

 COMMERCE ET RÉPARATION AUTO 4511Z – 4520A	 COMMERCE ET RÉPARATION VÉHICULES INDUSTRIELS 4519Z – 4520B	 COMMERCE ET RÉPARATION MOTO 4540Z	 COMMERCE ET RÉPARATION CYCLES 4764Z • 9529Z	 CARROSSERIE - PEINTURE pas de code NAF	 DÉPANNAGE REMORQUAGE pas de code NAF	 CONTRÔLE TECHNIQUE 7120A
96 479 Entreprises	3 680 Entreprises	6 220 Entreprises	1 212 Entreprises	13 000 ateliers dont 3 500 carrosseries	805 Entreprises spécialisées	5 503 Entreprises
313 521 Salariés	28 727 Salariés	15 237 Salariés	3 371 Salariés	24 500 carrossiers peintres qualifiés	7 900 Salariés	12 903 Salariés
- Les principaux acteurs du commerce et de la réparation d'automobiles sont les filiales, les distributeurs agréés (RA1 / concessions), les RA2 (agents) et les Mécaniciens Réparateurs Auto (MRA). Le marché de l'après-vente, soutenu par le vieillissement du parc (11,2 ans d'âge moyen), baisse en volume mais augmente en valeur (prix des pièces, plus d'heures de main d'oeuvre vendues et allongement de la durée des opérations du fait de la technicité des véhicules). - Dans le contexte de crise sanitaire, le marché VN (distribué par les filiales et les concessions) a chuté (-22% entre 2019 et 2024) et n'a jamais retrouvé son niveau d'avant crise (difficultés d'approvisionnement, inflation). Près de 60% des VN sont électrifiés. Seuls 46% des ventes VN se font auprès des particuliers, qui se sont reportés sur le VO. Les activités évoluent sous l'effet de l'électrification progressive du parc (maintenance des VE, habilitation risque électrique, batterie LI-Ion) et des nouvelles technologies (aide à la conduite, équipements électroniques des véhicules, digitalisation des process). Ces deux secteurs concentrent deux tiers des emplois de la branche, dont la moitié à l'atelier. L'emploi progresse dans le commerce, en dépit des difficultés du marché (+2% entre 2022 et 2023) et il progresse toujours dans l'après-vente (+3% sur la même période). La quasi-totalité des salariés sont en CDI (94%), réduisant les mouvements de main d'œuvre expérimentée sur le marché du travail. De plus, 2,6 % des ouvriers partent en retraite annuellement, ce qui génère des besoins structurels en main d'œuvre. Le recrutement de ces métiers connaît des difficultés, liées à l'intensité d'embauche et aux abandons pendant le parcours de formation. Les effectifs en formation, particulièrement ceux en alternance, progressent sans discontinuer (+3% en 2024) grâce aux aides à l'apprentissage et à la croissance de l'emploi. 45 776 jeunes sont formés en 2024/2025 dans ces filières (vente, maintenance, magasinage). Le taux d'emploi des apprentis formés à la maintenance VP est de 73% (6 mois après la sortie de formation) et de 81% pour la vente. Trois Certificats de Compétences de Branche (Conseil en électromobilité, vendeur société et maintenance d'un VE/VH), ainsi que 3 CQP dédiés à l'activité de maintenance des batteries de traction ont été créés pour répondre aux évolution de ces secteurs.	- Les entreprises du VI (réseaux de marque, indépendants) sont centrées sur des activités B2B. Elles sont de taille 2 fois plus importante que dans le VL. Celles employant des salariés ne cessent de progresser (+12% entre 2017 et 2022). Les immatriculations de VI (48900 en 2024, diesel à 90%) ont retrouvé leur stabilité depuis la chute en période de pandémie mais peinent à retrouver leur niveau d'avant crise. Sous l'effet des objectifs réglementaires de réduction des émissions carbone, le parc se renouvelle lentement dans l'attente de technologies alternatives rentables pour le secteur. Le segment électrique (744 véhicules immatriculés en 2024) se concentre sur le transport de déchets et de personnes, tandis que le gaz (en baisse) et les biocarburants demeurent la principale énergie alternative pour le transport de marchandises (conjointement 8,7% des immatriculations