autofocus

ÉTUDES DE L'OBSERVATOIRE DES MÉTIERS DES SERVICES DE L'AUTOMOBILE

N°125 - OCTOBRE 2026

L'ANALYSE TERRITORIALE DES BESOINS EN QUALIFICATION DANS LE COMMERCE ET LA RÉPARATION AUTOMOBILE

L'Observatoire des métiers des services de l'automobile a mené quatre exercices de diagnostics régionaux emploi-formation dans le commerce et la réparation automobile en 2014, 2018, 2022 et 2026. Grâce à la connaissance fine des responsables territoriaux de l'ANFA de l'appareil de formation en région, ces diagnostics aboutissent à des déclinaisons stratégiques territoriales de la politique emploi-formation décidée par les partenaires sociaux de la branche des services de l'automobile. Si les services de l'ANFA ne sont pas entièrement décisionnaires des orientations de la formation initiale déployées dans les territoires, ils contrôlent le déploiement des certifications de branche, peuvent exprimer un avis sur la mise en œuvre des diplômes et, surtout, mettent en lien les acteurs de l'emploi et de la formation.

La dynamique nationale de l'emploi dans le commerce et la réparation automobile fait l'objet de suivis réguliers et de travaux prospectifs menés par l'Observatoire des métiers des services de l'automobile.

Les variables qui déterminent l'emploi sectoriel en France sont essentiellement macroéconomiques, politiques et réglementaires. Chaque territoire fait l'objet de variations de ces grandes tendances. La compréhension de ce qui génère, ou non, de la croissance de l'emploi dans le commerce et la réparation automobile sur un territoire s'est affinée au sein de l'Observatoire des métiers des services de l'automobile grâce à ces quatre exercices de diagnostics. Cette publication fait état de cette analyse à date.

anfa-auto.fr/observatoire

ANFA OBSERVATOIRE Métiers Services Auto

COMMENT EXPLIQUER LES DIFFÉRENCES DE DYNAMISME D'EMPLOI AUTOMOBILE ET D'APPRENTISSAGE SUR UN TERRITOIRE ?

PRINCIPE DE BASE

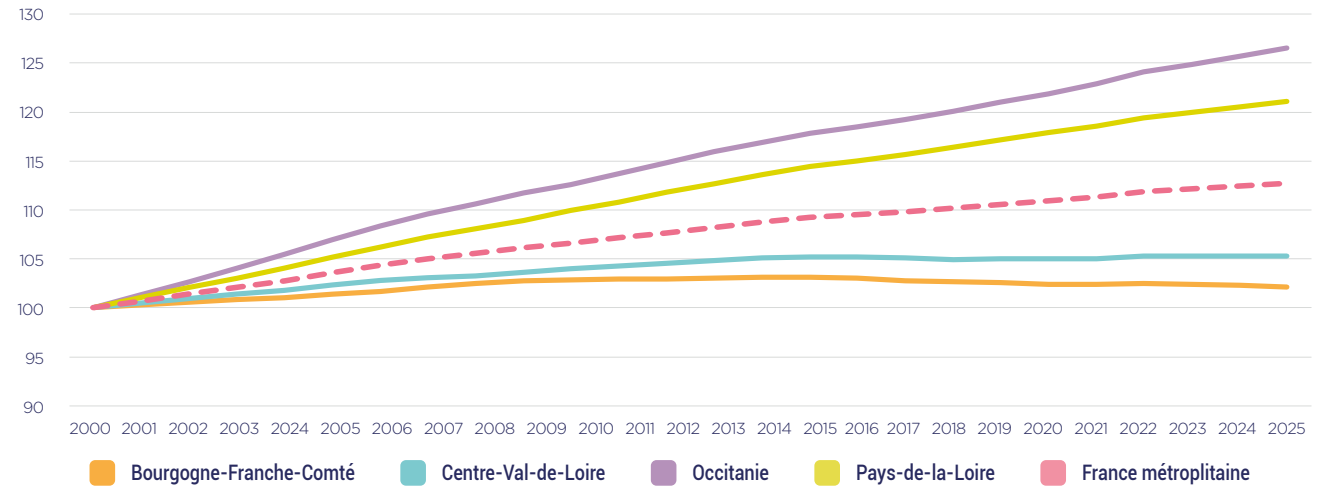
La relation emploi-formation dans le commerce et la réparation automobile obéit à un principe simple : plus il y a de personnes sur un territoire, plus il y a de voitures en circulation, plus il y a de besoins d'emploi en vente, en entretien et en réparation automobile, plus les entreprises prennent des apprentis pour répondre à ces besoins.

Évolution démographique → Évolution du parc automobile → Évolution de l'emploi dans l'entretien et la réparation automobile → Évolution des effectifs en apprentissage dans les métiers de l'automobile

Ces liens de corrélation ne sont pas spécifiques au commerce et à la réparation automobile et s'appliquent à la plupart des secteurs artisanaux : coiffeurs, plombiers, boulangers, restaurateurs... Ces secteurs d'activité sont présents sur tout le territoire et sont répartis de façon à peu près proportionnelle à la population. En revanche, le positionnement des industries résulte d'un choix d'implantation foncier qui génère un bassin ou une zone d'emploi spécifique. Contrairement aux secteurs industriels, un raisonnement en bassin d'emploi est donc assez peu opérant pour la branche des services de l'automobile, malgré la présence de « routes de concessions » dans la plupart des agglomérations.

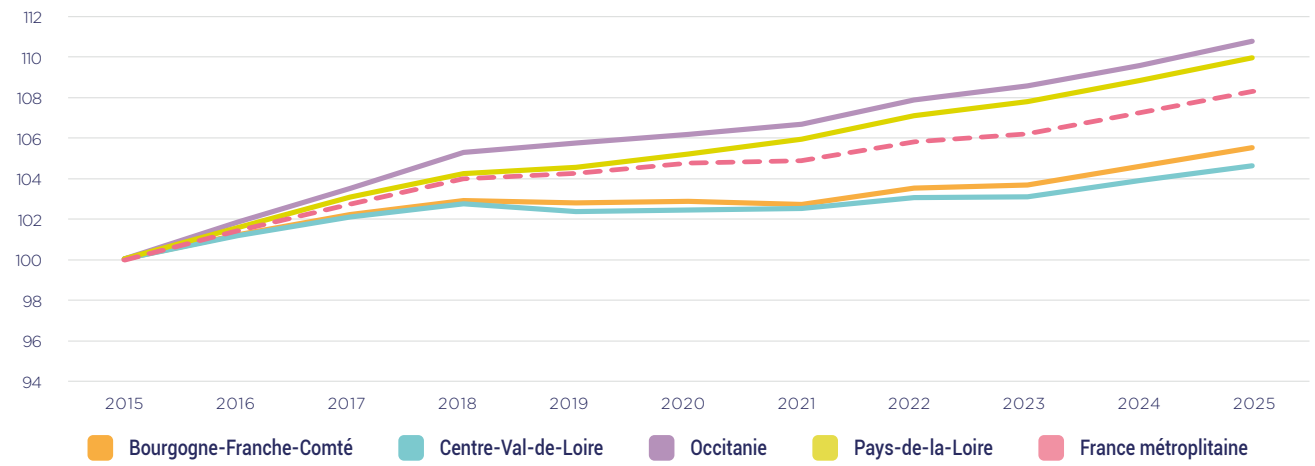
Pour prendre un exemple sur quatre régions, les croissances démographiques passées les plus dynamiques s'observent dans les régions Occitanie et Pays-de-la-Loire, tandis que la Bourgogne-Franche-Comté et le Centre-Val-de-Loire font partie des croissances démographiques les moins fortes du territoire français.

ÉVOLUTION DE LA DÉMOGRAPHIE DE 4 RÉGIONS : OCCITANIE, PAYS DE LA LOIRE, CENTRE VAL DE LOIRE ET BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ - BASE 100 EN 2000



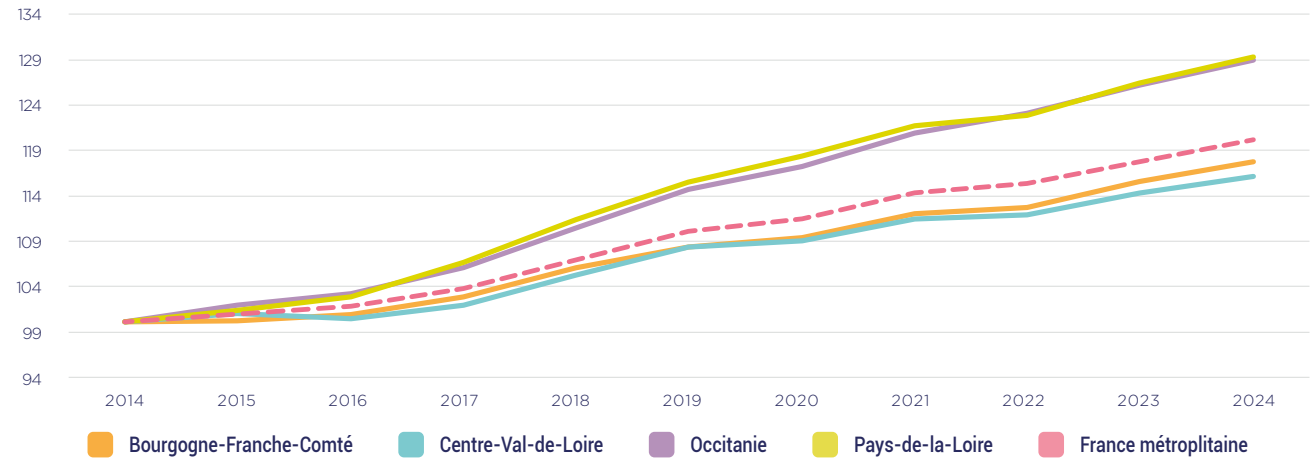
Source : INSEE

EVOLUTION DU PARC AUTOMOBILE EN CIRCULATION DE 4 RÉGIONS : OCCITANIE, PAYS-DE-LA-LOIRE, CENTRE-VAL-DE-LOIRE ET BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ - BASE 100 EN 2015



Source : SDES – Ministère de la transition écologique

EVOLUTION DE L'EMPLOI SALARIÉ DANS LE COMMERCE ET LA RÉPARATION AUTOMBILE DE 4 RÉGIONS : OCCITANIE, PAYS-DE-LA-LOIRE, CENTRE-VAL-DE-LOIRE ET BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ - BASE 100 EN 2014



Source : URSSAF

Les trois graphiques montrent que les deux plus fortes évolutions de la démographie, du parc automobile et de l'emploi salarié sont le fait des régions Pays-de-la-Loire et Occitanie, tandis que les territoires les moins dynamiques sont, dans les trois cas, la Bourgogne-Franche-Comté et le Centre-Val-de-Loire ; des territoires plus ruraux dont les soldes naturels et migratoires sont plus faibles.

L'analyse des modèles Omphale de l'INSEE de projection démographique par région et par département permet donc d'estimer la majeure partie de la croissance des besoins en emploi dans le commerce et la réparation automobile.

La démographie reste le premier moteur des besoins en emploi automobile.

PRINCIPALES CROISSANCES DÉMOGRAPHIQUES ANNUELLES RÉGIONALES À L'HORIZON 2035 (HORS CORSE)

BRETAGNE
+ 0,34 % par an

PAYS-DE-LA-LOIRE
+ 0,40 % par an

OCCITANIE
+ 0,45 % par an

Source : INSEE Modèle Omphale scénario médian

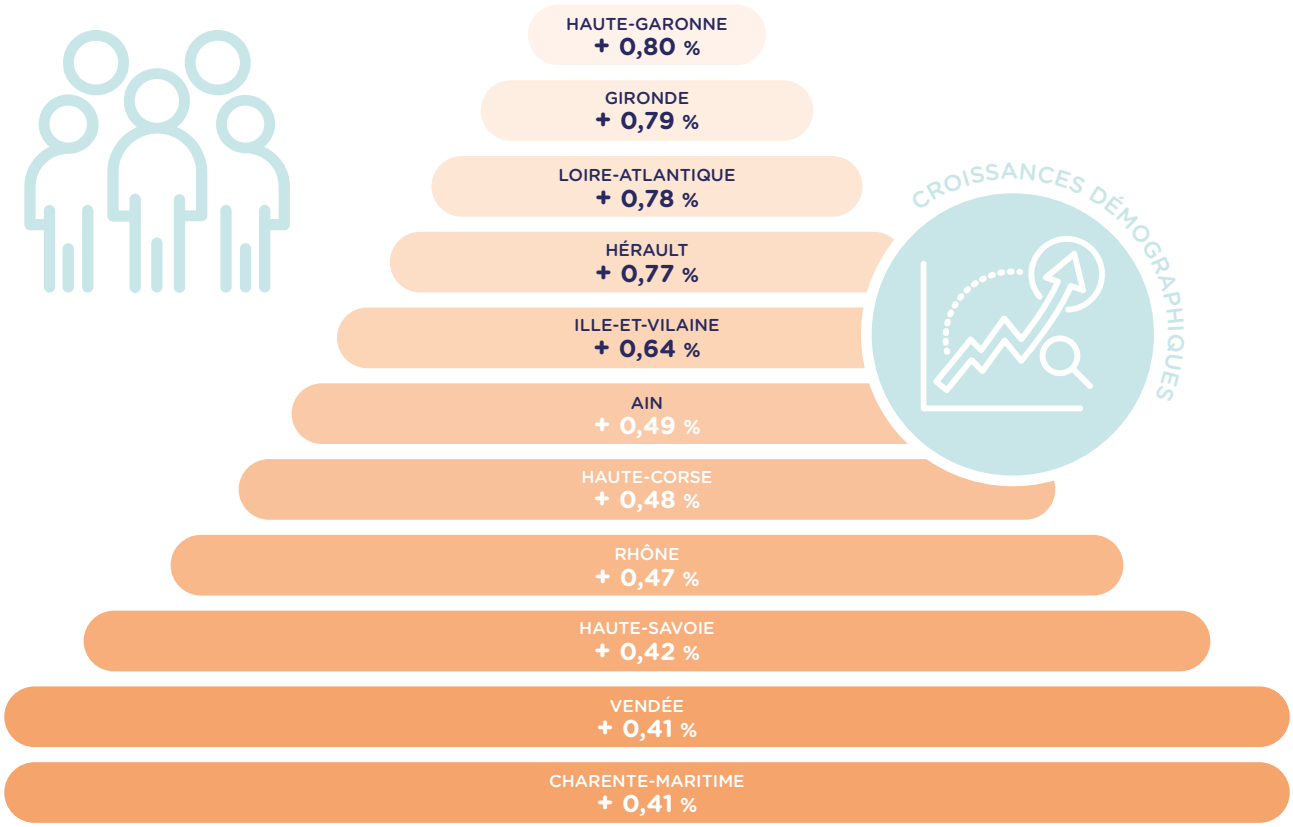
Dans 10 ans, c'est l'équivalent de la population d'une ville comme Bordeaux qui devrait trouver sa place en région Occitanie ; une population essentiellement issue des migrations interrégionales.

