



Sur les
12 000
JEUNES

qui sortent annuellement de formation, **seule une grosse moitié est titulaire du diplôme** qu'ils préparent (source Céreq Génération 2017).

- Sur ces mêmes 12 000 jeunes, **près d'un quart ont abandonné la formation au cours de la première année de formation** (parfois au bout de quelques jours) (source Céreq Génération 2017).
- La branche des services de l'automobile perd également vraisemblablement des jeunes qui poursuivent leurs études dans d'autres secteurs d'activité.
- Sur ces mêmes 12 000 jeunes, **seuls 29% s'insèrent dans le métier qu'ils ont préparé 6 mois après être sortis de formation**. 43% sont au chômage à 6 mois (source inserjeunes et IVA/IPA). **Il n'en reste plus qu'un peu plus de 3 000 dans le métier visé par la formation**. Cela serait sans doute suffisant si le secteur ne créait pas d'emploi mais comme il en crée, le secteur rencontre donc des problématiques de recrutement.





La branche des services de l'automobile se retrouve donc dans la situation de former un volume de jeunes très important pour une insertion moindre. C'est une situation assez peu fréquente à l'échelle de l'ensemble des métiers : selon France Stratégie cette situation se rencontre plus souvent dans les professions tertiaires (banque, vente, professions administratives) que dans les professions techniques. Les problématiques de recrutement en maintenance automobile tiennent donc moins de l'attractivité des métiers que :

- A des arrêts de formation ;
- B des ruptures de contrats de jeunes en formation ;
- C des réorientations professionnelles.

QUELLES EN SONT LES RAISONS ? PLUSIEURS PISTES PEUVENT ÊTRE ÉVOQUÉES

- ➔ Les formations en maintenance automobile attirent des jeunes en très grandes difficultés scolaires : 45% des jeunes sortis de CAP (Maintenance et carrosserie) ont redoublé au collège ou en primaire (source Céreq Génération 2017).
- ➔ Les formations automobiles, particulièrement sous statut scolaire, ont une fonction sociale autant qu'une fonction professionnalisante. Elles sont utilisées par les orienteurs pour tenter de réconcilier des jeunes en difficulté avec la formation en s'appuyant sur l'attraction du produit automobile. Si cela fonctionne pour certains jeunes, cela conduit statistiquement à des arrêts de formation et une mauvaise insertion des jeunes qui suivent un cursus en statut scolaire (60 % en recherche d'emploi 6 mois après avoir quitté la formation).
- ➔ L'électrification et l'électronification des véhicules conduisent également les concessions à courtiser les profils les plus diplômés sur le marché de l'emploi, qui sont plus rares. Cela conduit à une multiplication des débauchages dans les entreprises et une tension exacerbée sur ce marché.
- ➔ Il existe bien une spécificité automobile autour du volume de jeunes formés par rapport au nombre de jeunes insérés. Toutefois les problématiques d'interruptions en cours de formation de la voie professionnelle dépassent le cadre des formations automobile : en France quelle que soit la formation, environ un quart des élèves et apprentis interrompent leur formation professionnelle (source DARES 2021).



Malgré un nombre élevé de jeunes entrant en formation automobile, le système ne parvient pas à en intégrer suffisamment pour répondre aux besoins des entreprises.



La responsabilité de cette situation est vraisemblablement diluée entre les différents types d'acteurs : peut-être que certaines entreprises auraient intérêt à renforcer leur tutorat, peut-être que certains jeunes sont peu motivés par la formation suivie ou peu mobiles, peut-être que des organismes de formation ne parviennent pas à transformer l'attractivité pour le produit automobile en intérêt pour le métier. Mais il s'agit sans doute et avant tout d'une responsabilité sociétale qui tient à la capacité de la société à intégrer des jeunes en situation sociale fragile.

Pour tenter de trouver des réponses à ces questions, le service Accompagnement des établissements et mobilité européenne de l'ANFA met en œuvre un groupe de travail avec cinq CFA pilotes pour définir des actions concrètes qui permettront d'accompagner les jeunes dans la construction d'un projet professionnel et favoriser une insertion durable.

LES DIPLÔMES

Au fur et à mesure de cet Autofocus, nous avons vu que les deux principaux circuits de maintenance des véhicules particuliers (MRA, réseaux constructeurs) :

- ➔ s'organisent selon des modèles économiques différents ;
- ➔ traitent des parcs automobiles différents ;
- ➔ répartissent leurs activités différemment ;
- ➔ et conséquemment voient leur emploi évoluer de façon différente.