en 2024). - Dans ce contexte, l'activité de vente évolue vers la commercialisation d'offres globales de services (écoconduite, maintenance prédictive, conseil à la transition énergétique) et l'après-vente reste fortement liée aux réseaux constructeurs en raison de technologies électroniques spécifiques. L'emploi est traditionnellement stable dans ce secteur (meilleur taux de CDI de la branche, 96,4%) et progresse depuis 2015 (+14%), mais il est vieillissant (15,5% de salariés de +55ans) et pose des problèmes de renouvellement et de recrutement liés à un manque d'attractivité auprès des jeunes. Le recours à l'alternance est traditionnellement important dans le secteur et représente 57% des effectifs en formation. La filière présente les meilleurs taux d'emploi de la branche : 78% des apprentis et 50% des lycéens sont en emploi 6 mois après leur sortie de formation. Les trois diplômes de la filière (CAP, Bac Pro et BTS VTR) sont en cours de rénovation en réaction notamment, aux évolutions liées à la transition énergétique.	- Secteur principalement composé de TPE (95% d'entreprises de -11 salariés ; 51,7% sans salarié). Marché très réactif à la conjoncture économique, aux contraintes réglementaires (normes antipollution, évolution des permis, mise en place du contrôle technique de catégorie L) et au renouvellement des modèles. Ralentissement des immatriculations depuis 2022 (inflation, réduction des « achats plaisir »). Le développement de l'usage des deux/trois roues en zone urbaine maintient les dépenses d'entretien-réparation et d'équipement. Les deux-roues motorisés électriques pèsent pour 9% des immatriculations en 2024. - En réaction à la contraction du marché, l'emploi ralentit depuis 2021 après une progression continue depuis 2014 (+19%). Les effectifs en formation marquent également un léger recul, notamment l'alternance (-4,7% en 2024) qui pèsent pour 41% des effectifs. - Un des secteurs les plus jeunes de la branche (33,7 ans d'âge moyen).	- Les détaillants spécialisés dans le cycle sont multimarques et indépendants. Ils distribuent 23% des vélos neufs mais concentrent 54 % du chiffre d'affaires total du secteur car ils vendent des produits de haute technicité. 1,9 millions de cycles neufs vendus en 2024 dont 565 225 vélos à assistance électrique (VAE). Après une phase de forte croissance (pandémie covid), le marché ralentit depuis 2022 sous l'effet de politiques publiques moins volontaristes (réduction du plan vélo, fin des aides à l'acquisition) et de l'inflation (seuil d'équipement des ménages atteint?). Ce contexte impacte conjoncturellement l'emploi qui baisse pour la première fois en 2024 (-3%). Diversification des usages (vélo mobilité, loisirs, sportif, etc.), des clientèles (entreprises, collectivités, etc.), des technologies (électrique, hydraulique, matériaux ultralégers) et des acteurs (collectivités, loueurs, etc.). Polyvalence des activités (près de la moitié des mécaniciens cycles font aussi de la vente de cycles) Après un pic de progression depuis 2020, les effectifs en formation baissent en 2024 (-5%) et l'insertion des sortants 2023 du TFP MC, bien qu'encore qualitative (71%) baisse également (-5 points par rapport à 2022). Le domaine au sein du RNQSA inclue désormais des qualifications allant de niveau ouvrier à cadre.	