Pour les Pays-de-la-Loire, c'est l'équivalent de la population d'Angers qu'il faudrait doubler pour accueillir les nouveaux habitants de la région d'ici à 2035.

Nécessairement, les croissances de population vont générer des croissances des parcs automobiles en circulation et des besoins en main-d'œuvre dans le commerce et la réparation automobile supérieurs à ceux des autres régions. Les appareils de formation doivent répondre à ces mutations dans un contexte où la population des 15-19 ans tend, elle, à baisser de -0,5 % par an en France entre 2025 et 2035.

Cela renforce la nécessité pour ces régions de mieux insérer les jeunes formés dans les organismes de formation, d'éviter les décrochages et les ruptures de contrats d'apprentissage. Dans le cas des Pays-de-la-Loire et de la Bretagne, où le niveau d'insertion professionnelle des jeunes formés aux métiers de l'automobile est déjà le plus élevé de France, les appareils de formation risquent de ne pas être en capacité suffisante pour répondre au dynamisme de la demande d'emploi des entreprises.

PRINCIPALES CROISSANCES DÉMOGRAPHIQUES ANNUELLES DÉPARTEMENTALES À L'HORIZON 2035



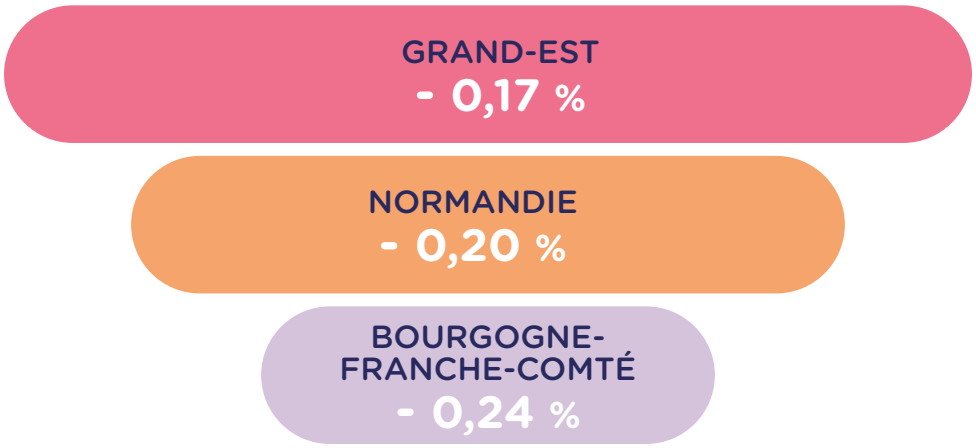
Source : INSEE Modèle Omphale scénario médian

Certains départements soumis à une croissance démographique forte sont exposés à des phénomènes de saturation en espace des centres de formation d'apprentis aux métiers du commerce et de la réparation automobile. Ce phénomène est particulièrement marqué dans les départements qui ne reposent que sur un seul centre de formation d'apprentis.

Dans ces départements et régions, on constate plus fréquemment des recrutements jugés difficiles chez les mécaniciens en maintenance de véhicules, les techniciens en maintenance de véhicules et les carrossiers dans les enquêtes BMO 2025 (Besoins de main-d'œuvre) de France Travail.

Ainsi, 84 % des entreprises jugent le recrutement de mécaniciens et techniciens en maintenance de véhicules difficile dans la région Pays-de-la-Loire en 2025. Les recrutements de carrossiers sont jugés plus difficiles à pourvoir en Bretagne (90 % de recrutements difficiles) et en Pays-de-la-Loire (95 % de recrutements jugés difficiles à pourvoir).

PRINCIPALES BAISSES DÉMOGRAPHIQUES ANNUELLES RÉGIONALES À L'HORIZON 2035



Source : INSEE Modèle Omphale scénario médian

Certaines régions sont amenées à perdre de la population à l'horizon 2035. C'est notamment le cas du Grand-Est, de la Normandie et de la Bourgogne-Franche-Comté. Les baisses de population sont deux fois moins rapides que les augmentations de population.

Pour Bourgogne-Franche-Comté, c'est pratiquement comme si la population de deux villes telles que Mâcon et Auxerre disparaissait de la carte dans les 10 prochaines années.

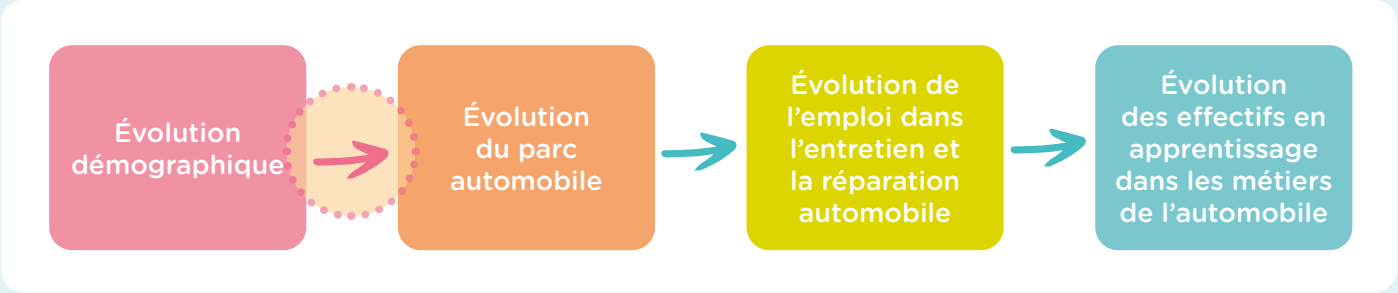
Dans ces régions, le parc automobile est donc amené à diminuer, et in fine, le nombre de réparateurs. Pour autant, dans le Grand-Est et en Bourgogne-Franche-Comté, le nombre de départs en fin de carrière de salariés automobile est assez élevé durant les dix prochaines années (la part des salariés de plus de 55 ans tourne autour de 12,8 %). Les besoins en renouvellement de main-d'œuvre sont donc structurellement élevés dans ces territoires, malgré la baisse d'activité prévisible. Cela permet de trouver suffisamment de débouchés pour les jeunes actuellement en formation.

A l'horizon 2035, les territoires font face à des évolutions démographiques et des besoins de main d'œuvre différents.

POURQUOI LA DÉMOGRAPHIE NE SUFFIT-ELLE PAS À EXPLIQUER LES DIFFÉRENCES DES BESOINS EN EMPLOI ET FORMATION AUTOMOBILE ENTRE LES TERRITOIRES ?

La démographie n'explique toutefois que partiellement les besoins en emploi dans le commerce et la réparation automobile sur les territoires. Ces liens de corrélation démographie/parc auto/emploi/apprentissage se voient modifiés par d'autres facteurs. C'est tout l'enjeu de l'analyse emploi-formation dans le commerce et la réparation automobile sur un territoire que de comprendre les phénomènes socio-économiques qui génèrent des interactions causales.

FACTEURS INFLUANT SUR LA RELATION DÉMOGRAPHIE -> PARC AUTOMOBILE



LE BESOIN DE MOBILITÉ AUTOMOBILE OU LA PRÉSENCE DE MOBILITÉS ALTERNATIVES

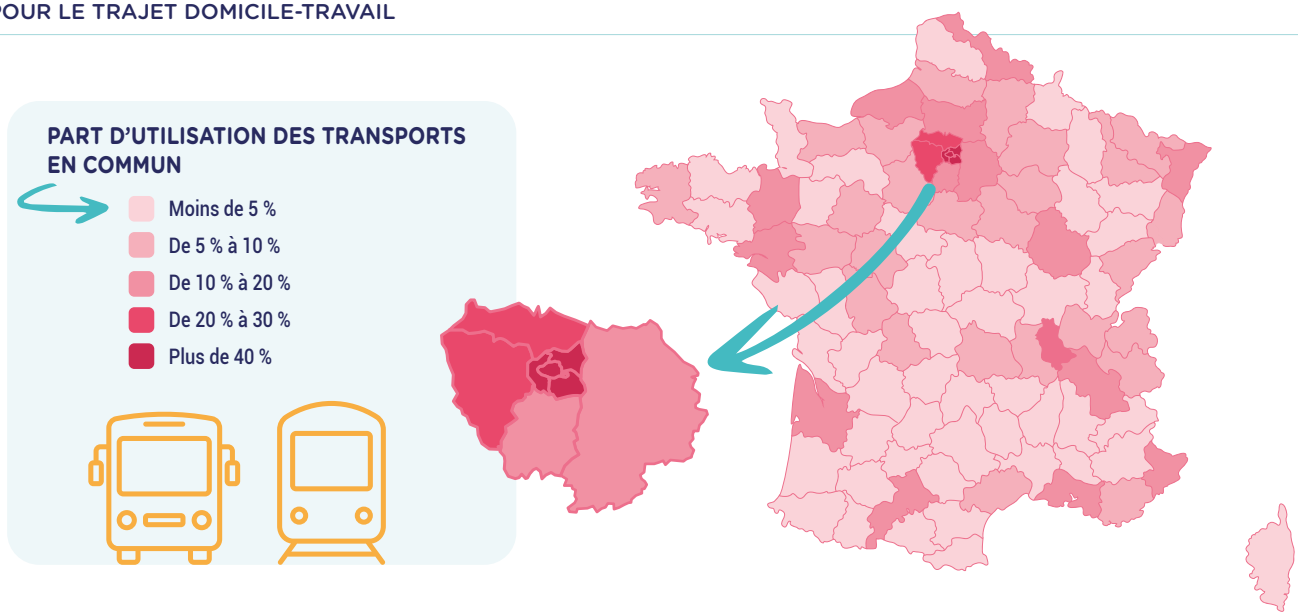
La mobilité sur le territoire français est très largement organisée autour de la voiture. Les grands centres urbains ont toutefois mis en œuvre une politique de déplacements alternatifs grâce à laquelle l'usage de la voiture tend à diminuer (CEREMA 2026).

Le besoin des usagers vis-à-vis de l'automobile est fonction de la présence ou non d'une offre de moyens de déplacements alternatifs : essentiellement transports en commun et vélo.

En dehors de la région parisienne, l'usage des transports en commun pour se rendre au travail est très marginal, y compris dans les métropoles (seuls 12 % des habitants de Loire-Atlantique utilisent les transports en commun pour se rendre au travail).