Avec l'électrification, la dédiésélisation et le vieillissement du parc automobile, ces activités sont amenées à se séparer encore plus au cours de ces dix prochaines années.



Toutefois, trois diplômes forment aujourd'hui l'essentiel des métiers de la maintenance automobile :

Le CAP maintenance des véhicules

option A : voitures particulières

Le Bac professionnel maintenance des véhicules

option A : voitures particulières

Le BTS maintenance des véhicules

option A : voitures particulières

La logique qui prévalait plutôt jusqu'alors consistait à rédiger des référentiels CAP correspondant aux besoins des MRA et des référentiels Bac Pro et BTS correspondant aux besoins des réseaux de marque. Il est de plus en plus compliqué de suivre cette logique à ce jour.



Pour illustrer cette question, nous pouvons prendre pour exemple les points suivants :

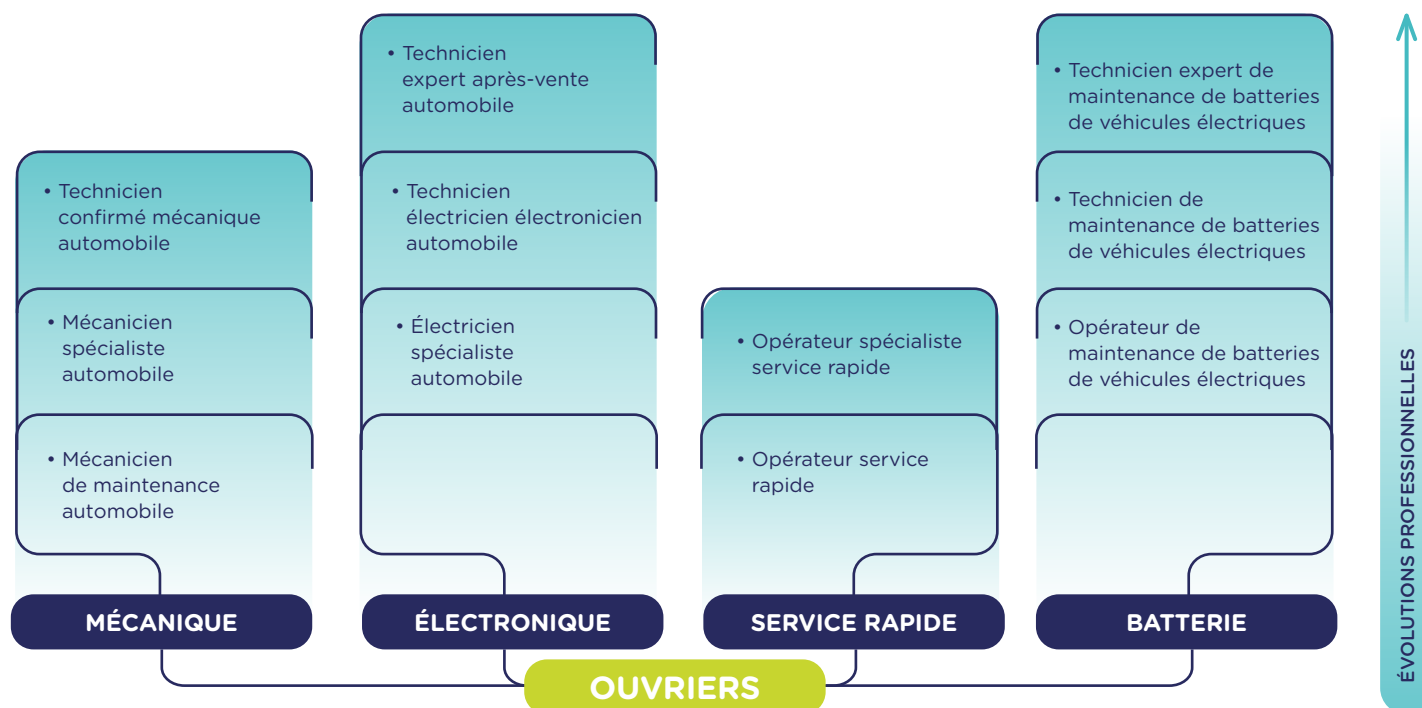
- ➔ Le diagnostic d'une pompe électronique diesel de 2010 ou même le changement d'un embrayage sont rarement confiés à un jeune titulaire de CAP ;
- ➔ La part d'entretien préventif dans l'activité est plus importante dans un réseau de marque qu'en MRA, alors que les réseaux de marque ne recrutent plus beaucoup de CAP ;
- ➔ La relation client est plus présente en MRA qu'en réseau de marque, alors que cette thématique est absente des niveaux CAP.