- La carrosserie peut s'exercer en activité secondaire dans les ateliers des réparateurs agréés ou des MRA, ou principale, dans les carrosseries indépendantes qui couvrent un tiers du volume d'activité du marché de la réparation-collision. Bien que structurellement en baisse (du fait de la moindre sinistralité et de la fiabilité des véhicules), le marché reprend depuis 2020 (+30% d'opération réparation collision, déclarées ou non). Une partie se réalise dans le cadre d'accords avec des apporteurs d'affaire (assureurs, loueurs, ...). Les entreprises du secteur de la carrosserie diversifient toutefois leur activité depuis quelques années (maintenance, vente VO, carrosserie rapide, prestations hors assurance, etc.) et déploient, plus récemment, des démarches RSE en réactions aux exigences de reporting extra-financier auxquelles sont soumis leurs apporteurs d'affaire. L'activité du secteur évolue sous l'effet de l'électrification du parc (analyse du risque électrique et habilitations) et du développement des aides à la conduite (calibrage). - Le secteur est confronté depuis une dizaine d'années à des difficultés de recrutement lié au vieillissement de la main d'œuvre . L'intensité d'embauche, notamment sur les profils expérimentés de carrossiers, et la déperdition d'une partie des jeunes formés, expliquent en partie les tensions observées sur le recrutement. - Dans ce contexte, les effectifs en formation initiale ne cessent de progresser (17 000 jeunes en 2024) principalement les alternants (+50% depuis 2019) qui présentent des taux d'insertion croissants (70% sont en emploi 6 mois après la sortie de formation). Les diplômes de la filière (CAP et Bac pro) ont été rénovés en 2022 afin de s'adapter aux évolutions du secteur. La féminisation des effectifs de cette filière technique s'est accélérée ces dernières années (540 filles en 2021, 1200 en 2024).	Une profession réglementée (agréments fourrière, autoroute) qui s'exerce sous conditions (astreintes, permis PL). Le marché de l'assistance a été fortement impacté par la pandémie mais a retrouvé sa dynamique (+22% de dossiers depuis 2020), soutenue par la croissance et le vieillissement du parc automobile (plus de pannes). Le véhicule électrique, plus souvent dépanné, nécessite une mise en sécurité spécifique et l'habilitation B2XL dépannage-remorquage. - Un métier qui fait appel à plusieurs domaines de compétences : techniques (connaissances mécaniques), sociales (gestion du stress et mise en sécurité), administratives (dossier d'assistance et solutions de mobilité pour la clientèle). - Rareté des profils recherchés due aux spécificités du poste.	Activité réglementée : créée en 1992, modifiée en 2018 (exigence de compétences de niveau Bac pour l'accès au métier) et depuis le 15 avril 2024, le CT est également obligatoire pour les véhicules de catégorie L (moto/quadricycle), en plus des VL et des PL. Une habilitation électrique B2XL est obligatoire pour tous les contrôleurs qui interviennent sur VE. Constante progression du nombre de centres depuis la création du CT (+9% entre 2013 et 2023). Le secteur crée des emplois de façon régulière depuis 2017 (+9,2%) et connaît des difficultés de recrutement. - L'âge moyen y est plus avancé que dans l'ensemble de la branche (41,2 ans contre 36,9 ans) car cette profession s'exerçait jusqu'ici généralement en deuxième partie de carrière. - Un des secteurs le moins féminisé de la branche (14% des salariés sont des femmes, contre 23% en moyenne pour l'ensemble de la branche)
AUTOFOCUS N°85/96/99/105	AUTOFOCUS N°107	AUTOFOCUS N°79	AUTOFOCUS N°83	AUTOFOCUS N°102	AUTOFOCUS N°109	AUTOFOCUS N°108

 COMMERCE DÉTAIL CARBURANT 4730Z	 COMMERCE DÉTAIL D'ÉQUIPEMENTS AUTOMOBILE 4532Z	 ÉCOLES DE CONDUITE 8553Z - 8559B	 LOCATION COURTE DURÉE 7711A - 7739Z	 LOCATION LONGUE DURÉE 7711B	 DÉMOLITION /RECYCLAGE 4677Z - 4532Z	 PARCS DE STATIONNEMENT 5221Z	 STATIONS DE LAVAGE 8129B	 RECONDITIONNEMENT VO pas de code NAF
2 576 Entreprises	5 882 Entreprises	11 657 Entreprises	4 690 Entreprises	2 010 Entreprises	781 Entreprises dont 383 spécialisées	401 Entreprises	10 000 Centres de lavage dont 7 300 exploitants indépendants	50 Centres dédiés et 13 000 entreprises proposant cette activité
17 414 Salariés	31 493 Salariés	27 831 Salariés	14 680 Salariés	5 536 Salariés	3 330 salariés (dans les entreprises spécialisées)	5 611 Salariés	ND	6 000 préparateurs / rénovateurs