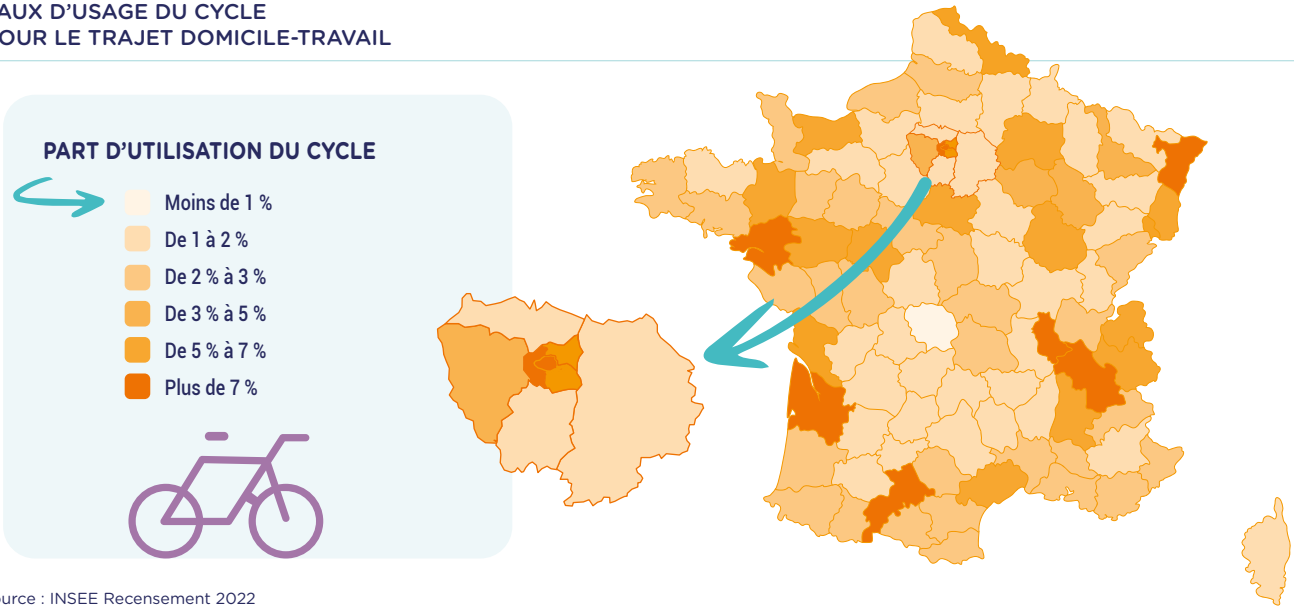
En région parisienne, les mobilités douces dans les déplacements pendulaires sont majoritaires en petite couronne et surtout à Paris. Cet usage y génère une diminution du parc automobile en circulation, mais également une diminution de l'emploi salarié. Paris est le seul département de France où l'emploi dans le commerce et la réparation automobile régresse (- 22 % au cours des dix dernières années).

TAUX D'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN POUR LE TRAJET DOMICILE-TRAVAIL



Source : INSEE Recensement 2022

TAUX D'USAGE DU CYCLE
POUR LE TRAJET DOMICILE-TRAVAIL



Source : INSEE Recensement 2022

En ce qui concerne la pratique du cycle pour le déplacement domicile-travail, son usage dépend essentiellement du volontarisme des politiques de mobilité des plus grosses agglomérations. Le taux d'usage du cycle dans les déplacements pendulaires est significatif en Loire-Atlantique, Gironde, Haute-Garonne, Rhône, Isère, Bas-Rhin, Paris et Hauts-de-Seine. En dehors de Paris (près de 10 % d'usage du cycle dans les déplacements pendulaires), son usage reste limité et concurrence peu l'automobile.

Les modes d'usage de l'automobile conditionnent aussi l'emploi sectoriel.

LA FORTE DÉPENDANCE À L'AUTOMOBILE

A l'inverse, certains territoires semblent plus utiliser la voiture que la moyenne. Cela conduit à démultiplier les besoins en vente, entretien et réparation par rapport à l'évolution de la population.

De façon générale, les territoires ruraux et périurbains voient une croissance sensible de leur usage automobile. Entre 2008 et 2019, la distance parcourue par jour dans les territoires ruraux a augmenté de plus de 20 % (CEREMA 2026). La distance moyenne parcourue est d'autant plus importante dans les territoires qui se situent en périphérie des grands pôles d'emploi (Paris, Lyon, Genève), sans être suffisamment desservis par les transports collectifs.

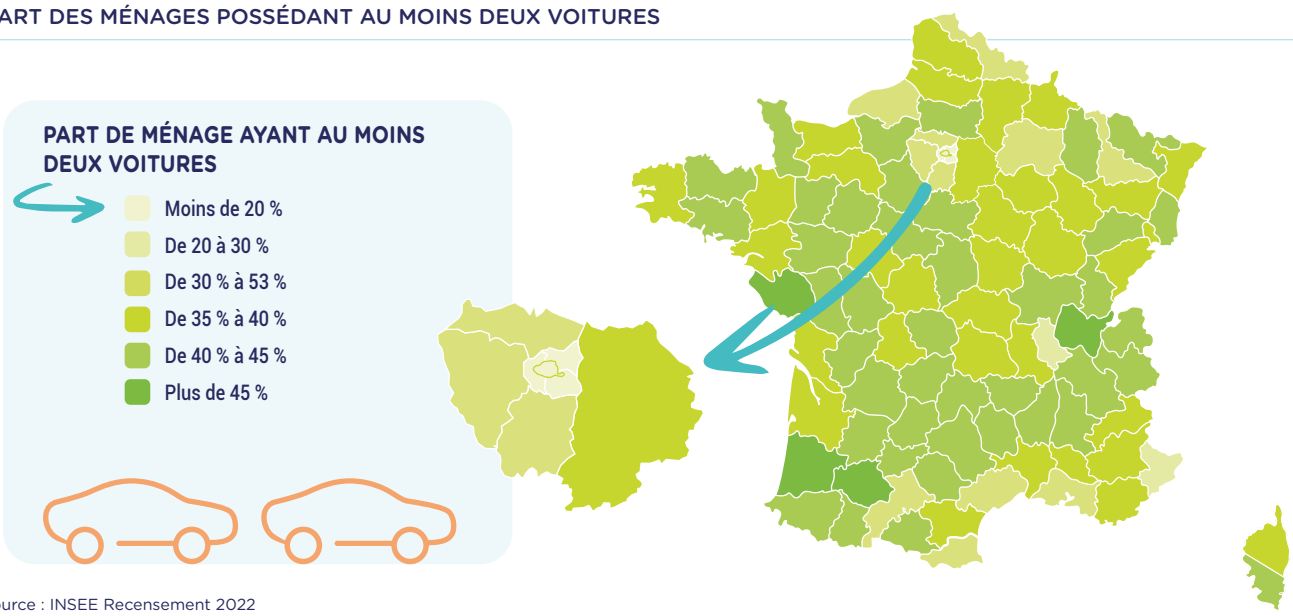
Les territoires qui utilisent le plus leur voiture pour se rendre au travail (INSEE, Recensement de la population 2022) sont :

- L'Eure-et-Loire (46,2km/jour)
- La Haute-Savoie
- L'Ain
- L'Yonne
- Les Landes
- L'Oise
- L'Eure
- La Manche

L'indicateur de la part des ménages possédant plusieurs voitures met aussi en exergue plusieurs départements comme la Vendée, les Landes, le Lot-et-Garonne et l'Ain. Beaucoup de ces départements sont marqués par un accès facilité à la circulation automobile sur les principaux axes : routes droites, 2 x 2 voies, autoroutes. Ils peuvent avoir fait l'objet de politiques de désenclavement routier particulièrement actives à partir des années 1980.

L'Ain et les Landes sont des départements communs aux deux listes. Cette analogie met clairement en exergue des territoires qui surutilisent la voiture par rapport aux usages d'autres départements et qui favorisent ainsi le développement du parc automobile et de son réseau de réparateurs.

PART DES MÉNAGES POSSÉDANT AU MOINS DEUX VOITURES



Source : INSEE Recensement 2022

LES IMMATRICULATIONS ET LE PARC AUTOMOBILE DES LOUEURS ET ENTREPRISES

Le lien de causalité entre les courbes démographiques et, d'une part, celles du parc automobile et, d'autre part, de l'emploi sectoriel est biaisé dans les départements ou les régions où sont immatriculés massivement des véhicules d'entreprises ou de loueurs. L'évolution des coûts des vignettes et des taxes sur les certificats d'immatriculation a conduit les loueurs et les grandes entreprises à immatriculer leurs véhicules sur les territoires à la fiscalité la plus attractive.

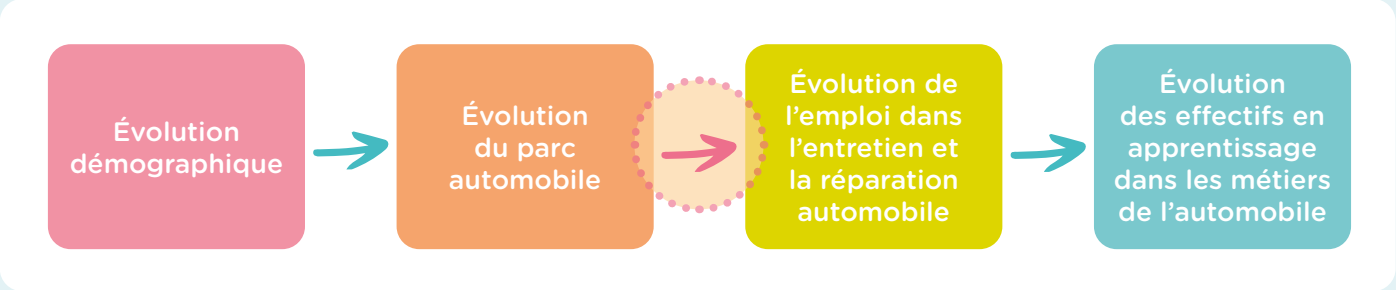
Ainsi certaines courbes d'évolution du parc automobile n'ont rien à voir avec la consommation des ménages, la démographie et l'emploi sectoriel. C'est le cas :

- Du département de la Marne (vignette la moins chère à partir des années 1990) ;
- Du département de la Seine-Maritime et de l'Oise (vignette gratuite à partir de 2002 pour la Seine-Maritime et de 2003 jusqu'à 2006 (date de suppression de la vignette) pour l'Oise ;
- De la région des Hauts-de-France (taxe d'immatriculation actuellement la moins chère de France) ;
- De la Corse (2e taxe d'immatriculation la moins chère de France).

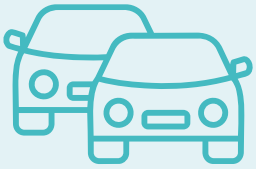
Par ailleurs les départements accueillant des sièges d'entreprises et de loueurs longue-durée (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis), ainsi que ceux accueillant des sièges sociaux de groupes de distribution automobile (Vienne), voient leurs courbes d'évolution des immatriculations et du parc automobile anormalement distordues ou hachées.

Les départements d'immatriculations des professionnels ne correspondent pas aux départements d'usage de ces véhicules.

FACTEURS INFLUANT SUR LA RELATION PARC AUTOMOBILE -> EMPLOI OU DÉMOGRAPHIE -> EMPLOI



Dans certaines situations, la croissance du parc automobile se décorrèle de la progression de l'emploi salarié dans le commerce et la réparation automobile. Les causes que nous avons identifiées sont l'âge du parc automobile, son usage et quelques situations singulières.

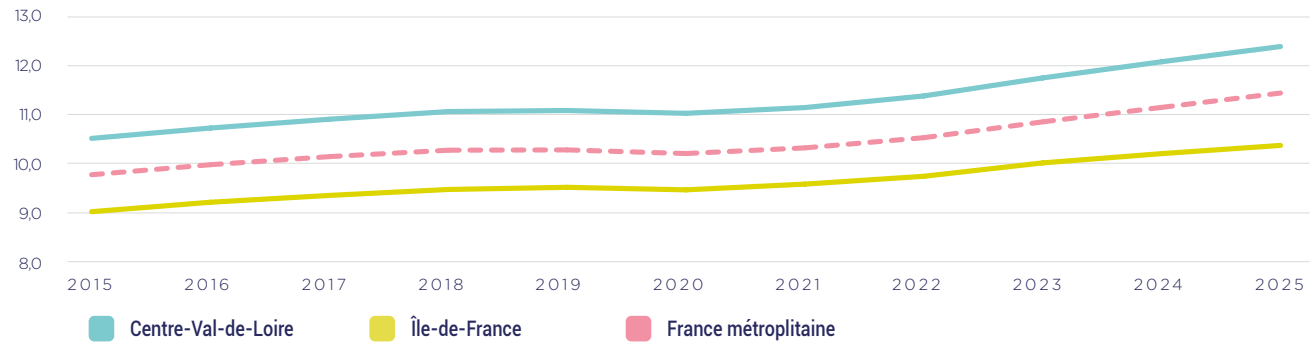


L'ÂGE DU PARC AUTOMOBILE EN CIRCULATION

La croissance de l'âge moyen du parc automobile en circulation a contribué à améliorer le recours aux services d'après-vente automobile. Un parc automobile plus ancien tombe plus facilement en panne. Cette situation se vérifie bien dans la comptabilité nationale (INSEE) où le prix moyen (en euros constants) d'acquisition des véhicules tend à baisser depuis 7 ans (les ménages acquièrent des véhicules plus anciens), tandis que les coûts (en euros constants) d'entretien et réparation tendent à augmenter depuis 2020.