L'ANFA vient de déposer une demande d'opportunité auprès du ministère de l'Education nationale afin de rénover les trois diplômes de la filière. C'est l'occasion de pouvoir retrouver une articulation cohérente entre les diplômes et l'organisation des métiers en entreprise tout en prenant en compte l'électrification du parc à venir.



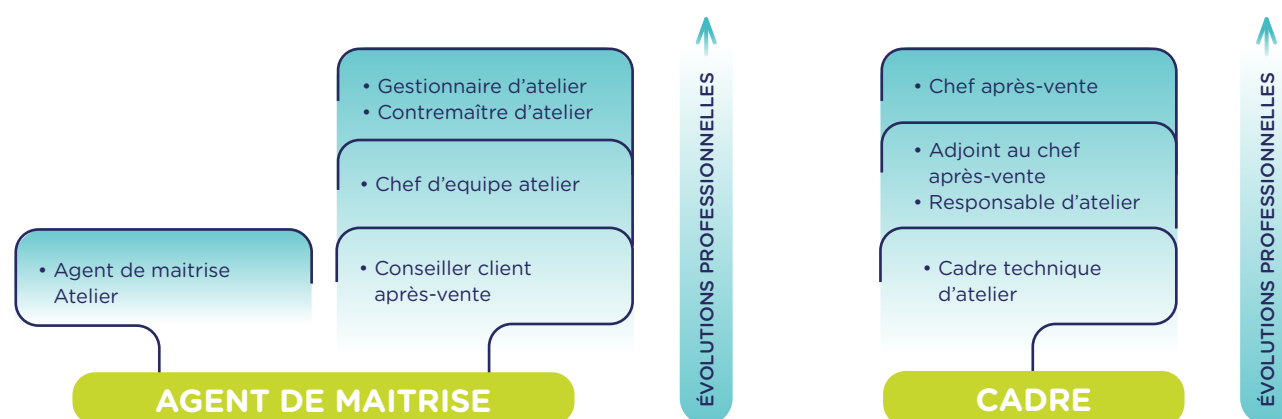
LES CERTIFICATIONS DE BRANCHE

Les qualifications de la branche des services de l'automobile suivent une logique « métier » afin de s'ajuster aux activités de chaque salarié en entreprise - mécanique, électronique, service rapide, batterie - auxquelles on pourrait ajouter les métiers du montage de pneumatique, de la garantie, des véhicules anciens et historiques qui composent aujourd'hui la filière maintenance et demain la maintenance des batteries.



À chacune des qualifications, correspond une certification de branche, accessible par le contrat de professionnalisation, la formation continue, la formation pour demandeurs d'emploi, la POEC (Préparations Opérationnelles à l'Emploi Collectives) et par la validation des acquis de l'expérience (VAE).

Les qualifications de mécanicien spécialiste automobile (MSA) et de technicien expert après-vente automobile (TEAVA) sont également ouvertes à l'apprentissage, en complément de l'ensemble des voies d'accès aux certificats de qualification professionnelle (CQP), et permettent ainsi d'obtenir un titre à finalité professionnelle (TFP). Les qualifications de la filière « batterie » ont été intégrées au second semestre 2023 au répertoire national des qualifications professionnelles (RNQSA) : les certifications associées sont en cours de construction.



Les certifications, qui permettent d'accéder aux qualifications d'agents de maîtrise, sont toutes accessibles en formation continue et en validation des acquis de l'expérience. À noter, la certification de conseiller client après-vente permet l'obtention d'un titre à finalité professionnelle (TFP) et est également accessible par la voie de l'apprentissage, du contrat de professionnalisation, en formation destinées aux demandeurs d'emploi et par la POEC.

Les certifications au niveau cadre sont accessibles par la formation continue et la VAE. À l'exception du Cadre Technique d'Atelier menant au CQP « Responsable Technique d'Atelier Véhicules Légers » qui est accessible par le contrat de professionnalisation, par la formation aux demandeurs d'emploi et par la POEC.