• Sur 10 900 stations, 5 650 appartiennent à la branche. Celles-ci peuvent exister sous 5 statuts différents, selon leur lien avec le pétrolier. Malgré leur diminution structurelle, elles sont numériquement majoritaires (52%) par rapport à la grande distribution qui détient la majorité des parts de marché. En réaction, les modèles économiques se restructurent (modèle low cost type Total Access, diversification des activités, extension des modèles de corner, etc.). 6% des stations sont équipées d'IRVE. • Du fait d'une moindre consommation de carburant depuis le covid, et de la fermeture et de l'automatisation des stations, l'emploi est en baisse (-26% entre 2006 et 2019) mais cette baisse ralentit depuis 2013. On observe une légère reprise de l'emploi depuis 2020 (+6% entre 2020 et 2024). • Durant la pandémie, l'emploi a été maintenu grâce à la mobilisation de l'activité partielle (77 % des établissements y ont eu recours) mais certains recrutements de contrats courts qui étaient réalisés pour répondre aux pics d'activité saisonniers n'ont en revanche pas eu lieu. L'emploi se caractérise toutefois par un taux important de temps partiel (29% contre 9,5% dans la branche). • Les salariés de ce secteur sont principalement des employés réalisant des activités commerciales et de mise en rayon. L'activité évolue avec l'électrification du parc (conseil aux utilisateurs), qui interroge fortement l'avenir du modèle économique des stations (baisse de fréquentation liée à la recharge à domicile). • Secteur le plus féminisé de la branche (49 % contre 23 % dans la branche).	• Les entreprises de ce code NAF (4532Z) ont pour activité principale le commerce de détail d'équipements automobiles. Il existe dans cette catégorie plusieurs types d'entreprises dont les principaux sont les centre-auto (Norauto, Feu Vert), les pneumaticiens et les distributeurs de pièces en ligne (ex : Mister Auto, Allo Pneu). • Les centre-auto disposent d'une boutique en libre-service et d'un atelier (plus de la moitié des emplois). Ils reposent sur un modèle économique emprunté à la grande distribution (prix bas, sans rendez-vous, rationalisation de l'activité). Ils emploient 13 salariés en moyenne (dont 7 à l'atelier). Leur nombre est stable. • Les entreprises spécialisées dans le pneu (ex : Euromaster, Best Drive) se développent (+14% de points de vente depuis 2018) et professionnalisent leurs prestations de service (gestion de flottes). Ils emploient 6 salariés en moyenne. Des compétences particulières sont attendues dans le secteur du VI. • L'entretien courant est la principale activité des centres auto (révision, vidange). A l'avenir, ce modèle économique est susceptible d'évoluer avec le déploiement du VE (moins de fluides, davantage d'usure des pneus, etc.). • Secteur jeune (34,9 ans contre 36,9 ans d'âge moyen) ; Des difficultés de recrutement et de fidélisation des salariés sont évoquées par les entreprises (plages horaires étendues, cadences soutenues, etc.). Politiques RH et de formation importantes du fait de la taille des entreprises (la moitié des salariés est employée par des entreprises de 50+ salariés). • Création d'une filière spécifique aux Services Multimarkes de l'Après-Vente Auto au sein du RNQSA et actualisation des qualifications spécifiques aux monteurs pneumatiques VI.	