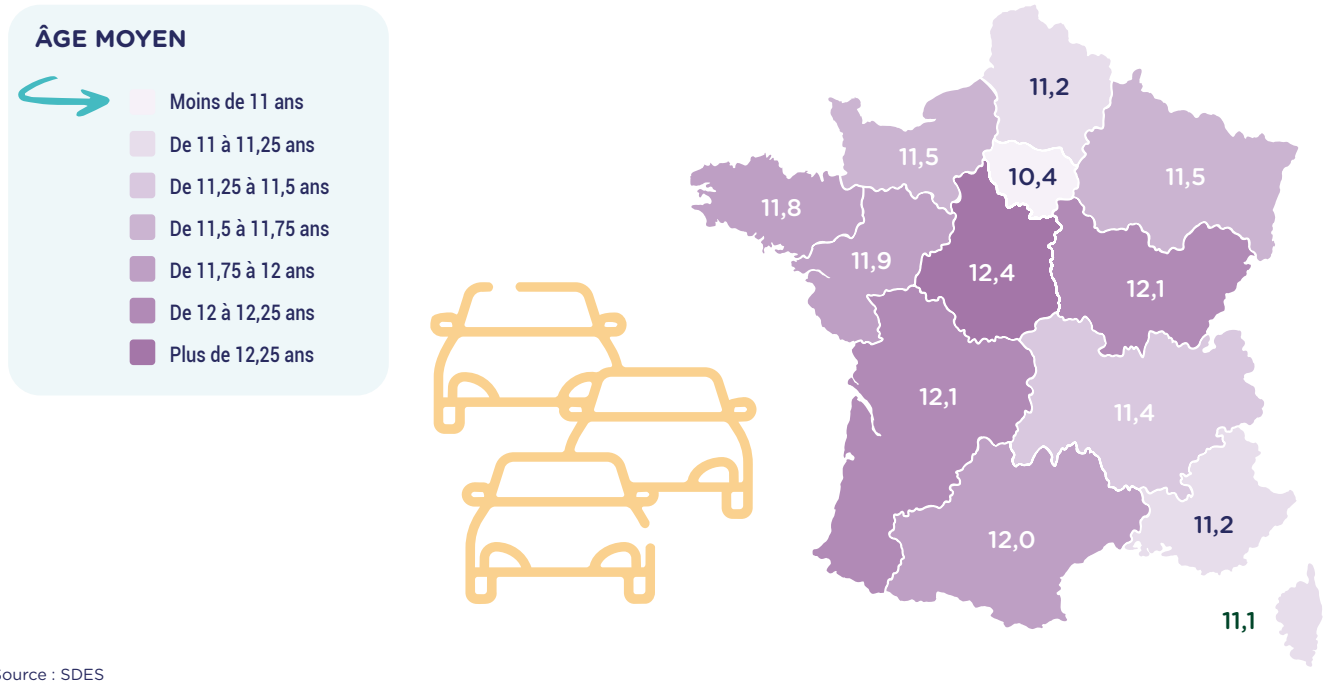
Cet âge moyen peut être variable selon les régions (de 10,4 ans en Île-de-France à 12,4 ans en Centre-Val-de-Loire) et son évolution est plus ou moins rapide. Cet âge moyen varie en fonction du pouvoir d'achat des ménages et du caractère urbain ou rural de la région. Le modèle de démographie des parcs automobiles est un modèle en « économie fermée ». Les territoires urbains sont exportateurs de véhicules récents vers les départements ruraux qui en sont donc importateurs [Jullien 2021].

ÉVOLUTION DE L'ÂGE MOYEN DU PARC DE VEHICULES PARTICULIERS



Source : SDES

ÂGE MOYEN DU PARC VP PAR RÉGION EN 2025



Source : SDES

Du fait du pouvoir d'achat des ménages, des loueurs courte durée et des parcs d'entreprises, les Hauts-de-France, la Corse et l'Île-de-France ont les parcs automobiles les plus jeunes. Centre-Val-de-Loire, Nouvelle-Aquitaine et Bourgogne-Franche-Comté ont des parcs automobiles plus âgés et donc a priori plus de besoins en entretien et réparation.

La croissance de l'âge moyen du parc automobile est favorable à l'activité des réparateurs jusqu'à un certain point. La fréquentation des réparateurs est croissante de 0 à 9 ans d'âge, mais elle régresse à partir de cet âge (GIPA 2026). Seuls 67 % des véhicules de plus de 20 ans voient un réparateur dans l'année. Les véhicules les plus âgés échappent aux circuits traditionnels d'entretien et de réparation traditionnels, au profit du do-it-yourself et du travail au noir.

Un parc automobile vieillissant soutient l'activité des réparateurs… jusqu'à un certain point.

LA TRANSFORMATION D'UN PARC AUTOMOBILE EN ACTIVITÉ DE RÉPARATION : L'EFFET DU CONTRÔLE TECHNIQUE AUTOMOBILE

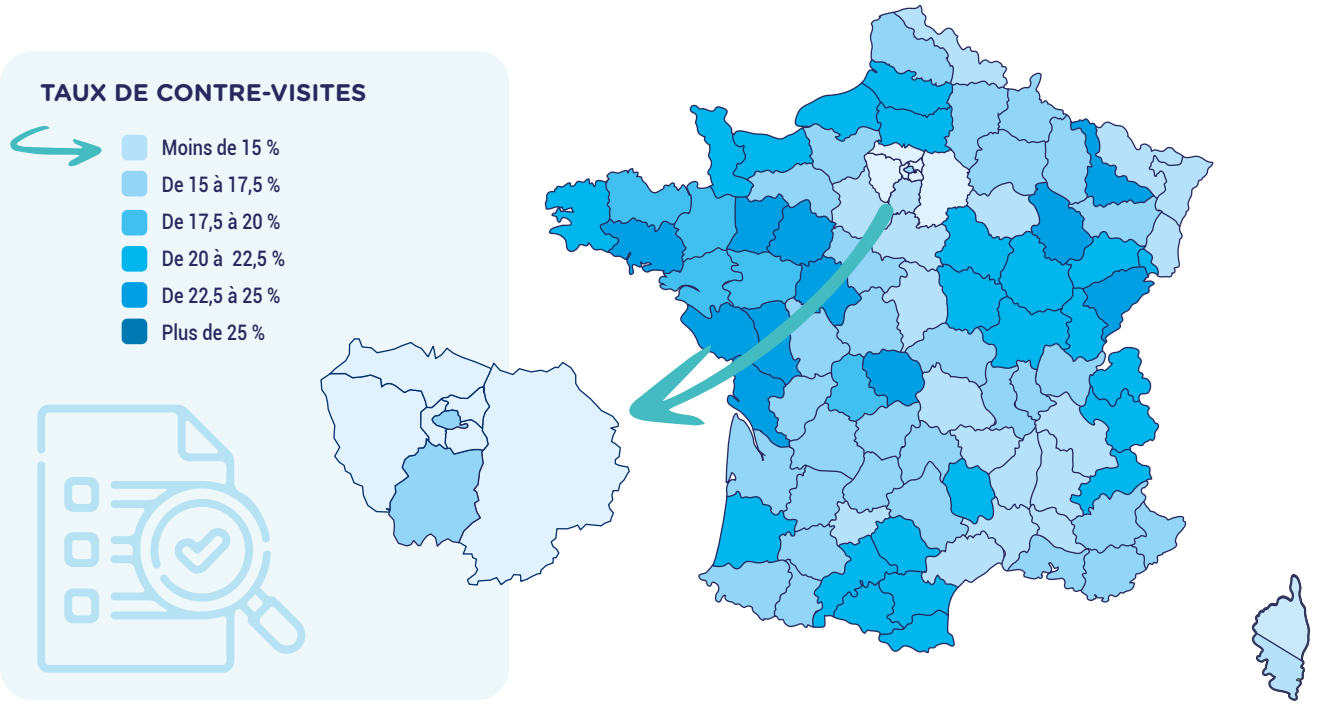
L'âge du parc automobile seul n'est pas suffisant pour expliquer le recours aux services de l'entretien et de la réparation automobile. La façon dont chaque parc automobile est contrôlé par les centres de contrôle technique automobile génère plus ou moins de réparations.

En France, selon les départements, le taux de contre-visite au contrôle technique varie environ de 10 % à 27 % en 2025, et fluctue assez peu d'une année à une autre. Cette différence de taux d'un département à un autre est difficilement interprétable. En dehors de la région parisienne, l'âge du parc et le kilométrage moyen parcouru ne sont pas suffisamment significatifs pour interpréter les différences entre les régions. Le consentement à accepter une contre-visite et une réparation automobile par les ménages selon les territoires est sans doute partiellement interprétatif de ce phénomène. Les départements au pouvoir d'achat élevé semblent accepter plus facilement une contre-visite. La coordination des acteurs du contrôle technique est aussi certainement essentielle pour assurer une homogénéité des pratiques sur les territoires.

L'Observatoire des métiers des services de l'automobile évalue depuis longtemps le lien entre contrôle technique et emploi dans l'entretien et la réparation automobile. La mise en œuvre du contrôle technique périodique obligatoire en 1992 a permis une rupture de tendance d'emploi durable dans ce secteur. De la même façon, un taux de contre-visite à 10 % ou à 27 % ne génère pas la même quantité de recours à l'après-vente automobile ; et un taux de contre-visite élevé est bien plus bénéfique à l'emploi dans l'après-vente automobile qu'un taux de contre-visite faible.

Le contrôle technique contribue à transformer le vieillissement du parc en activité de réparation.

TAUX DE CONTRE-VISITES DES VL EN 2024



Source : UTAC - OTC 2024

Alors que les Pays-de-la-Loire et la Bretagne sont des régions déjà très dynamiques en termes de parc automobile et de démographie, leurs taux de contre-visite élevés y confortent la dynamique d'emploi. En Bourgogne-Franche-Comté, la région est nettement plus dynamique en termes d'emploi que ce que la démographie ne le fait paraître. Les forts taux de contre-visite de la région associés à un âge du parc automobile assez élevé peuvent contribuer à expliquer ce phénomène.

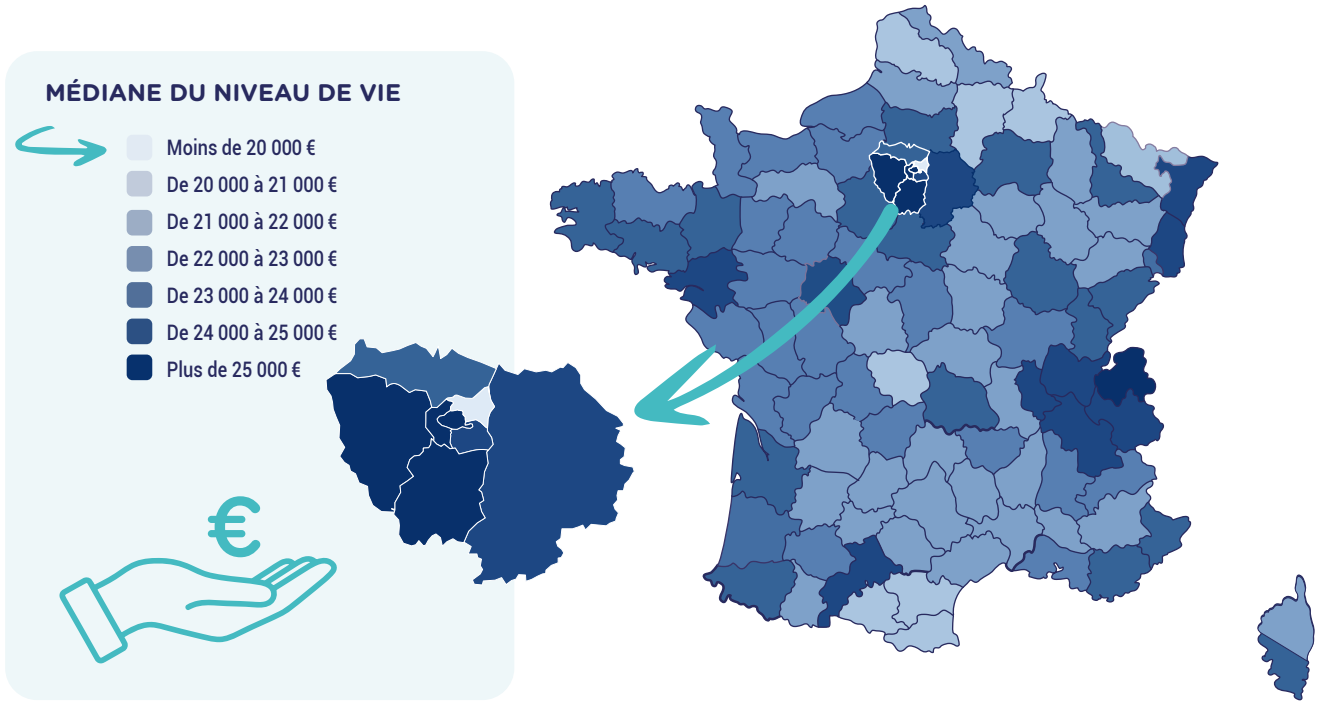
LA SOLVABILITÉ DES USAGERS ET DES CLIENTS

Le niveau de vie médian des ménages génère des usages automobiles différents. Les usages d'entretien et réparation automobile en territoire rural font l'objet de travaux d'une ANR Jeunes Chercheurs portée par l'Université de Poitiers, « Mécanique et Obsolescence des moteurs Thermiques. Entretien, Usages des voitures et Rapports Sociaux – MOTEURS ».