**Un TFP TEAVA
a une insertion de
27 points supérieure
à un BTS MVA préparé
en statut scolaire et
de 7 points supérieures
à un BTS MVA préparé
en apprentissage.**

L'insertion des titulaires de ces certifications apportent les taux d'insertion les plus élevés pour le secteur (source ANFA : [enquête certification 2023](#)) :

- ➔ Les titulaires du CQP Mécanicien de Maintenance Automobile sont 65% en emploi 6 mois après la formation ;
- ➔ Les titulaires du CQP Technicien Après-Vente Automobile sont 92% en emploi 6 mois après la formation ;
- ➔ Les titulaires du TFP TEAVA sont à 98% en emploi après la formation ;
- ➔ Les titulaires de TFP Responsable après-vente VL qui permet d'accéder à la qualification de Conseiller client après-vente sont à 95% en emploi après la formation.

FORMATION CONTINUE

20 716 entreprises de la branche des services de l'automobile ont eu recours à la formation continue soit +13,5% d'entreprises bénéficiaires en 3 ans (OPCO Mobilité 2022 – Rapport des données sociales de la branche des services de l'automobile 2023).

Le recours à la formation continue est variable selon les typologies d'acteurs qui composent le secteur, très élevé dans les réseaux constructeurs, il est moins fréquent chez les MRA particulièrement sans l'appui d'une enseigne.

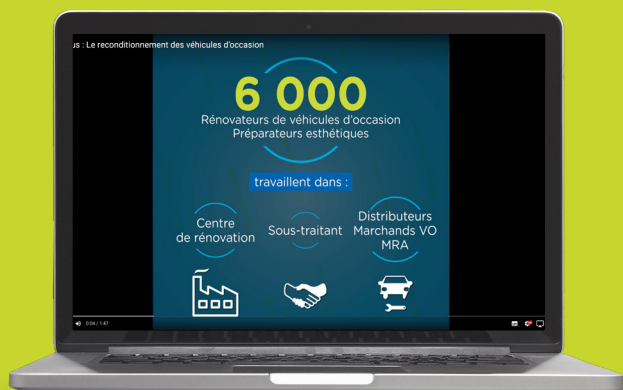
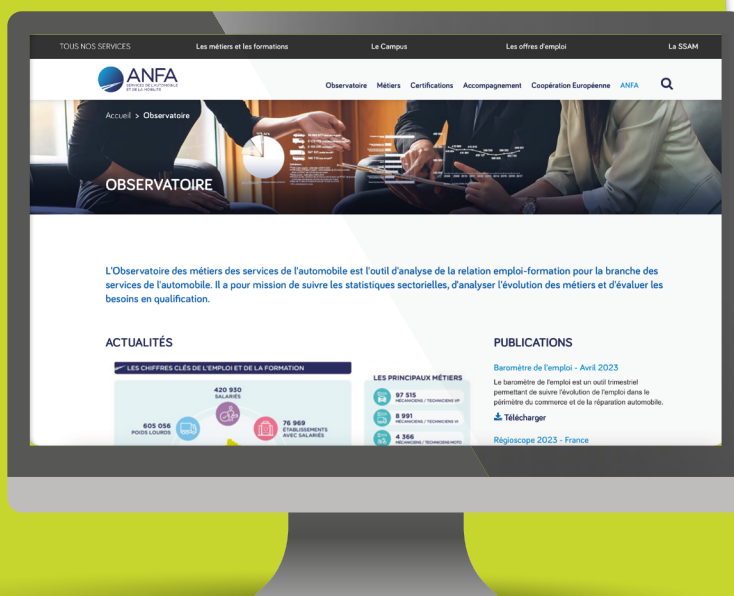
	Réseaux constructeurs		MRA	
Part des réparateurs dont le personnel a suivi au moins une formation continue ces 12 derniers mois	RA1 = 95%	RA2 = 96%	Avec enseigne = 58%	Sans enseigne = 29%

Source : GIPA 2023



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

anfa-auto.fr/observatoire



ET DÉCOUVREZ EN VIDÉO LES DERNIÈRES ÉTUDES DE L'OBSERVATOIRE



À propos de l'ANFA

L'ANFA est chargée par la Commission Paritaire Nationale de la mise en oeuvre 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