• Une activité réglementée : la réforme du permis de conduire engagée en 2014 a eu des conséquences sur le secteur (diminution du coût du permis, libéralisation de l'accès à la profession). De nouvelles réglementations européennes sont à venir et pourraient également avoir un impact. • Volontés de diversification des activités (éco-conduite, stage post-permis, sensibilisation à la sécurité routière) • Majorité de TPE (97%). Le nombre d'entreprises progresse (+10% entre 2017 et 2022). Toutefois, en 2023, 72% des créations d'entreprise étaient réalisées sous le statut de micro-entreprises. • Même si 2023 témoigne d'une légère baisse (-312 postes), l'emploi salarié a retrouvé son plus haut niveau depuis 2020, porté par la reprise des activités «post-restrictions sanitaires». La fermeture provisoire liée à la crise sanitaire avait entraîné des difficultés de recrutement qui perdurent en 2024. • Un des deux secteurs les plus féminisés de la branche (48%). • 2/3 des emplois concernent le métier d'enseignant de la conduite, qui exige l'obtention d'un permis de +de 3 ans. La part des salariés de +55 ans y est donc élevée (17,4% contre 13% branche) car l'entrée dans le métier ne peut se faire avant l'âge de 21 ans minimum. • Une filière de formation entièrement renouvelée pour accéder à la profession (TP ECSR pour être moniteur, CQP RUESRC pour ouvrir une école de conduite et TFP FMESR (ex BAFM) pour former les moniteurs).	• Activité de mise à disposition d'un véhicule inférieure à 30 jours (3 jours en moyenne) à destination, principalement, de particuliers. Elle s'exerce donc en face-à-face clientèle et connaît des effets saisonniers (turn-over important, doublement ponctuel d'effectifs durant les périodes touristiques). • Les agences de location peuvent être des succursales détenues en propre par la marque (gares, aéroports) ou des franchises (principalement des TPE). Les grandes enseignes du secteur (Avis, Hertz, Europcar) emploient à elles seules un tiers des salariés. • Marché fortement impacté en 2020 par la pandémie (fermeture d'agences, notamment en aéroport et en gare, flexibilité, adaptation des plannings), puis par la « crise VN » (problèmes d'approvisionnement en véhicules, ralentissement du renouvellement des flottes) et l'électrification du parc (équipement en bornes, durée de recharge des véhicules, conseil aux usagers, obligation de renouveler 70% des flottes avec des véhicules à faible émission d'ici 2030). • En conséquence, l'emploi a chuté de 10 % en 2020 par rapport à 2019 notamment du fait du non-recours à certains contrats courts. L'emploi a, depuis, retrouvé son niveau d'avant crise mais avec toutefois des variations (+6,3% en 2022, -3,3% en 2023).	• Activité d'achat, de financement, de gestion de flotte et de revente de VL/ VUL à destination d'entreprises et d'administrations. • Secteur composé de grandes entreprises (filiales de banques et captives constructeurs) : les salariés sont concentrés au sein de 176 établissements. • Activité ralentie depuis 2020, du fait d'une baisse des livraisons de véhicules neufs. Les véhicules en LLD représentent 4% du parc. Secteur lié aux évolutions réglementaires et fiscales : déduction de TVA, avantages en nature, règles comptables, quotas de véhicules à faible émission, etc. • L'électrification du parc est soumise à des contraintes réglementaires (obligation de renouveler les flottes avec 70% de véhicules à faible émission d'ici 2030). • Les principaux acteurs du secteur accompagnent leurs contrats de services complémentaires (assistance, forfait entretien, pneumatiques, gestion du carburant, etc.) • Emploi très dynamique (+35% depuis 2012), qualifié (52% de cadres) et féminisé (48%).	• L'activité de démontage-recyclage auto est réglementée et s'exerce dans des centres VHU (Véhicules Hors d'Usage) agréés. Près de la moitié sont dans la branche, et sont spécialisés sur la valorisation des pièces de réemploi (démontage et commercialisation). • Plus d'un million de VHU sont collectés chaque année par les centres : ce volume varie en fonction des dispositifs de prime à la casse et provient pour moitié des particuliers • Secteur impacté par la mise en place de la filière REP-VHU (loi AGECE 2020) qui s'applique désormais à tous les véhicules (auto, camionnettes, cyclomoteurs à 2 et 3 roues, quadricycles et voitures) et qui impose, depuis 