Le niveau de vie influe :

- Sur l'âge des véhicules (bien que la distinction urbain/rural soit plus opérante sur l'âge des véhicules que le niveau de vie médian)
- Sur le canal d'achat des véhicules (véhicules neufs, véhicules d'occasion de moins de 8 ans, de plus de 8 ans – achats auprès des professionnels [concessionnaire, négociant, mandataire, intermédiaire] ou des particuliers)
- Sur la typologie des opérateurs de l'entretien et de la réparation automobile utilisée par les ménages (depuis la concession, à l'agent, au centre-auto, au MRA [mécanicien, réparateur automobile] avec ou sans enseigne, à l'auto-entrepreneur, au réseau d'amitié, au do-it-yourself. 42 % des usagers des réseaux de concession et agents gagnent plus de 42 500 € nets annuels, pour 25 % des usagers des MRA (source : GIPA 2026).

REVENU MÉDIAN DISPONIBLE PAR AN ET PAR MÉNAGE



Source ANFA – INSEE - Filosofi (2021)

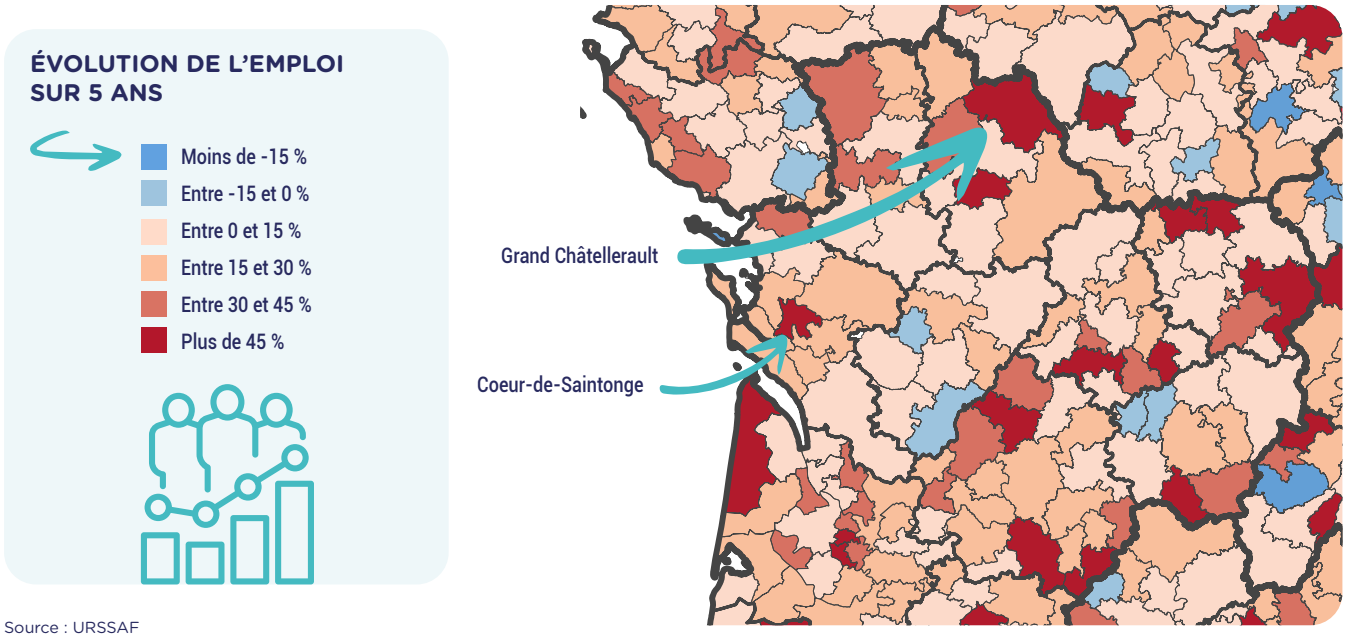
De fait, le niveau de vie d'un territoire influe sur la capacité des ménages à entretenir et réparer leurs véhicules dans les entreprises de la branche. Il influe donc sur le volume d'emploi sectoriel d'un territoire.

LE CAS DE MICRO-BASSINS D'EMPLOI

Malgré la faible pertinence d'un raisonnement en termes de bassins d'emploi dans le commerce et la réparation automobile, certains micro-territoires voient leur emploi progresser significativement (en dehors des erreurs d'attribution des codes APE). Deux situations ont été rencontrées :

- D'une part, la création de « routes commerciales automobiles » en territoires périurbains dynamiques. Le cas le plus symptomatique est la progression spectaculaire d'emploi sur la communauté de communes de Marne-et-Gondoire en Seine-et-Marne, qui a vu l'émergence en quelques années d'une dizaine de concessions et services associés (carrosserie, lavage, contrôle technique, rénovation de jante, etc.) sur la route de Provins entre Montévrain et Chanteloup-en-Brie entre 2016 et 2026, en lieu et place d'un territoire agricole. Les créations de ces « routes automobiles » restent rares : la plupart d'entre elles ont été créées il y a plusieurs décennies.
- D'autre part, l'apparition de centres de reconditionnement de véhicules d'occasion. Ces centres sont fréquemment créés en territoire rural pour des raisons foncières et géographiques. Ils témoignent de l'arrivée d'une logique industrielle dans un monde artisanal.

EXEMPLE D'ÉVOLUTION DE L'EMPLOI SALARIÉ DANS LE COMMERCE ET LA RÉPARATION AUTOMOBILE ENTRE 2019 ET 2024 PAR EPCI[1] DANS LE NORD DE LA NOUVELLE-AQUITAINE



Source : URSSAF

L'exemple ci-dessus montre la création d'emplois sectoriels dans le nord de la Nouvelle-Aquitaine en cinq ans. Certains territoires ont plus que doublé leur population salariée sur cette période. Parmi ceux-ci, on retrouve :

- La communauté de communes du Grand-Châtellerault qui bénéficie du dynamisme de création d'emploi du CRVO du groupe Emil Frey (environ 200 salariés en 2026) et d'un turn-over élevé (environ 30 %).
- La communauté de communes Cœur-de-Saintonge qui a bénéficié de la création d'un centre de reconditionnement du groupe Dubreuil à Saint-Porchaire (65 salariés) en 2023.

En tout état de cause, la création de ces micro-bassins d'emploi déstabilise la relation emploi-formation sur les territoires. L'approvisionnement en jeunes et en emploi salarié de ces territoires n'a pas été planifié par les groupes de distribution avant l'implantation de leurs établissements qui rencontrent de fait de lourdes difficultés de recrutement. Des collaborations doivent être menées en amont des implantations entre les groupes de distribution automobile et les acteurs de la formation automobile, dont l'ANFA, afin de mieux prévoir cette recrudescence de besoins d'emploi.

LES SITUATIONS TRANSFRONTALIÈRES

Les besoins d'emploi des pays limitrophes à la France se font ressentir sur les tensions de recrutement dans le commerce et la réparation automobile des départements français voisins ; particulièrement dans les pays où les rémunérations sont plus élevées qu'en France (Suisse, Luxembourg et partiellement l'Allemagne).

La situation est particulièrement complexe en Haute-Savoie, Savoie, Ain, Jura et Doubs.

Par exemple, en Savoie et Haute-Savoie, la part des recrutements de mécaniciens-techniciens jugés difficiles par les employeurs est supérieure à 90 % (source France-Travail : enquête BMO) ; alors que dans ces départements, le nombre de jeunes alternants formés à la maintenance VP par rapport au nombre de salariés du commerce et de la réparation automobile est deux fois plus important que sur le reste du territoire.

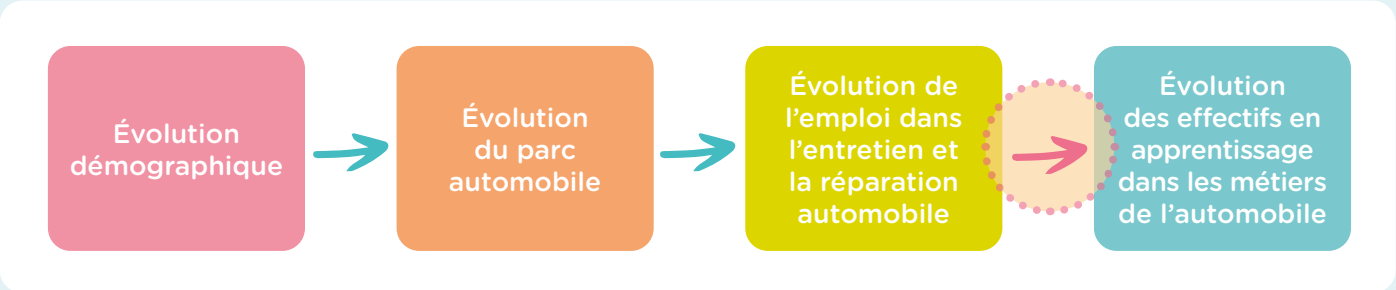
En Moselle, voire en Meurthe-et-Moselle, la situation est moins tendue sur le marché du recrutement car la création d'emplois est moins dynamique qu'en Haute-Savoie.

Les frontières françaises créent aussi des tensions sur le recrutement automobile.

Dans ces cas de figure également, la démographie n'est pas suffisamment significative pour interpréter le besoin d'emploi. Les besoins d'emploi transfrontaliers génèrent systématiquement des problématiques emploi-formation : faut-il avoir une offre de formation proche de la frontière si elle sert à alimenter un autre pays ? Comment réussir à combler les besoins de recrutement des territoires transfrontaliers ? Doit-on former davantage ou non ?

[1]Établissement public de coopération intercommunale

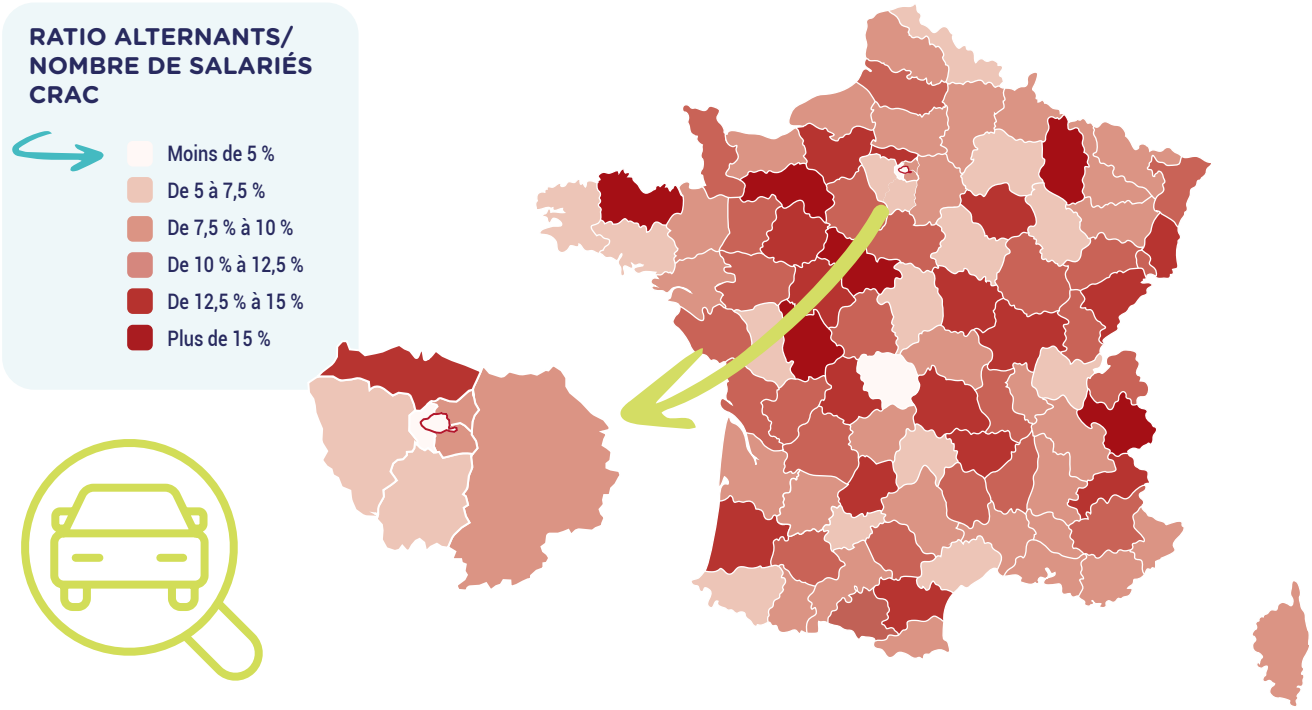
FACTEURS INFLUANT SUR LA RELATION EMPLOI -> APPRENTISSAGE



Plus les entreprises du commerce et de la réparation automobile ont des besoins d'emploi, plus elles recrutent des apprentis. A l'échelle nationale, les courbes d'emploi sectorielles sans apprentis et les courbes d'effectifs en formation automobile en apprentissage sont fortement corrélées.

Toutefois, il peut arriver localement que les deux courbes d'évolution de l'emploi et de l'apprentissage soient moins interdépendantes.

RATIO : ALTERNANTS AUTOMOBILES DOMAINE TECHNIQUE / SALARIÉS DU COMMERCE ET DE LA RÉPARATION AUTOMOBILE PAR DÉPARTEMENT



Source : ANFA (maintenance, carrosserie) 2025/2026, URSSAF 2024 (4511Z, 4519Z, 4520A, 4520B, 4532Z, 4540Z, 7120A)

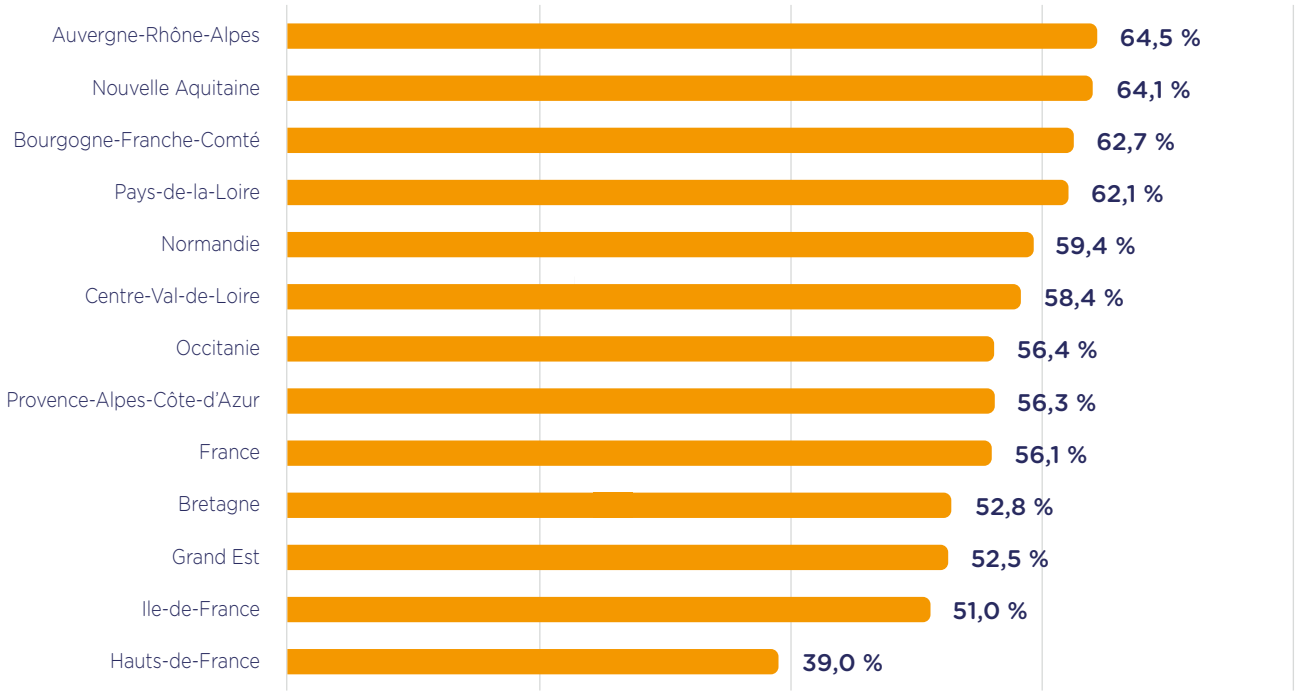
Le nombre d'alternants en carrosserie et maintenance automobile varie :

- de 1,4 alternants pour 100 salariés du commerce et de la réparation automobile dans la Creuse (seul département où il n'y a pas de centre de formation d'apprentis formant aux métiers de l'automobile)
- à plus de 17,5 alternants pour 100 salariés dans les Côtes-d'Armor et la Meuse.

Ces différences s'expliquent par six facteurs essentiels.

L'IMPACT DU POIDS DES EFFECTIFS EN FORMATIONS SOUS STATUT SCOLAIRE

PART DES EFFECTIFS EN FORMATION EN ALTERNANCE PARMI LES EFFECTIFS EN FORMATION AUTOMOBILE PAR RÉGION



Source ANFA – SOFIA 2025-2026

L'apprentissage est en partie culturellement historique : Auvergne-Rhône-Alpes, Pays-de-la-Loire, Nouvelle-Aquitaine sont des régions où l'apprentissage automobile s'est historiquement implanté. Il y a 30 ans, l'Auvergne, l'Aquitaine, les Pays-de-la-Loire (mais aussi l'Alsace qui a hérité de l'usage allemand de l'apprentissage à travers l'influence des corporations professionnelles locales) étaient déjà des régions où l'apprentissage était majoritaire. L'engouement de la Bourgogne-Franche-Comté pour l'apprentissage est en revanche un peu plus récent.

Le tissu industriel des Hauts-de-France, le poids des grosses entreprises automobiles, les taux de chômage élevés ont en revanche plutôt favorisé l'enseignement automobile sous statut scolaire dans cette région.

La part des jeunes formés à l'automobile sous statut scolaire est aussi historiquement élevée en Grand-Est et en Bretagne (notamment avec une part importante de l'enseignement privé). Même si l'insertion dans l'emploi des lycéens en formation automobile sous statut scolaire (40 % à 6 mois - Dares - Inserjeunes 2024) est beaucoup plus faible que celle des apprentis (70 % à 6 mois - Dares Inserjeunes 2024), le marché de l'emploi des primo-accédants est particulièrement pourvu en jeunes sous statut scolaire sur ces régions. Il rend moins nécessaire aux entreprises d'investir dans l'apprentissage.

Le poids des effectifs en formation automobile en alternance varie de 64 % à 39 % selon les régions.

LES CHOIX POLITIQUES

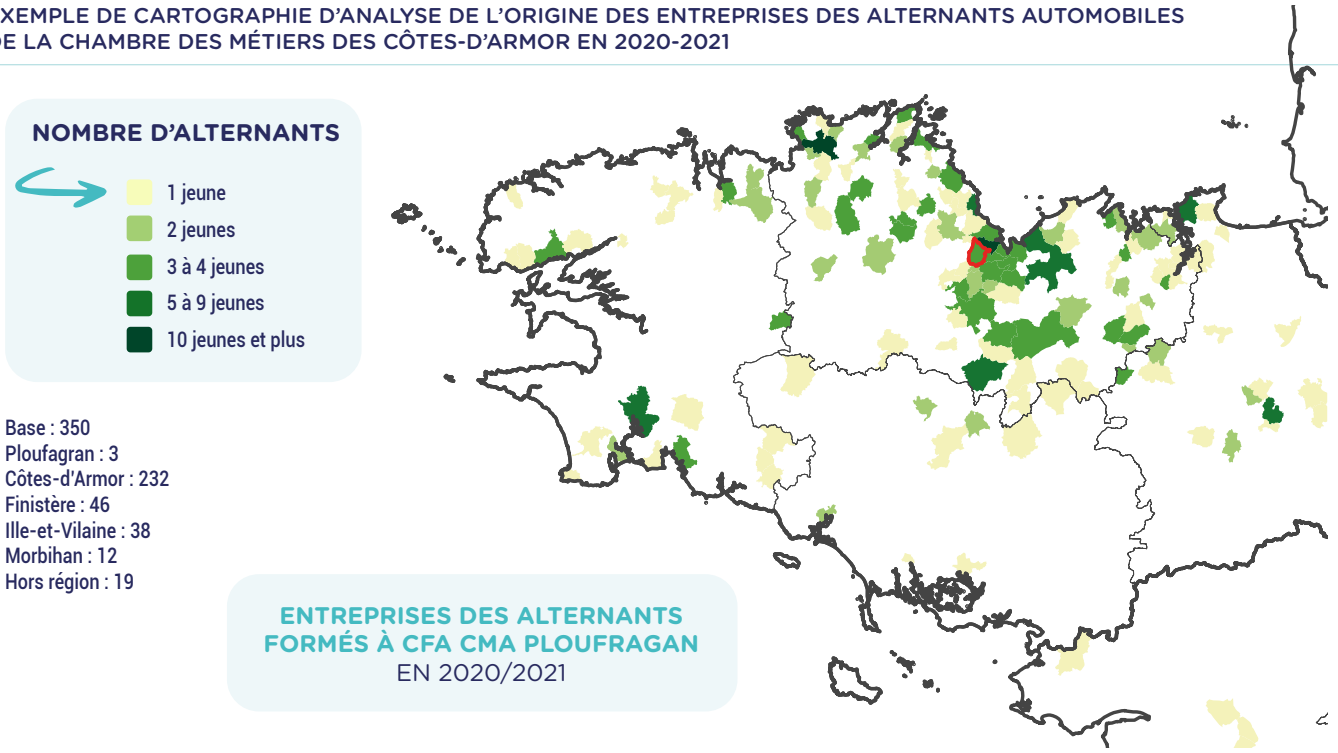
On constate que, par endroits, les politiques territoriales historiquement déployées en collaboration entre les branches professionnelles, les conseils régionaux, les entreprises et les organisations consulaires ont conduit à faire de certains CFA l'organisme de formation régional de référence alors qu'il se trouve éloigné des fortes concentrations d'emploi.

C'est le cas de la chambre des métiers des Côtes-d'Armor qui dispose à Ploufragan de l'offre de formation automobile la plus large de Bretagne au détriment du bassin de Rennes, ou encore du CFAI Henri Martin de Lézignan-Corbières au détriment du bassin de Montpellier, etc.

Le poids des choix politiques est d'autant plus important que les investissements sont lourds. L'implantation de l'organisme de formation de référence en maintenance de véhicules de transport routier (VTR) en apprentissage du Centre-Val-de-Loire à Vendôme, ou de celui d'Auvergne-Rhône-Alpes à la Motte-Servolex en témoignent.

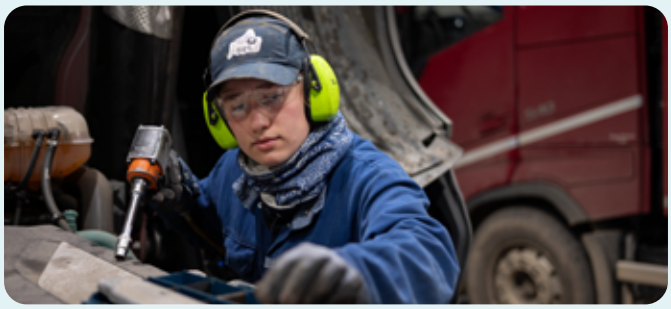
Lors des différents diagnostics régionaux, l'Observatoire des métiers des services de l'automobile peut être amené à vérifier à la fois la mobilité des jeunes apprentis et l'implantation des entreprises d'accueil, afin de s'assurer que l'offre de formation dessert bien les territoires où sont le plus concentrés les besoins en emploi.

EXEMPLE DE CARTOGRAPHIE D'ANALYSE DE L'ORIGINE DES ENTREPRISES DES ALTERNANTS AUTOMOBILES DE LA CHAMBRE DES MÉTIERS DES CÔTES-D'ARMOR EN 2020-2021



Source ANFA – SOFIA 2025-2026

Les politiques éducatives de l'Etat et des régions contribuent également à faire vivre les lycées en territoires ruraux en tant qu'acteurs économiques du territoire. Cela conduit certains lycées professionnels ruraux à proposer des formations très attractives auprès des jeunes, comme les formations en maintenance motocycle, sur des territoires très éloignés de l'emploi sectoriel (par exemple le lycée Le Chesnois de Bains-les-Bains [Vosges], le lycée Fulgence Bienvenüe de Loudéac [Côtes-d'Armor), le lycée Jacques Brel de Saint-Pons-de-Thomières [Hérault], etc.)



L'HYPOTHÈSE D'UN EFFET D'AUBAINE AUX AIDES À L'APPRENTISSAGE SUR CERTAINS TERRITOIRES

Le plan « 1 jeune 1 solution » lancé en juillet 2020 par le gouvernement Castex pour faire face à la crise du Covid-19 a mis en place une prime à l'embauche des jeunes apprentis.

Après la fusion de l'aide unique et de l'aide exceptionnelle en 2023, l'aide unique a été rabotée en 2025, mais atteint encore 5 000 € en 2026 pour un jeune au niveau bac et infra, pour une entreprise de moins de 250 salariés. L'effet d'aubaine de cette prime auprès des entreprises a déjà été démontré par l'OFCE, particulièrement sur les diplômes de l'enseignement supérieur.

Il est probable qu'elle ait conduit certaines entreprises de la branche à embaucher des apprentis sans avoir de capacité de recrutement préalable. Même si nationalement cet effet semble assez limité puisque les courbes d'emploi salarié et d'apprentis sont toujours corrélées, localement le recours à cette aide nous permettrait d'expliquer le dynamisme de l'apprentissage dans certains territoires défavorisés en termes d'emploi salarié (Hauts-de-France, Meuse…).

Cette hypothèse, évoquée par des responsables d'organismes de formation, reste à confirmer au regard des évolutions futures de l'apprentissage sur ces territoires et l'évolution des montants des primes à venir.