2024, la contractualisation des centres VHU avec les systèmes individuels des constructeurs ou l'éco-organisme Recycler mon véhicule (principe de Responsabilité Elargie du Producteur). • L'électrification lente mais progressive du parc VHU génère de nouvelles activités (fin de vie des batteries, valorisation des composants électroniques). • Forte part d'ouvriers non qualifiés (5 fois plus que dans la branche) et faible part de jeunes (alternants ou salariés de -25 ans) en raison de l'absence de certifications de l'Éducation Nationale et/ou accessibles en apprentissage.	• Le stationnement, en voirie ou en parking, peut être géré en régie par les collectivités locales ou délégué à des opérateurs externes, c'est-à-dire à des entreprises de la branche (filiales de grands groupes internationaux spécialisés dans la construction et l'investissement). • Secteur fortement impacté par la pandémie (télétravail, baisse du tourisme, etc.). La levée des restrictions a entraîné un retour progressif des clients, et le chiffre d'affaire a dépassé son niveau d'avant-crise en 2023. L'emploi, qui avait baissé de 13 % en 2020, est depuis reparti à la hausse pour retrouver également son niveau d'avant-crise (4 salariés sur 5 sont employés dans des entreprises de 50+ salariés). • Dans les parkings, dématérialisation croissante (places disponibles, sécurisation, moyens de paiement, etc.) et diversification de l'offre de services (intermodalité, location de véhicule, IRVE, voire : conciergerie, stockage, colis), en réaction à l'évolution de l'usage de la voiture individuelle en zone urbaine. • La présence de bornes de recharge électrique en parc souterrain entraîne le besoin renforcé de sécurité et de maintenance de ces installations. • En raison du faible recours à l'apprentissage (1,9% d'alternants contre 10% branche), l'âge moyen est un des plus avancés de la branche (43,1 ans).	• Activité pratiquée dans les stations-service, et par des centres spécialisés sous enseigne (réseau Eléphant Bleu, station Superjet, etc.). L'emploi salarié est a priori faible et concerne surtout la gestion technique du site (prélèvement de l'encaissement, gestion des niveaux des produits, etc.). • Évolution des équipements (portique automatique, haute pression, réduction des temps de lavage, dématérialisation du paiement, prétraitement des effluents, etc.) et des offres de services (lavage sans eau, à domicile, unités mobiles pour l'entretien de flottes (B2B), etc.) • Activité fluctuant selon les variations saisonnières/ météorologiques et impactée par les arrêtés préfectoraux de restriction de l'usage de l'eau. • Activité en progression (60% des automobilistes lavent leur voiture chez un professionnel).  ANFA OBSERVATOIRE Métiers Services Auto anfa-auto.fr/observatoire	• La remise en état des véhicules (généralment des retours de LOA, LLD ou LCD) peut s'exercer de façon artisanale en concession ou sur un mode industriel, dans des usines de reconditionnement appartenant par ex à des GDSEA, des négociants ou des constructeurs. • Selon où elle s'exerce, l'activité recouvre le diagnostic et la réparation mécanique et/ou de carrosserie, le nettoyage et la préparation esthétique du véhicule, son contrôle et sa remise en catalogue. • Activité très dépendante du marché VO (dynamique porteuse jusqu'en 2022, puis réduction de l'offre VO, en réaction à la pénurie de VN et la prolongation des offres de LOA) et du développement de la vente VO par les professionnels. • Le métier de préparateur rénovateur se caractérise par des contraintes (bruit, répétitivité). Il s'agit généralement de postes en contrats courts (fort turn-over) mais ouverts à des profils peu qualifiés et sans expérience.
AUTOFOCUS N°71 ET N°114	AUTOFOCUS N°72 ET N°82	AUTOFOCUS N°97	AUTOFOCUS N°115	AUTOFOCUS N°62	AUTOFOCUS N°95	AUTOFOCUS N°113	ND	AUTOFOCUS N°101