LES RUPTURES DE CONTRATS D'APPRENTISSAGE ET RÉORIENTATIONS

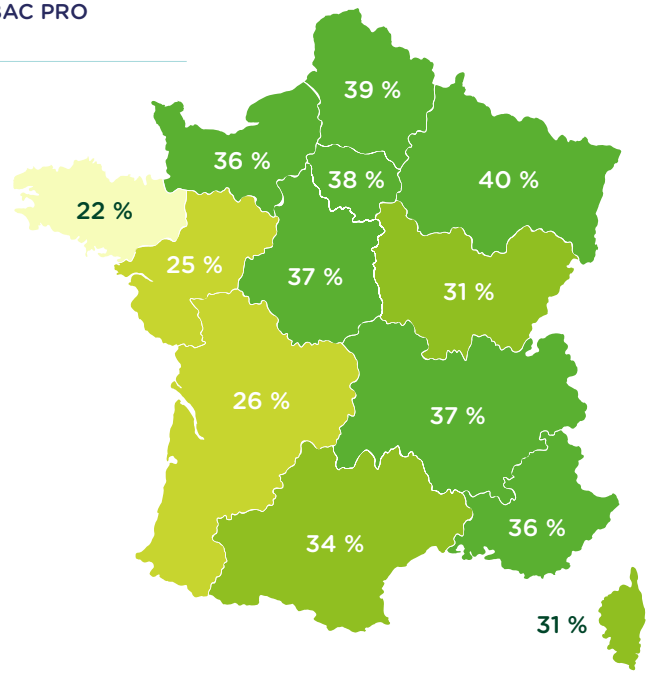
Il est complexe de disposer d'un indicateur cohérent des ruptures de contrats d'apprentissage qui intègre les reprises de contrats. L'Observatoire des métiers des services de l'automobile a mis en œuvre un indicateur de « taux de déperdition » des jeunes en cours de formation : il s'agit de la part du nombre de jeunes ayant quitté la formation au cours de leurs deux dernières années d'étude CAP et Bac Pro ou qui n'ont pas été admis à l'examen.

Le taux de déperdition varie de 22 % (Bretagne) à 40 % (Grand-Est) selon les régions pour les lycéens sous statut scolaire.

DÉPERDITION DES LYCÉENS FORMÉS AUX MÉTIERS DE L'AUTOMOBILE AU COURS DES DEUX DERNIÈRES ANNÉESD'ÉTUDES CAP ET BAC PRO AUTOMOBILE (OU QUI N'ONT PAS ÉTÉ ADMIS À L'EXAMEN)

TAUX DE DÉPERDITION STATUT SCOLAIRE

- Moins de 25 %
- De 25 à 30 %
- De 30 à 35 %
- Plus de 35 %



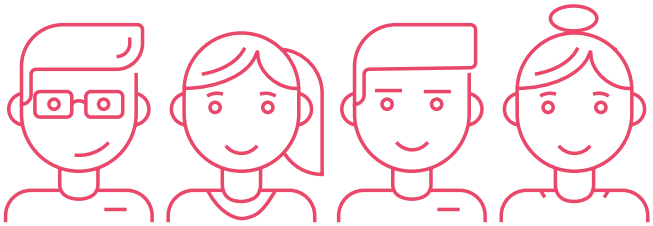
Source ANFA – SOFIA 2025-2026

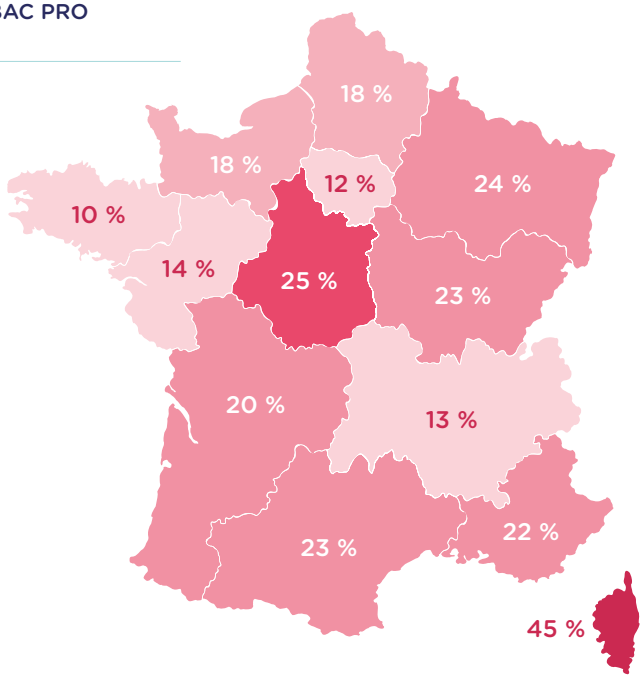
Pour les apprentis, ce taux de déperdition varie entre 10 % en Bretagne et 25 % pour le Centre-Val-de-Loire (et jusqu'à 45 % pour la Corse).

DÉPERDITION DES ALTERNANTS FORMÉS AUX MÉTIERS DE L'AUTOMOBILE AU COURS DES DEUX DERNIÈRES ANNÉES D'ÉTUDES CAP ET BAC PRO AUTOMOBILE (OU QUI N'ONT PAS ÉTÉ ADMIS À L'EXAMEN).

TAUX DE DÉPERDITION APPRENTISSAGE

- Moins de 15 %
- De 15 à 20 %
- De 20 à 25 %
- De 25 à 30 %
- Plus de 30 %





Source ANFA – SOFIA 2025-2026

Ce ratio est aussi étudié de façon globale puisque de nombreux jeunes sous statut scolaire basculent en apprentissage au cours de formation.

Pour les deux dispositifs de formation cumulés, la déperdition des jeunes au cours des deux dernières années de formations automobiles atteint 25 % en France et est compris entre 16 % pour la Bretagne et 31 % pour le Grand-Est.

L'indicateur ne fait pas état que de l'efficacité des appareils de formation à accompagner jusqu'au bout les jeunes qu'ils forment. Il reflète aussi la situation socio-économique de chaque région (chômage, niveau de vie) et la dynamique sociétale des territoires (inégalités, modes de vie, histoire de la population).

Un jeune sur quatre quitte la formation automobile au cours des deux dernières années ou n'obtient pas le diplôme.

LA QUALITÉ DE L'INSERTION PROFESSIONNELLE

Plus il y a de jeunes qui s'insèrent professionnellement à la suite d'une formation automobile, moins la branche a besoin de former de nouveaux jeunes.

L'analyse des enquêtes Génération du Céreq avait montré que l'insertion dans la branche des services de l'automobile était précoce pour les jeunes formés à ces métiers (notamment par les embauches réalisées dans les entreprises d'accueil des apprentis ou de stagiaires) et que l'insertion tardive s'effectuait plutôt hors branche.

L'appareil de formation perd ainsi plus ou moins de jeunes en cours de formation selon les régions. Il n'y a donc pas de ratio idéal entre un nombre de jeunes formés et un volume d'emploi salarié déterminé. Toutefois, ces problématiques de déperdition au milieu de la formation peuvent générer des pistes d'actions afin de conserver ces jeunes au sein des métiers automobiles dans un contexte de baisse de la population des 15-19 ans.

TAUX D'INSERTION À 6 MOIS DES JEUNES LYCÉENS SOUS STATUT SCOLAIRE ISSUS DES FORMATIONS EN MAINTENANCE VP

STATUT SCOLAIRE	2019/2020	2021/2022	2023/2024
France	44 %	47 %	45 %

Source DARES - Inser'jeunes

En 2023-2024, le taux d'insertion des lycéens issus des formations en maintenance VP atteint 37 % pour les Hauts-de-France (région dont la densité de lycées professionnels préparant aux métiers des services de l'automobile est unique en France), jusqu'à 56 % à 57 % pour les Pays-de-la-Loire et le Centre-Val-de-Loire.

TAUX D'INSERTION À 6 MOIS DES JEUNES APPRENTIS ISSUS DES FORMATIONS EN MAINTENANCE VP

APPRENTIS	2019/2020	2021/2022	2023/2024
France	66 %	70 %	68 %

Source DARES - Inser'jeunes

En 2023-2024, le taux d'insertion des apprentis issus des formations en maintenance VP varie de 63 % en Provence-Alpes-Côte-d'Azur à 75 % en Pays-de-la-Loire.

Avec 18,4 jeunes formés aux métiers de l'automobile pour 100 salariés, les Pays-de-la-Loire est l'une des régions qui forme le plus de jeunes. Les taux de déperdition y sont parmi les plus faibles de France et l'insertion des lycéens comme des apprentis est une des meilleures de France. L'économie régionale se distingue par une exceptionnelle capacité d'absorption des jeunes formés aux métiers des services de l'automobile.

LE NOMBRE DE JEUNES DISPONIBLES SUR LE MARCHÉ DE LA FORMATION

Jusqu'à présent, le nombre de jeunes n'était pas un frein au remplissage des lycées professionnels et des centres de formation d'apprentis. A partir de 2026, le volume de jeunes de 15 à 19 ans, jusqu'alors croissant, est amené à baisser dans certaines régions. Il y a peu d'incertitudes sur ce modèle de prévision puisque les jeunes qui vont rentrer en lycée et en CFA entre 2025 et 2035 sont déjà tous nés. La seule incertitude concerne éventuellement les migrations.

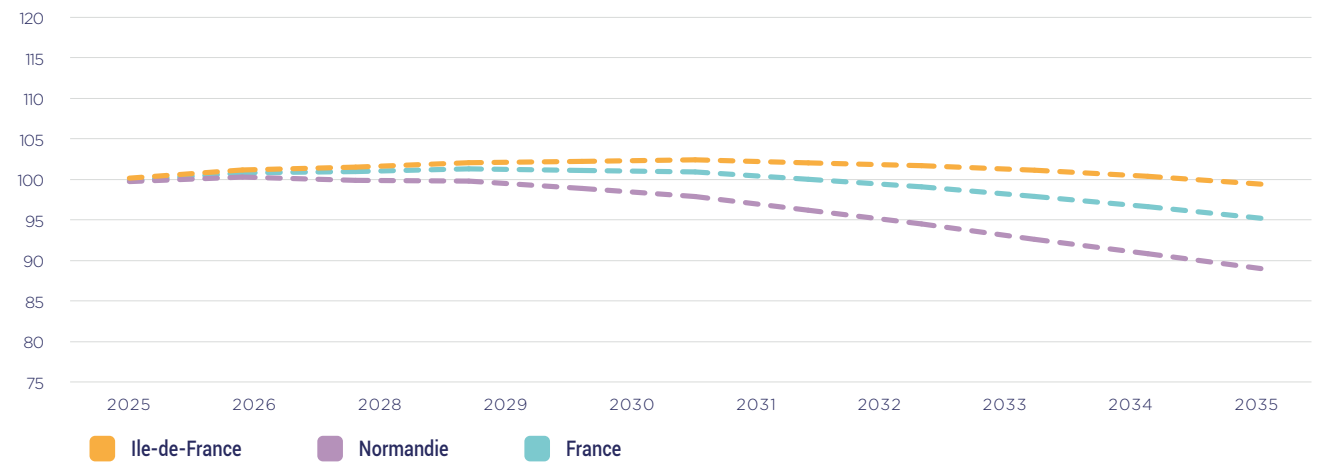
A l'horizon 2035, le nombre de jeunes de 15-19 ans devrait baisser de -5 % par rapport à 2025. Rapporté à un groupe classe de 20 élèves en 2025, c'est un jeune en moins en 2035, soit 19 élèves. Cela peut donner l'impression que l'approvisionnement des organismes de formation est peu modifié mais,

- d'une part, la répartition de ce phénomène est inégale selon les territoires,
- et d'autre part, la baisse démographique ne permet pas de répondre à une éventuelle croissance économique du secteur comme c'est le cas actuellement (grâce au dynamisme provoqué par la croissance du parc âgé en circulation).

Les régions présentent des situations contrastées. La baisse démographique des 15-19 ans devrait atteindre -11 % en Normandie, mais assez peu affecter l'Île-de-France.

La baisse démographique des jeunes de 15-19 ans peut s'avérer plus problématique dans les régions où l'activité et l'emploi est dynamique.

EVOLUTION DE LA DÉMOGRAPHIE DES 15-19 ANS



Source : INSEE

La Bretagne devrait enregistrer une baisse de 9 % du nombre de jeunes à l'horizon 2035. Mais, au cours des dix dernières années, l'emploi y a progressé de +27 %, porté notamment par une dynamique démographique liée à l'arrivée de populations âgées de plus de 60 ans. Dans un contexte déjà très tendu du marché du recrutement, la décroissance des 15-19 ans risque d'accroître ces difficultés. La Bretagne dispose par ailleurs de peu de marges de manœuvre pour faire face à cet appauvrissement de la main-d'œuvre disponible : la déperdition en cours de formation y est faible, l'insertion y est une des meilleures de France. Pour sauvegarder l'emploi, il reste peu de leviers possibles : la féminisation des formations automobiles, l'emploi des seniors ou peut-être le recours aux migrations de main-d'œuvre.

Dans ce contexte, l'ANFA met en place un dispositif de veille sur plusieurs années pour analyser les effets des évolutions démographiques, en comparant l'impact du recul du nombre de jeunes sur deux territoires : l'un très concerné (la Normandie), l'autre beaucoup moins (l'Occitanie). Il s'agit d'analyser comment semble s'effectuer l'arbitrage des jeunes, des familles et des enseignants entre enseignement professionnel et enseignement général et technologique. Et de comprendre comment s'effectuent les équilibres entre les filières (les filières automobiles sont-elles les premières touchées ?). Si c'est le cas, comment les organismes de formation mettent-ils en œuvre les arbitrages nécessaires (en termes de filière, de niveau, de formation, de groupe classe, d'obtention de dérogations concernant la taille des groupes…) ?

Ce dispositif de veille permettra également d'observer dans quelle mesure les politiques publiques ou les organismes consulaires pourraient utiliser l'argument démographique pour justifier l'absence d'investissement dans les établissements.

Dans un contexte de baisse démographique, chaque jeune formé et inséré compte davantage.

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DE LA RELATION EMPLOI-FORMATION DANS LE COMMERCE ET LA RÉPARATION AUTOMOBILE PAR RÉGION EN 2026

Les diagnostics régionaux emploi-formation dans le commerce et la réparation automobile 2026 peuvent être consultés sur l'espace « Données Régionales » du site internet de l'ANFA pour chacune des régions de France. Ce sont près de 80 pages d'analyse, de comparaisons, d'évolutions et de cartographies produites par l'Observatoire des métiers des services de l'automobile pour chaque région. Les enseignements principaux des diagnostics de chaque région en 2026 sont présentés dans le tableau ci-dessous.

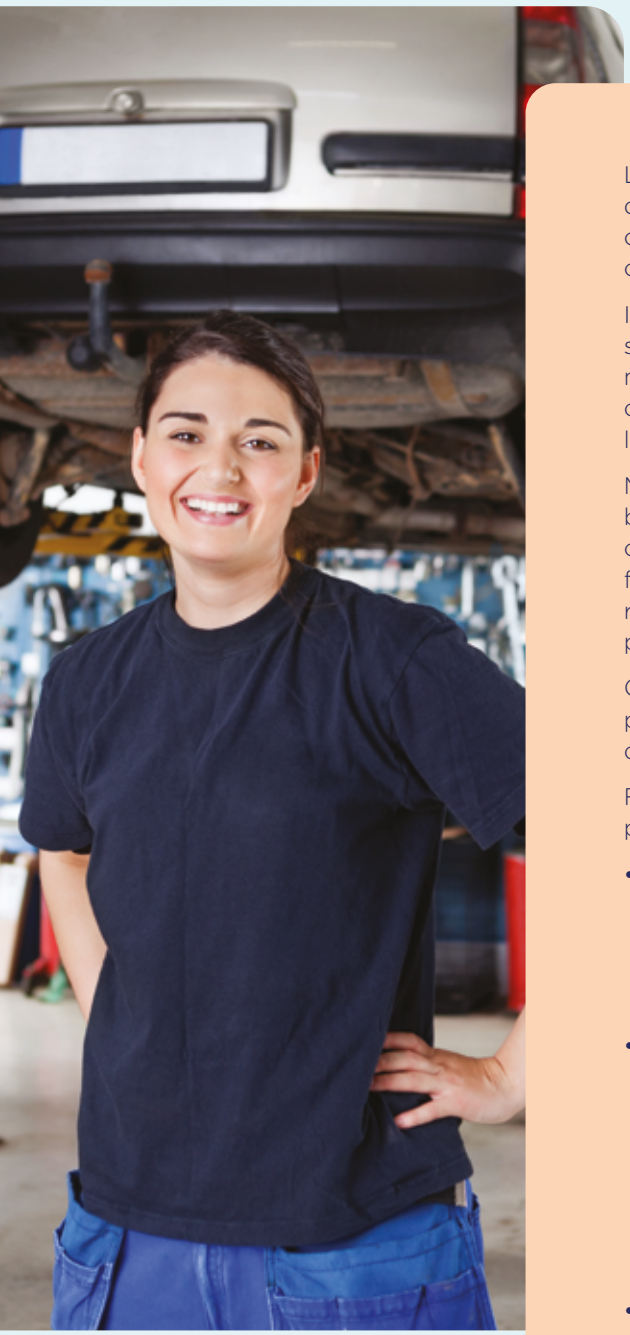
AUVERGNE-RHONE-ALPES	BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE	BRETAGNE
• **Démographie très dynamique mais hétérogène** (Auvergne vs Rhône-Alpes) • **Parc automobile assez jeune et très dynamique**	• **La région qui perd le plus ses habitants** • **Parc automobile apathique, très âgé et sévèrement contrôlé**	• **Démographie très dynamique** • **Parc automobile dynamique, relativement âgé et sévèrement contrôlé**
• **Emploi automobile dynamique** • **Tensions de recrutement de la Haute-Savoie à l'Isère** • **Région historique de l'apprentissage automobile** • **Bon niveau d'insertion** • **Faible présence d'apprentissage en maintenance de véhicules de transport routier**	• **Bonne résistance de l'emploi automobile** • **Région qui forme beaucoup de jeunes par salarié** (20 jeunes par salarié) • **Alternance très développée** • **Déperdition en cours de formation importante mais bonne insertion** • **Forte baisse du nombre de jeunes de 15-19 ans à prévoir**	• **Emploi automobile dynamique** • **Forte progression de l'apprentissage malgré un déficit d'alternants en carrosserie** • **Peu de déperdition en cours de formation et bonne insertion** • **Forte baisse du nombre de jeunes de 15-19 ans à prévoir**

CENTRE-VAL-DE-LOIRE	CORSE	GRAND-EST
• **Démographie très amorphe** • **Forte ruralité** • **Très faible croissance du parc automobile**	• **Démographie galopante** (migrations interrégionales) • **Forte ruralité** • **Parc automobile en forte croissance**	• **Déclin démographique** • **Ralentissement de la croissance du parc automobile depuis 2020** • **Forte hétérogénéité (niveau de vie, ruralité, âge du parc) entre l'Alsace et le reste du territoire**
• **Emploi salarié peu dynamique** • **Appareil de formation très actif** (20 jeunes formés pour 100 salariés) • **Forte présence historique de l'apprentissage** • **Taux de déperdition des jeunes en formation extrêmement élevé** • **Insertion correcte à bonne** • **Sur-formation dans le motocycle**	• **Emploi automobile très dynamique** • **Fort vieillissement de la population salariée** • **Offre de formation automobile insuffisante** • **Forte déperdition des jeunes en formation ; fragilités d'insertion selon les formations**	• **Emploi salarié peu dynamique** • **Région qui forme beaucoup de jeunes par salarié** (21 jeunes par salarié) • **Très forte déperdition des jeunes en cours de formation automobile** (carrosserie en apprentissage) • **Sur-formation en carrosserie-peinture** (dont statut scolaire) • **Insertion professionnelle correcte** (maintenance VP et VI) à médiocre (carrosserie, motocycle)

HAUTS-DE-FRANCE	ÎLE-DE-FRANCE	NORMANDIE
• Démographie peu dynamique • Faible niveau de revenu et taux de chômage important • Données du parc auto peu exploitables	• Progression démographique dans la moyenne malgré la baisse à Paris • Faible usage automobile à Paris et petite couronne (mobilités alternatives) • Parc automobile très jeune	• Déclin démographique • Parc automobile peu dynamique
• Emploi automobile qui décroche après 2020 • Faible difficulté de recrutement • Région qui forme le plus de jeunes par salarié en France (21,5/100), dominée par le statut scolaire (61 %) • Sur-formation massive de toutes les filières • Forte déperdition des jeunes en formation et mauvaise insertion des lycéens	• Décrochage de l'emploi salarié automobile depuis 2018 accentué depuis 2021. Dynamique très négative dans la maintenance motocycle • Peu de jeunes formés par salarié. Sous-formation en apprentissage en carrosserie et en maintenance VP • Insertion professionnelle relativement mauvaise sauf profils rares (carrosserie, maintenance VTR)	• Progression de l'emploi automobile sous la moyenne française malgré le dynamisme du Calvados • Formation en alternance très dynamique, sauf ces deux dernières années • La plus forte baisse du nombre de jeunes de 15-19 ans à l'horizon 2035

NOUVELLE-AQUITAINE	OCCITANIE
• Démographie très contrastée entre la façade atlantique et les départements ruraux • Parc automobile très dynamique mais très âgé	• Démographie la plus dynamique de France • Parc automobile le plus dynamique de France mais particulièrement âgé
• Emploi automobile dynamique sur les départements côtiers • Région historique de l'apprentissage automobile (2e région de France) • Effectifs en formation un peu faibles en Gironde, Deux-Sèvres et Pyrénées-Atlantiques • Déperdition assez sensible des jeunes en Bac Pro en apprentissage en cours de formation	• Emploi automobile parmi les plus dynamiques de France (zones urbaines et littorales) • Part des salariés de plus de 55 ans élevée • Offre de formation abondante et orientée vers l'apprentissage • Déperdition des jeunes en cours de formation importante et insertion assez moyenne en maintenance VP et VTR

PAYS-DE-LA-LOIRE	PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR
• Démographie parmi les plus dynamiques de France • Parc automobile très dynamique, légèrement âgé et sévèrement contrôlé	• Dynamique démographique dans la moyenne nationale • Parc automobile dans la moyenne, jeune, contrôle technique plutôt clément
• Emploi automobile le plus dynamique de France • Très fortes tensions de recrutement (mécaniciens, techniciens, carrossiers) • Bonne dynamique de long terme de l'apprentissage – faiblesse structurelle des formations en VTR en apprentissage • Excellente insertion professionnelle et faible déperdition des jeunes en cours de formation	• Emploi légèrement plus dynamique que la moyenne • Part des salariés de plus de 55 ans élevée : enjeu de renouvellement de main-d'œuvre • Appareil de formation quantitativement important mais peu efficient (forte déperdition des jeunes en cours de formation et faible insertion professionnelle)



EN SYNTHÈSE

Les diagnostics régionaux 2026 menés par les services de l'ANFA confirment que la relation entre démographie, parc automobile, emploi et apprentissage constitue une caractéristique majeure des besoins en qualification dans le commerce et la réparation automobile.

Ils montrent également que cette relation, ne suffit pas à expliquer à elle seule les dynamiques territoriales. L'usage de l'automobile, l'âge du parc, le niveau de vie des ménages, le contrôle technique, les mobilités alternatives ou encore les situations transfrontalières peuvent singulièrement modifier les besoins de main-d'œuvre.

Mais le principal défi des prochaines années réside dans la capacité de la branche à mieux anticiper les évolutions de son vivier de jeunes dans un contexte de progression d'emploi et de période de départs importants en fin de carrière. La baisse annoncée du nombre de 15-19 ans constitue une rupture importante car le nombre de jeunes n'a jamais été un facteur limitant pour les organismes de formation jusqu'à présent.

Cette évolution sera très différente selon les territoires et pourrait être particulièrement problématique dans les régions où l'emploi automobile est dynamique et où les tensions de recrutement sont déjà fortes.

Face à cette nouvelle donne, trois pistes de travail semblent à privilégier pour la branche.

- **La première consiste à renforcer la veille sur la démographie des 15-19 ans.** Il s'agit autant de connaître le nombre de jeunes disponibles, que d'évaluer comment leurs choix d'orientation évoluent (voie générale, technologique, professionnelle, filières de formation, diplômes) et comment les organismes de formation s'ajustent à ces contraintes.
- **La deuxième piste concerne l'amélioration de l'insertion professionnelle des jeunes formés.** Dans un contexte de raréfaction du vivier, chaque jeune formé qui accède durablement à l'emploi représente une ressource supplémentaire pour la branche. Les écarts régionaux montrent que des marges de progression existent encore, l'insertion à six mois des apprentis en maintenance VP variant de 63 % à 75 % selon les régions. L'enjeu est de favoriser les conditions qui permettent d'accueillir des publics plus variés, en particulier des jeunes filles, au sein des entreprises.
- **La troisième piste porte sur la prévention des ruptures de contrats d'apprentissage et des arrêts de scolarité.** Dans un contexte de baisse démographique, cette perte de jeunes en cours de parcours représente un coût financier et humain pour la branche. L'objectif doit donc être de mieux identifier les facteurs de rupture, de repérer plus précocement les situations de fragilité et de renforcer les dispositifs d'accompagnement des jeunes comme des entreprises.

La branche dispose d'une connaissance territoriale approfondie, construite au fil de plusieurs exercices de diagnostics et de prospective. Cette expertise, combinée à une présence physique sur les territoires, permet la mise en œuvre d'actions correctrices. L'enjeu des prochaines années sera de transformer cette connaissance en capacité d'anticipation et d'action.

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

anfa-auto.fr

L'OUTIL DE DATAVISUALISATION

Toutes les données statistiques nécessaires à la compréhension et l'analyse de l'évolution de l'emploi et de la formation.

dataviz-auto.fr

LE SEUL MOTEUR DE RECHERCHE

qui met en lien compétences et innovations dans les services auto

innovauto.org

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 des Lycées professionnels partenaires.

Directeur de la publication : Guillaume Faurie
Directrice de rédaction : Valérie Chiron
Rédaction : Jocelyn Gombault
Édition et création : Service Communication ANFA

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

ANFA
SERVICES DE L'AUTOMOBILE ET DE LA MOBILITÉ

Service Communication ANFA • AUTOFOCUS - n°121 • Octobre 2026 • Crédits photos : © Adobe Stock - © Freepick